

eine starke Beeinträchtigung der Erschließungsqualität gegeben, da Verkehre von der Straße Am Lehester Deich in Richtung Upper Borg (Nord) über die Borgfelder Heerstraße und die Bürgermeister-Kaisen-Allee bzw. die Katrepeler Landstraße fahren müssen.

Mit dem Maßnahmenvorschlag 5c, der eine Sperrung der Katrepeler Landstraße südlich der Borgfelder Landstraße vorsieht, ist ebenfalls eine vollständige Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die Borgfelder Heerstraße verbunden. Auch infolge dieser Straßensperrung treten erhebliche Erschließungsnachteile und Verlagerungen innerhalb des Wohngebietes auf. Es ist davon auszugehen, dass der Ziel- und Quellverkehr über das benachbarte Straßennetz, z.B. Krögersweg oder Erbrichterweg, in Richtung Borgfelder Heerstraße bzw. Borgfelder Landstraße fahren wird. Aufgrund der anliegenden Nutzungen (z.B. Kindergarten im Bereich des Krögersweg) wird diese Verkehrszunahme zu starken Konflikten führen. Gleichzeitig ist die Führung der Schulbuslinien mit Verlegung der Schulbushaltestelle erforderlich. Darüber hinaus würden die Hol- und Bringverkehre zum Kindergarten und zur Schule die benachbarten Straßen in starkem Umfang zusätzlich belasten.

- Der Maßnahmenvorschlag 6 führt zu keinen nennenswerten Veränderungen mit Ausnahme der Bürgermeister-Kaisen-Allee, in der infolge der verkehrsberuhigenden Maßnahmen das Geschwindigkeitsniveau gesenkt wird. Da im Zuge der Bürgermeister-Kaisen-Allee die Buslinie 32 verläuft, sind entsprechend der Verwaltungsverordnung zur Zonengeschwindigkeitsregelung verkehrsberuhigende Maßnahmen und Rechts-vor-links-Regelungen an Kreuzungen als nicht durchsetzungsfähig einzustufen.

Bewertung weiterer in Abbildung 5.1 dargestellter Maßnahmen:

- Die gutachterlichen Empfehlungen zur Umgestaltung des östlichen Hamfhofsweges² wurden bezüglich der Verkehrsführung gemäß der empfohlenen Variante 2 (Zweirichtungsverkehr für Kfz im Abschnitt zwischen Kundenparkplatz des Verbrauchermarktes und Borgfelder Allee, Einrichtungsverkehr östlich davon in Richtung Borgfelder Allee) bereits im vergangenen Jahr umgesetzt. Sie stellen eine verkehrliche Verbesserung im westlichen Untersuchungsgebiet dar. Anders als bei der alternativ dazu empfohlenen Variante 3 gibt es für den Kundenverkehr des Verbrauchermarktes in beiden Fahrrichtungen eine direkte Anbindung an die Borgfelder Allee, so dass der Knotenpunkt Borg-

² vgl. S. 14, 21/22, 24/25:

Ingenieurgesellschaft SCHNÜLL HALLER und Partner (2003): Expertise zur Umgestaltung des Hamfhofsweges in Borgfeld – Endbericht zu Projekt-Nr. 0243 – im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen, Amt für Straßen und Verkehr – Hannover, Februar 2003

felder Heerstraße / Borgfelder Landstraße / Hamfhofsweg entlastet wird. Vor dem Hintergrund der Entwicklung von Borgfeld-West in den nächsten Jahren kann dies zu einer geringeren Zunahme der zukünftigen verkehrlichen Belastung des Ortszentrums beitragen. Da bauliche Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr nicht vorhanden sind, der östliche Hamfhofsweg aber eine wichtige Verbindung für den nicht motorisierten Verkehr zwischen dem Ortszentrum und der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4 darstellt, ist eine **zügige Umsetzung der empfohlenen Realisierung von Nebenanlagen** (2,00 m breiter Fußweg und 1,50 m breiter abmarkierter Radfahrstreifen auf der Südseite östlich der Anbindung des Kundenparkplatzes) **zielführend**. Auch eine Einbeziehung in die Tempo 30-Zone ist empfehlenswert.

