

7. Zusammenfassung und Handlungsempfehlung

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Teilgebiet von Borgfeld, das im Norden durch die Wümme, im Osten durch die Marschwiesen, im Süden durch die Straße Am Lehester Deich und im Westen durch die Borgfelder Heerstraße begrenzt wird. In diesem Teilgebiet leben ca. 5.000 Einwohner.

~~6.200~~ 5.300

Die Infrastruktureinrichtungen befinden sich mit wenigen Ausnahmen im zentralen Bereich von Borgfeld (Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße). Im Rahmen der Bauleitplanung wurde die Straßennetzhierarchie festgelegt. Diese sieht im Zuge der Bürgermeister-Kaisen-Allee eine Haupterschließungsstraße vor, in der auch der Linienbusverkehr fährt. Die Borgfelder Heerstraße (Südabschnitt) und die Borgfelder Landstraße sind als Hauptverkehrsstraßen mit ortsteilbezogener Funktion zu bezeichnen. Darüber hinaus sind die Bürgermeister-Kaisen-Allee, Albert-Bischof-Straße, Upper Borg, Borgfelder Heerstraße (Nordabschnitt) und Katrepeler Landstraße Hauptsammelstraßen. Eine Sammelstraßenfunktion übernimmt ~~der~~ Kiebitzbrink sowie der Ostabschnitt der Bürgermeister-Kaisen-Allee. Alle übrigen Straßen sind Anliegerstraßen.

Vor dem Hintergrund der Straßennetzstruktur wurde die Verkehrsregelung festgelegt. Mit Ausnahme der Bürgermeister-Kaisen-Allee und der Albert-Bischof-Straße, in denen der Linienbus verkehrt, sind die Straßen entweder in eine Tempo-30-Zone integriert oder als verkehrsberuhigte Bereiche mit Zeichen 325 StVO beschildert. Die Geschwindigkeitsregelung in der Bürgermeister-Kaisen-Allee und in der Albert-Bischof-Straße ist entsprechend der Verwaltungsverordnung zur Zonengeschwindigkeitsregelung mit einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h beschildert und die Rechts-vor-links-Regelung infolge durchgezogener Borde aufgehoben.

Die durchgeführten detaillierten Verkehrserhebungen zeigen, dass lediglich die Borgfelder Heerstraße (Südabschnitt) und die Borgfelder Landstraße Verkehrsmengen in einer Größenordnung von 5.000 bis 5.500 Kfz/24 h aufweisen. Demgegenüber sind die Katrepeler Landstraße, Upper Borg, Bürgermeister-Kaisen-Allee (Westabschnitt) und die Borgfelder Heerstraße (Nordabschnitt) mit Querschnittsbelastungen zwischen 2.000 und 3.100 Kfz/24 h wesentlich geringer belastet. Die Querschnittsbelastungen der übrigen Straßen liegen bei maximal 1.000 Kfz/24 h. Dies bedeutet, dass diese Straßen in der verkehrlichen Spitzenstunde von maximal ein bis zwei Fahrzeugen pro Minute als Summe beider Richtungen befahren werden. In den übrigen Stunden liegen die Verkehrsbelastungen noch niedriger.

Basierend auf den durchgeführten Kennzeichenerfassungen wurden die Durchgangsverkehrs- oder Schleichverkehrsbeziehungen ermittelt. Dabei zeigt sich, dass lediglich der Straßenzug Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße in nennenswertem Umfang vom Durchgangsverkehr belastet wird. Der Straßenzug Katrepeler Landstraße / Upper Borg weist demgegenüber relativ geringe Durchgangsverkehre auf, während im übrigen Straßennetz von Borgfeld keine Schleichverkehre analysiert wurden.

Zusammenfassend ist – basierend auf der Verkehrsanalyse – festzustellen, dass die Querschnittsbelastungen mit Ausnahme der Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße relativ gering sind, die im Wesentlichen durch Anwohner und Besucher des Untersuchungsgebietes verursacht werden. Vor dem Hintergrund der Gesamteinwohnerzahl sind die Querschnittsbelastungen als moderat zu bezeichnen. Die Verkehrsmengen sind im Wesentlichen als verträglich einzustufen. Die Bewertung der Konflikte infolge der Verkehrsbelastungen und der Straßenraumnutzungen zeigt, dass das Konfliktpotenzial außer der Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße als sehr niedrig bis niedrig eingestuft wird. Dennoch werden punktuelle Konflikte insbesondere im Rahmen der Schulwegsicherung von den Anwohner/innen genannt.