- Nach Fertigstellung der Straßenbahnlinie 4 und der damit verbundenen Einstellung des Linienbusverkehrs konnte die Ortsdurchfahrt Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße in die Tempo 30-Zonenregelung einbezogen werden. Dies korrespondiert mit den verkehrsbehördlichen Anordnungen im Stadtteil, die 30 km/h VZ 274.1 nur in Straßen mit Linienbusverkehr vorsieht, wie im z.B. im Straßenzug Bürgermeister-Kaisen-Allee/ Albert-Bischof-Straße. Da für den Geschäftsbereich im Zuge der Ortsdurchfahrt Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße weder ein entsprechender Bedarf noch die Möglichkeit für die Einrichtung einer Fußgängerzone besteht, sind die **verkehrlichen Voraussetzungen zur Ausweisung als Tempo-20-Zone** trotz der vglw. hohen Verkehrsmengen gegeben. Zur Hervorhebung des Geschäftsbereiches und als Hinweis für die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die damit verbundene höhere Querungsintensität nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer ist eine solche Umsetzung zielführend. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung wird sich nur in geringem Umfang ergeben, allerdings wird der **besondere Charakter der Ortsmitte als Geschäftsbereich betont**.
- Eine Verkehrsberuhigung und Gestaltungsverbesserung in der Ortsdurchfahrt Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße soll v.a. zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Schulwegsicherheit führen. Sie zielen auf eine bauliche Verbesserung der Nebenanlagen und Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger ab, deren Konkretisierung jedoch erst in einer entsprechenden Vorplanung möglich ist. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um Maßnahmen mit verkehrsentlastenden Wirkungen, da es hierfür keine umfeldverträglichen Alternativen im Untersuchungsraum gibt.

6. Abwägung der Maßnahmen

Aufgrund der Komplexität der Fragestellung und der Schwierigkeit, subjektives Verkehrsempfinden zu beeinflussen, welches auch auf historisch entwickelten „Vorurteilen“ beruhen kann, werden zwei grundsätzliche Maßnahmenvarianten abschließend erörtert, die sich in der Art der Maßnahmen unterscheiden. Bei der Maßnahmenvariante 1 werden sogenannte „harte Maßnahmen“ mit Sperrungen von Straßen berücksichtigt. Bei der Maßnahmenvariante 2 werden sog. „weiche Maßnahmen“ mit verkehrsberuhigender bzw. geschwindigkeitsdämpfender Wirkung bewertet.

6.1 Maßnahmenvariante 1: „Harte“ Maßnahmen (vgl. Abbildung 6.1)

Die Durchgangsverkehre, die jedoch nur anteilig zur Verkehrsbelastung beitragen, sind im Straßenzug Katrepeler Landstraße / Upper Borg mengenmäßig nicht bzw. nur gering reduzierbar, wenn das Verkehrsnetz in seiner jetzigen Form aufrechterhalten bleibt. Wird die Vermeidung von Schleichverkehren in den genannten Wohngebietsstraßen gegenüber den vorhandenen Erschließungsqualitäten der Wohnquartiere höher bewertet, ist im Straßenzug Katrepeler Landstraße / Upper Borg eine Sperrung erforderlich. Damit verbunden sind jedoch erhebliche Nachteile für die quartiersbezogene Erschließung mit Umwegfahrten und Mehrbelastungen in benachbarten Straßen. Dabei sind die Vor- und Nachteile vom Ort der Sperrung abhängig, so dass hier sorgfältig abzuwägen ist.