Basierend auf Anregungen der Bewohner wurden die genannten Verbesserungsvorschläge bewertet. Grundsätzlich ist dabei zwischen sog. „harten“ Maßnahmen, die eine Sperrung von Straßenabschnitten beinhalten und „weichen“ Maßnahmen, bei denen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen werden, zu unterscheiden. Da aufgrund des Straßennetzes eine grundsätzliche Verlagerung der Durchgangsverkehre nicht möglich ist und somit Maßnahmen zur Entlastung der Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße nicht vorhanden sind, wurden Verbesserungsmaßnahmen für den Straßenzug Katrepeler Landstraße / Upper Borg und deren Auswirkungen auf das übrige Straßennetz untersucht. Dabei wurden einerseits Straßensperrungen im Zuge des Upper Borg bzw. der Katrepeler Landstraße und als flankierende Maßnahmen im Kiebitzbrink bzw. in der Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt) und andererseits verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuge der Katrepeler Landstraße / Upper Borg betrachtet.

Die zusammenfassende Bewertung zeigt, dass von den beiden vorgeschlagenen Maßnahmenpaketen nur eines zu einer Verbesserung der örtlichen Situation führt, ohne gleichzeitig erhebliche Verkehrsverlagerungen auf benachbarte Straßen und Erschließungsnachteile zu erzeugen. Vor dem Hintergrund der planerischen Grundidee, einen zusammenhängenden Stadtteil mit einer Ortsmitte Borgfeld zu entwickeln, sind die Sperrungen von Straßen als kritisch anzusehen, da die Erschließungsnachteile dieser Grundidee zuwider laufen.

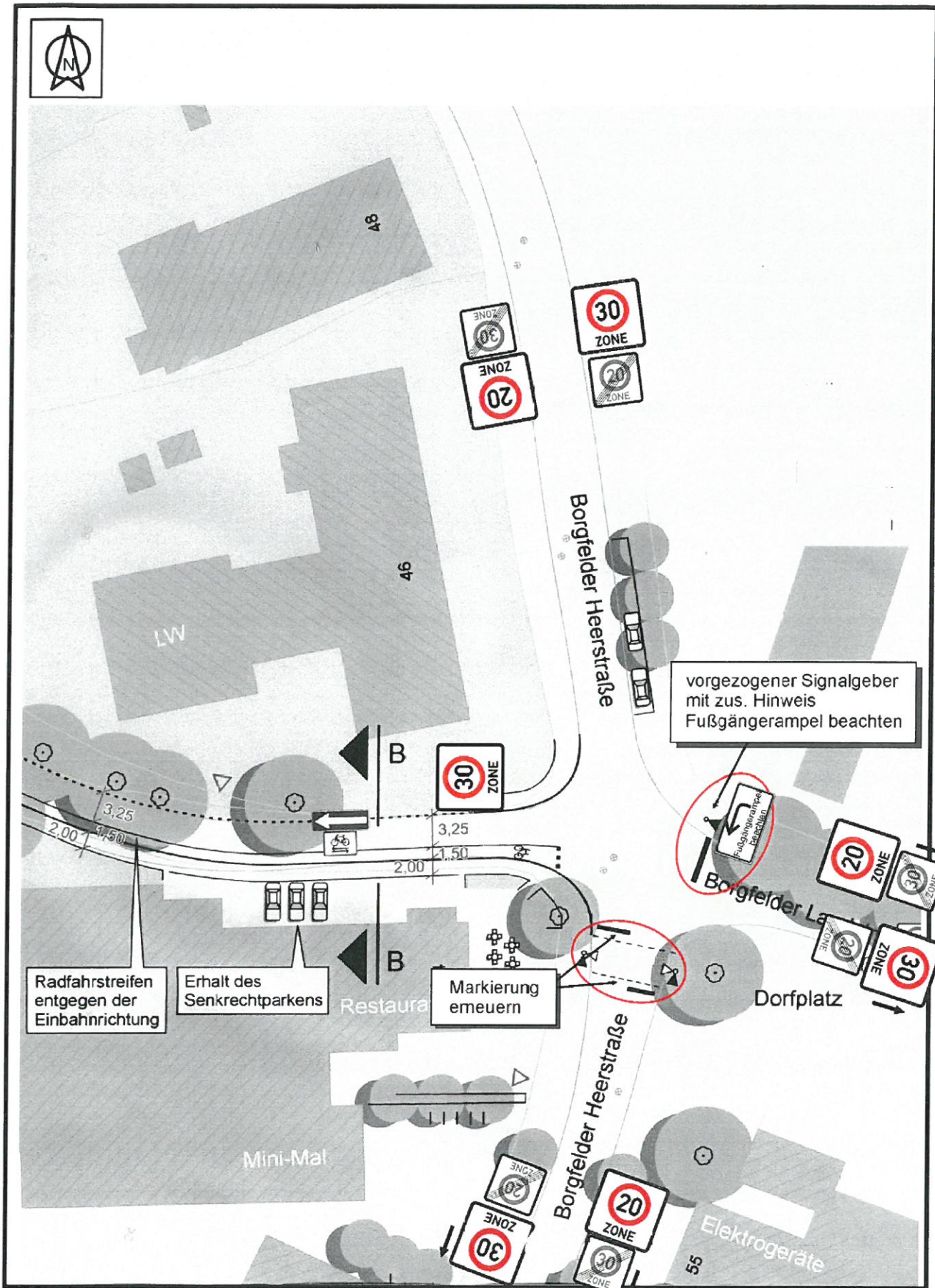
2 Aufgrund der geringen festgestellten Konfliktpotenziale ist eine gebietsbezogene Verbesserung nicht zwingend ableitbar. Dennoch sind Maßnahmen im Rahmen der Schulwegsicherung, die sich auf einzelne Punkte im Straßennetz beziehen, zu empfehlen. Dabei wird die Umsetzung der in Abbildung 6.3 dargestellten ergänzenden Maßnahmeempfehlungen befürwortet. Dies bezieht sich auf