Die Sperrung in der Straße Upper Borg im Abschnitt Bürgermeister-Kaisen-Allee und Katrepeler Landstraße werden in Abbildung 6.1 als Varianten 1.1 und 1.2 bezeichnet. Folge dieser Sperrungen ist die Zunahme von Schleichverkehren in den Straßen Kiebitzbrink / Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ost), so dass hier ergänzende Folgemaßnahmen zur Vermeidung dieser Verkehre notwendig werden. Als erforderliche Maßnahmen sind Sperrungen – im Bereich Kiebitzbrink oder in der Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ost) – zu nennen, da Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in ihrer Wirkung nicht ausreichen. In Bezug auf den Eingriff in das Erschließungssystem würde bei diesen Sperrungen jedoch die Erreichbarkeit der innerquartierlichen Ziele als auch des außenliegenden Straßennetzes nachteilig beeinflusst.

Bei Variante 1.1 ist die Erreichbarkeit aus dem Bereich Bruchwettern, Butlandsweg, etc. in Richtung Am Lehester Deich wie im Bestand gegeben. Die Erreichbarkeit der Borgfelder Heerstraße ist in Abhängigkeit der flankierenden Sperrung über die Bürgermeister-Kaisen-Allee oder über die Albert-Bischof-Straße / Bürgermeister-Kaisen-Allee gesichert. Die Verbindung zur Ortsmitte ist bei einer flankierenden Sperrung im Kiebitzbrink ausschließlich

über die Bürgermeister-Kaisen-Allee und die Borgfelder Heerstraße gewährleistet. Wird die flankierende Sperrung im Bereich Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt) vorgesehen, so steht umwegig eine Verbindung über Albert-Bischof-Straße / Kiebitzbrink / Moorkuhlenweg zur Verfügung.

Bei Variante 1.2 wird die Erreichbarkeit der Straße Am Lehester Deich aus dem Quartier Bruchwettern / Butlandsweg unterbunden. Das Quartier ist über die Albert-Bischof-Straße / Bürgermeister-Kaisen-Allee an die Borgfelder Heerstraße angebunden. Demgegenüber verändert sich die gebietsinterne Verbindung zur Ortsmitte gegenüber dem Bestand nicht.

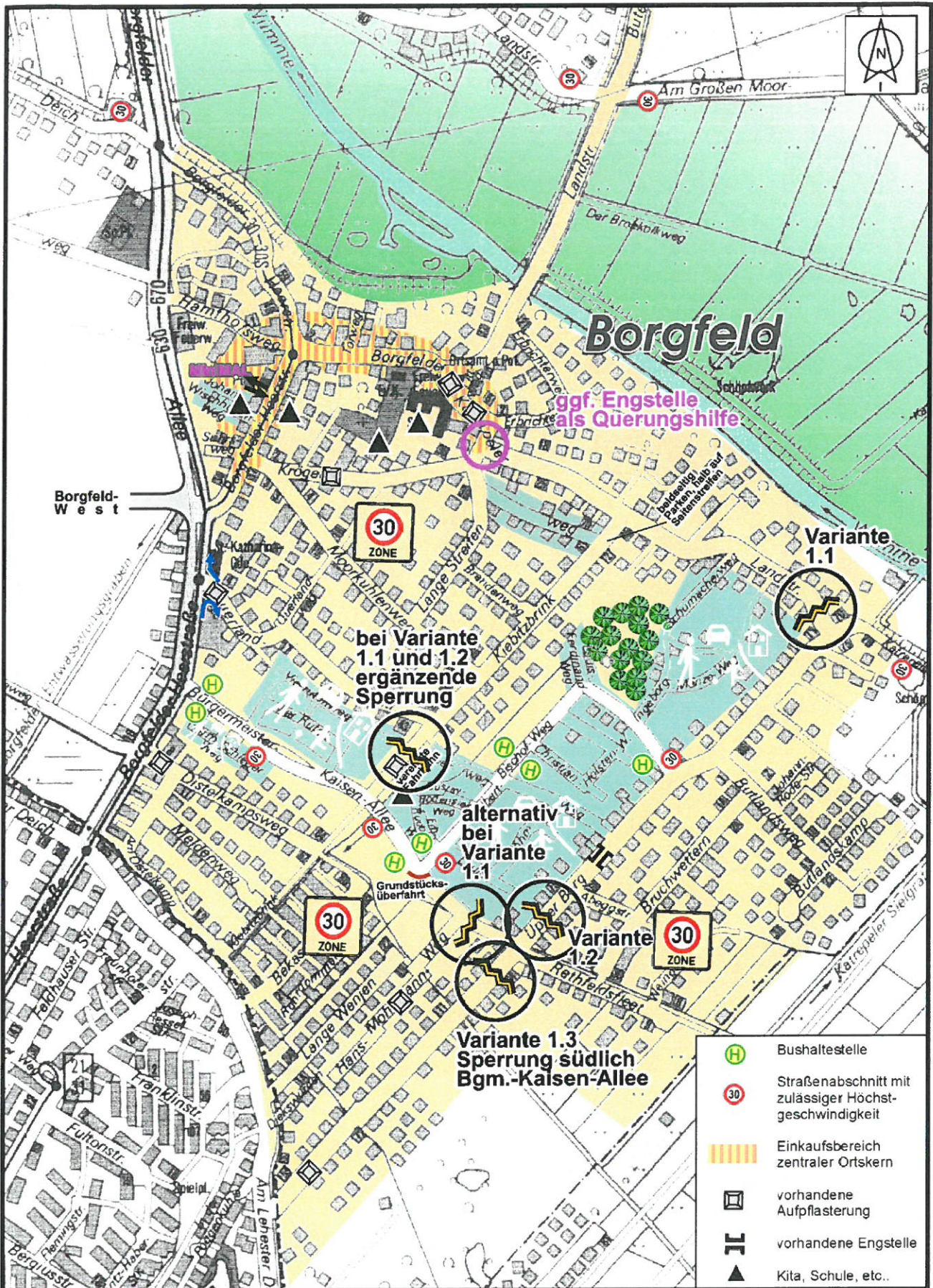
Als weiterer Ort für eine Sperrung kommt der Abschnitt des Upper Borg südlich der Einmündung der Bürgermeister-Kaisen-Allee in Betracht (**Variante 1.3**). Diese Sperrung führt ebenfalls zu einer erheblichen Veränderung der Quell-/Zielverkehre, da alle Fahrzeuge das Wohnquartier über die Straße Am Lehester Deich nicht mehr verlassen können. Die innergebietliche Erreichbarkeit ist mit Ausnahme der Anwohner/innen des Upper Borg im Abschnitt Bürgermeister-Kaisen-Allee bis Am Lehester Deich gegenüber dem Bestand unverändert. Vermieden wird allerdings ein Ausweichen von Schleichverkehren in andere Straßenzüge wie bspw. Kiebitzbrink, so dass keine flankierenden Maßnahmen erforderlich werden.

Eine Sperrung der Katrepeler Landstraße in Höhe der Straße „Lange Streifen“ wird nicht weiter betrachtet, da ergänzende flankierende Maßnahmen, die eine verträgliche Abwicklung der verlagerbaren Verkehrsmengen zulassen, nicht gegeben sind.

6.2. Maßnahmenvariante 2: „Weiche“ Maßnahmen (vgl. Abbildung 6.2)

Die Maßnahmenvariante 2 geht davon aus, dass behutsame Verbesserungen vor allem innerhalb der Straßen Katrepeler Landstraße / Upper Borg die Akzeptanz gegenüber der Verkehrssituation bzw. den Verkehrsmengen erhöhen. Im Maßnahmenpaket der „weichen“ Maßnahmen müssen die problematischen Straßenzüge, in denen die größten Auswirkungen durch den Durchgangsverkehr bzw. in Bezug auf die Gesamtverkehrsmenge herrschen, behandelt werden. In ein solches Maßnahmenpaket gehören:

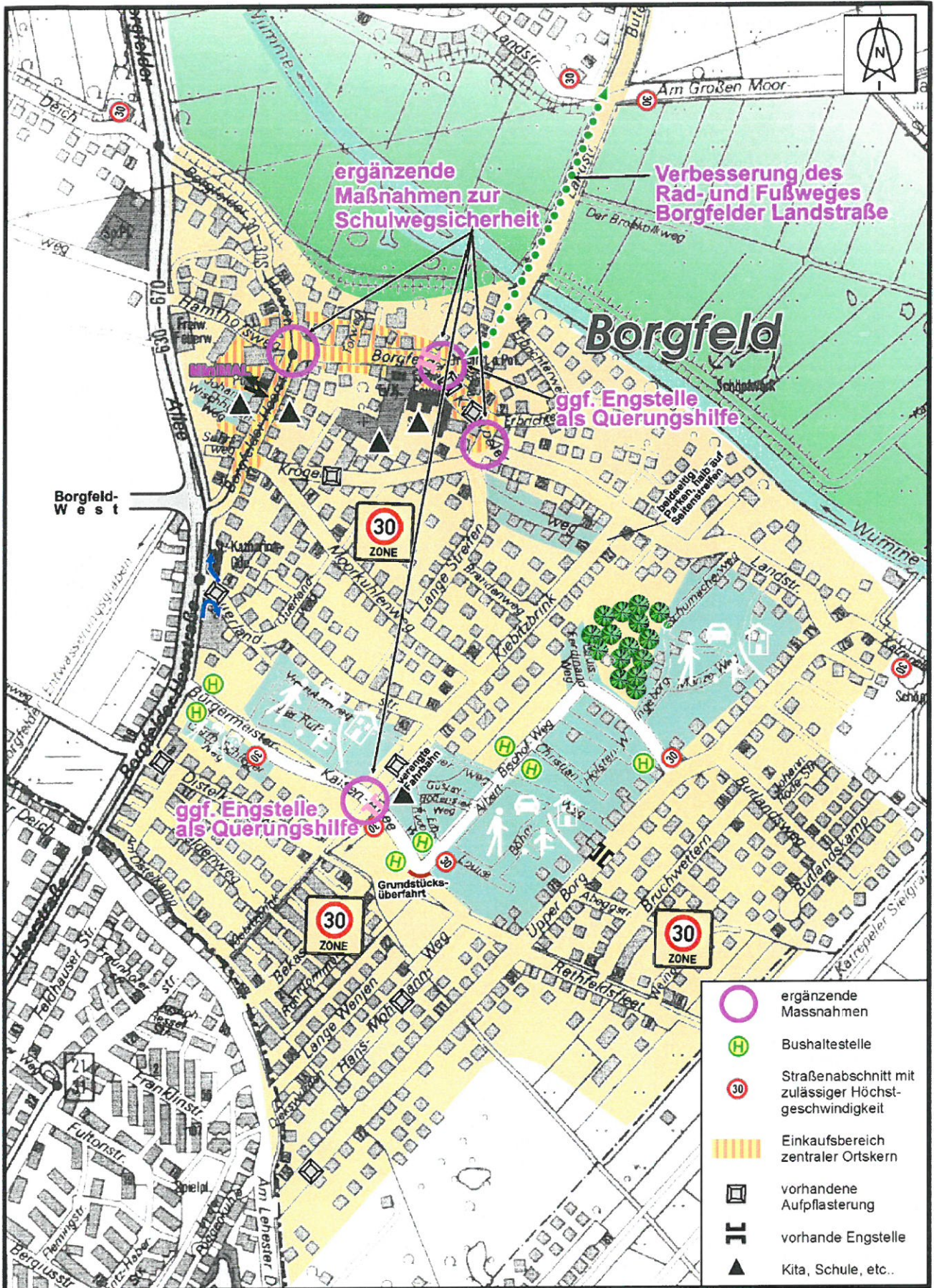
- Ergänzende verkehrsberuhigende punktuelle Maßnahmen (**Kissenaufpflasterungen**) an ausgewählten Stellen im Bereich Katrepeler Landstraße und Upper Borg sowie ggf. ergänzend im südlichen Kiebitzbrink (dort teilweise vorhanden). Bei der genauen Auswahl der Lage dieser Maßnahmen sollten die Aufmündungsorte von Fußwegen ebenso be-