- Knotenpunkt Katrepeler Landstraße / ^{Kaiserallee} Lange Streifen mit einer Verbesserung der Querung im Zuge der Straße ^{Kaiserallee} Lange Streifen
- Querungshilfe in der Borgfelder Landstraße im Bereich Einmündung Katrepeler Landstraße
- Knotenpunkt Borgfelder Landstraße / Hamfhofsweg
- Querungshilfe Bürgermeister-Kaisen-Allee in Höhe Kiebitzbrink.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen haben in Bezug auf die Verkehrssicherheit den größten Vorteil für den gesamten Ortsteil. Ergänzend kann die Realisierung „weicher Maßnahmen“ in Form von Kissenaufpflasterungen im Bereich des Straßenzuges Katrepeler Landstraße / Upper Borg erfolgen. Um den verdrängten Verkehr im Zuge des Kiebitzbrinkes und der Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostbereich) zu unterbinden, kann als flankierende Maßnahme die Sperrung der Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostbereich) umgesetzt werden. Die flankierenden Maßnahmen können in Abhängigkeit der verkehrlichen Wirkung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen zeitlich versetzt erfolgen.

Die Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen betragen etwa:

Einzelmaßnahmen	Kosten (in €)	Priorität
Maßnahmen zur Schulwegsicherung		
• Nachrüstung der Lichtsignalanlage Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße	ca. 7.500	1
• Verbesserung des Fußwegs Borgfelder Landstraße	ca. 8.000 bis 10.000	1
• Durchpflasterung der Einmündung Katrepeler Landstr. / Lange Streifen ^{Kaiserallee}	ca. 5.000	1
• Engstelle Borgfelder Landstraße	ca. 5.000 bis 8.000	1
• Engstelle Bgm.-Kaisen-Allee	ca. 5.000 bis 8.000	2
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung		
• ca. 5 bis 6 Kissenaufpflasterungen à ca. 8.000 €	ca. 40.000 bis 48.000	2
• flankierende Maßnahme Sperrung Bgm.-Kaisen-Allee (Ost)	ca. 5.000	2 / 3



P 1495.Bremen-Borgfeld\HamHofsweg.cdr
21-04-2004

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BREMEN-BORGFELD

PRINZIPISSKIZZE
FLANKIERENDE MASSNAHMEN
QUERUNG BORGFELDER HEERSTRASSE

- ohne - ANHANG