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BREMEN-BORGFELD

MASSNAHMENVARIANTE 1
"HARTES" MASSNAHMENPAKET

6.1



P 1495.borgfeld \ massnahmen.cdr
20-04-2004

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BREMEN-BORGFELD**

ERGÄNZENDE MASSNAHMENEMPFEHLUNGEN

6.3

rücksichtigt werden wie die Mindestabstände zwischen zwei Maßnahmen, die etwa 100 m nicht unterschreiten sollten. Darüber hinaus besteht durch die Platzierung der

Maßnahmen die Möglichkeit, die Routenwahl zu beeinflussen. So kann es sinnvoll sein, zwischen Albert-Bischof-Straße und Zufahrt Wohngebiet Butlandsweg keine Kissenaufpflasterungen einzubauen und diese Straßen somit vorzugsweise als Erschließungsrouten für das Wohnquartier zu etablieren.

- Da es infolge der verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu einer Verdrängung von Verkehren in Straßenzügen Kiebitzbrink / Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ost) kommen kann, ist ggf. eine Sperrung der östlichen Bürgermeister-Kaisen-Allee und Änderung der Beschilderung zu Zeichen 325 StVO als flankierende Maßnahme zu nennen.

6.3 Bewertung der Maßnahmenvarianten

In Kapitel 5 wurden die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die einzelnen Straßenabschnitte bewertet. Daher sollen im Folgenden die wesentlichen Unterschiede der „harten“ und „weichen“ Maßnahmen zusammengestellt werden.

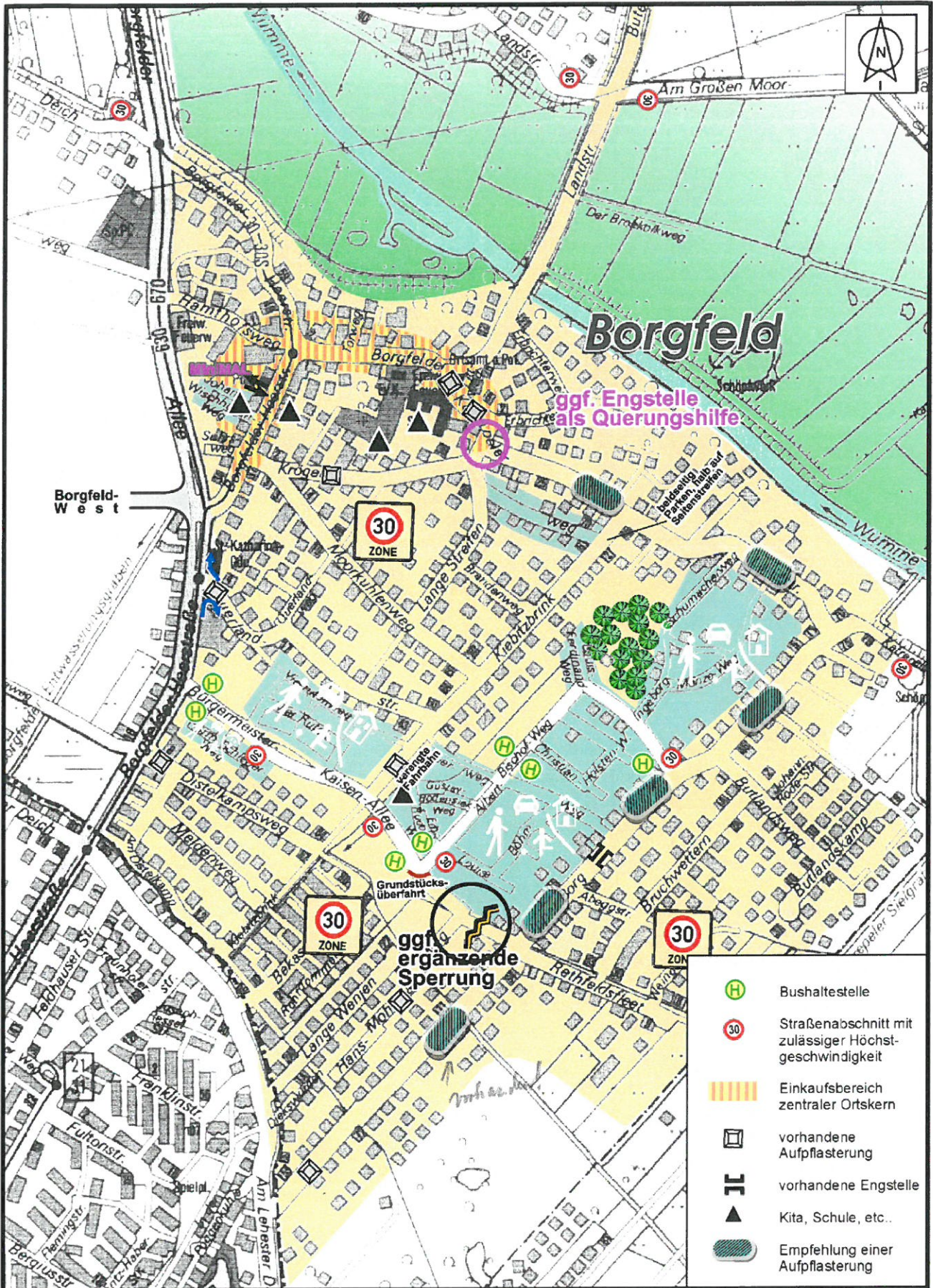
Durchgangsverkehr

Die Verkehrsanalyse zeigte, dass lediglich die Straßenzüge Borgfelder Landstraße / Borgfelder Heerstraße und in wesentlich geringerem Umfang die Katrepeler Landstraße / Upper Borg vom Durchgangsverkehr belastet sind. Eine vollständige Entlastung der Straßen vom Durchgangsverkehr ist aufgrund der Straßennetzstruktur nicht möglich. Insofern besteht lediglich die Möglichkeit, den Durchgangsverkehr im Zuge der Katrepeler Landstraße / Upper Borg durch abschnittsweise Sperrungen von Straßen zu entlasten. Diesbezüglich haben die „harten“ Maßnahmen Vorteile gegenüber den „weichen“ Maßnahmen. Aufgrund der Straßennetzstruktur ist in vielen Fällen eine weitere Sperrung parallel verlaufender Straßen als flankierende Maßnahme erforderlich. Der aus der Katrepeler Landstraße / Upper Borg verlagerte Durchgangsverkehr wird unabhängig von der Lage der Sperrungen vorhandene Straßen in Borgfeld belasten und somit in diesen Straßen zu einer Erhöhung der Konflikte führen.

Erschließungsqualität

Beim Einsatz von „weichen“ Maßnahmen bleibt die grundsätzliche Befahrbarkeit des Straßennetzes erhalten, so dass die Erreichbarkeit der Ziele wie im Bestand gegeben ist. Dennoch kann aufgrund der Wirkungen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen eine Verlagerung von Fahrten in gewissem Umfang eintreten.

Bei den „harten“ Maßnahmen ist in Abhängigkeit der Lage der Straßensperrungen die Erreichbarkeit von Quartieren mehr oder minder stark eingeschränkt. Dies führt i.d.R. zu Umwegfahrten und damit zu Belastungen von innergebietlichen Straßen.



P 1495.borgfeld \ massnahmen.cdr
20-04-2004

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BREMEN-BORGFELD

MASSNAHMENVARIANTE 2
"WEICHES" MASSNAHMENPAKET

6.2

1. Kiemen faher

Durchsetzungs- und Umsetzungsmöglichkeiten

„Harte“ Maßnahmen unterbinden die Befahrbarkeit des Gesamtstraßennetzes, so dass eine aufwändige Abstimmung mit dem Rettungswesen, der Ver- und Entsorgung, etc. erfolgen muss. Gleiches gilt unter Umständen für die Führung der Schulbuslinie im Bereich der Borgfelder Landstraße.

Zusammenfassung

Der Tabelle 5.1 sind die Wirkungen des Maßnahmenvorschlags 4, die „weiche“ Maßnahmen enthalten und der Maßnahmenvorschläge 5a bis 5c, die Straßensperrungen beinhalten, zu entnehmen. Dabei wird ersichtlich, dass die Wirkungen infolge von Straßensperrungen i.d.R. wesentlich schlechter einzuschätzen sind als bei „weichen“ Maßnahmen. Aufgrund dieser Beurteilung wird die Umsetzung von „harten“ Maßnahmen in Form von Maßnahmenvariante 1 als nicht zielführend eingestuft.

6.4 Weitere ergänzende Maßnahmen

Zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gebiet sind weitere punktuelle Maßnahmen denkbar (vgl. Abbildung 6.3), die die verkehrliche Situation, die Verträglichkeit der Verkehrsmengen und insbesondere die Schulwegsicherheit positiv beeinflussen:

- **Verbesserung des Rad- und Fußweges entlang der Borgfelder Landstraße** von der Wümmequerung in Richtung Norden. Hier sind folgende Verbesserungsmöglichkeiten denkbar:
 - Ausbau eines separaten, etwa 2,50 m breiten Rad- und Gehweges einseitig an der vorhandenen Straße oder
 - Ausbau eines abgesetzten Gehweges von mindestens 2,00 m Breite und Integration des Fahrradverkehrs wie bisher in der Fahrbahn, jedoch eine ergänzende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme (bspw. Kissenaufpflasterung) etwa auf der halben Strecke.

Die Integration des Radverkehrs in die Fahrbahn wird bevorzugt, da sie am ehesten eine komfortable Fußgängerführung im Seitenraum erlaubt.

- **Verbesserung der Schulwegsicherheit im Bereich der Einmündung Krögersweg**, Lange Streifen durch Aufpflasterung bzw. **Durchpflasterung des Schulwegs**, zumindest aber **Markierung**
- **Verbesserung der Querungsbeziehungen und der Schulwegsicherheit im Bereich Hamfhofsweg**, Borgfelder Heerstraße durch Ausbau des Hamfhofswegs gemäß Variante 2 des Verkehrsgutachtens und **ergänzender Optimierung der LSA (ergänzende Signalgeber in der Borgfelder Landstraße)**.

Die Verbesserung der Situation an der Lichtsignalanlage ist vor dem Hintergrund der Tempo-30-Zonenregelung zu überprüfen. Vom Gesetzgeber vorgesehen ist ein Verzicht auf Lichtsignalanlagen innerhalb von Tempo-30-Zonen. Angesichts der vglw. hohen Verkehrsmengen in der Borgfelder Landstraße und des unübersichtlichen Kreuzungsbereiches ist die vorhandene Ampel jedoch im Sinne der Schulwegsicherheit zu begrüßen. Die vorhandene Lichtsignalanlage, die als zweifeldrige Alles-Dunkel-Ampel fungiert, ist in diesem Sinne ein guter Kompromiss.

Es sollte geprüft werden, inwieweit durch ergänzende Signalgeber im Bereich der Borgfelder Landstraße eine bessere Beachtung der Ampelanlage durch die von dort links abbiegenden Verkehrsteilnehmer erreicht werden kann. Vorgeschlagen wird dazu, eine zusätzliche Haltelinie und ein vorgezogenes Signal mit dem Hinweis „Achtung, Fußgängerampel“ zu installieren (vgl. Abbildung 6.4).

- Querungsverbesserungen im Bereich der Borgfelder Landstraße können vorbehaltlich einer Überprüfung vor Ort im Bereich der Schule mit einer Engstelle realisiert werden. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen ist dabei die Verengung so auszuführen, dass Pkw-Begegnungsverkehr möglich bleibt. Eine Fahrbahnbreite von mehr als 4,50 m im Bereich der Verengung sollte angestrebt werden.
- Engstelle in der Bürgermeister-Kaisen-Allee in Höhe Kiebitzbrink zur Querungsverbesserung. Das Parken auf der Fahrbahn im Westabschnitt der Bürgermeister-Kaisen-Allee hat darüber hinaus eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.