

Freie Hansestadt Bremen – Friedrich-Ebert-Straße Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung

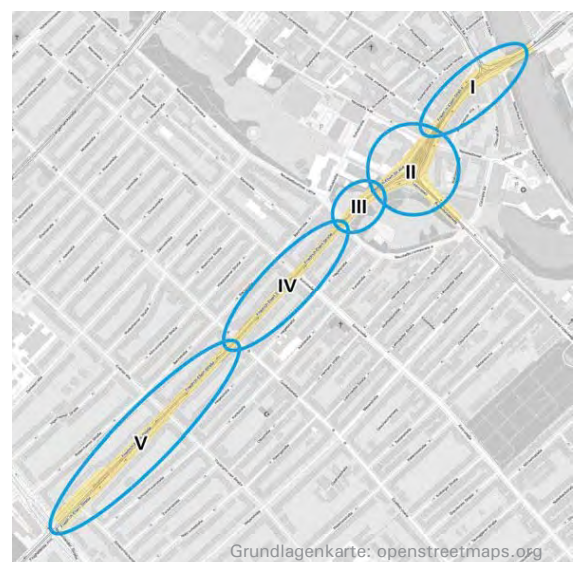
Sitzung des Beirats Neustadt
am 09. Juli 2020

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Aufgabenstellung

Machbarkeitsstudie als Basis für die anstehende Objektplanung

- Umfassende Bestands- sowie Mängel- und Potenzialanalyse
- Gestaltungsvarianten mit Fokus auf den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- Bewertung der Varianten hinsichtlich der verkehrlich-funktionalen sowie städtebaulich-straßenräumlichen Auswirkungen
- Ableiten und Ausarbeitung einer Vorzugsvariante
- Heterogener Straßenraum: Abschnittsbildung

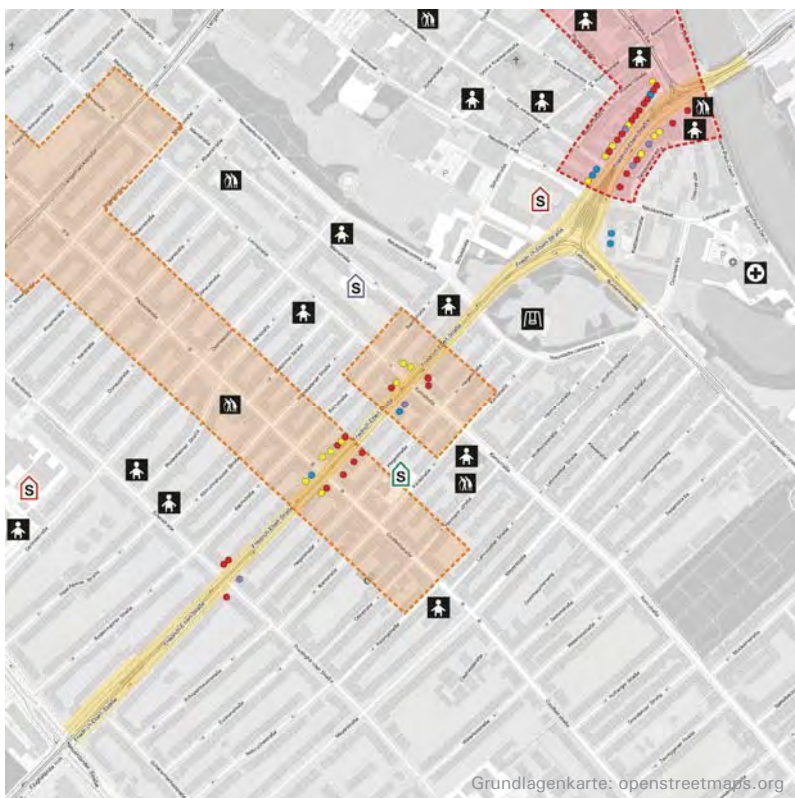


BESTANDSANALYSE

SACHSTAND

Bestandsanalyse

Städtebauliche Situation – Umfeldnutzungen



■ Gewerbliche Nutzungen konzentrieren sich nördlich Leibnizplatz sowie an den Knotenpunkten

-  Grundschule
-  weiterführende Schule
-  Förderschule
-  Kita/Kindergarten
-  Spielplatz
-  Seniorenheim/Pflege
-  Krankenhaus
-  Einzelhandel/Gewerbe
-  Gastronomie
-  Kultur/Freizeit
-  Praxen/gesundheitsnahe Dienstleistungen
-  Nahversorgungszentrum*
-  Stadtteilzentrum*

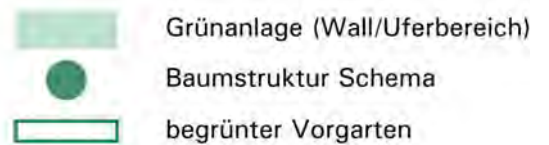
* gem. Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept, 2009

Bestandsanalyse

Städtebauliche Situation – Grünstruktur

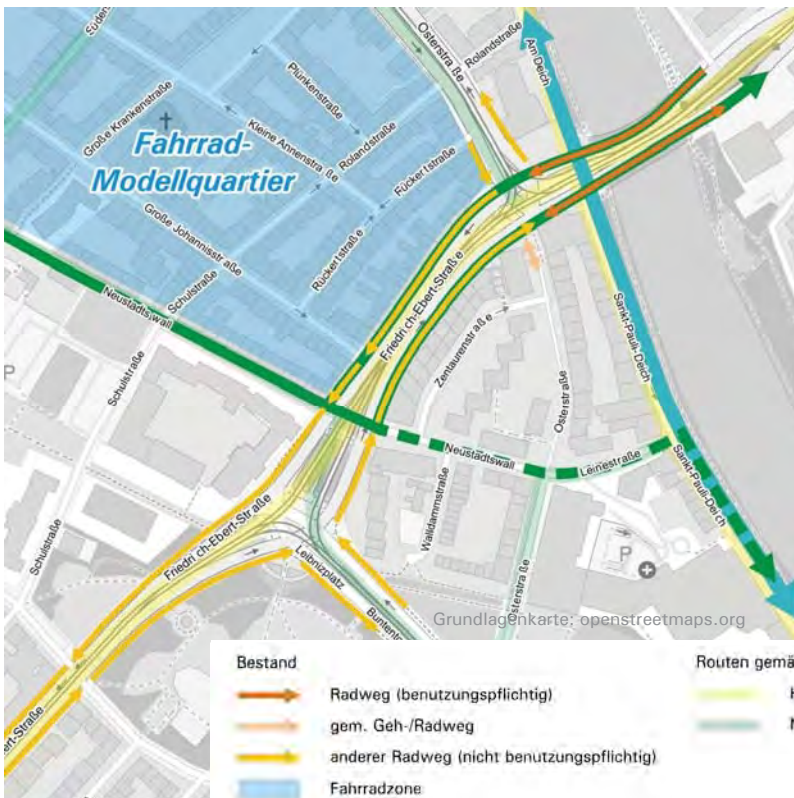


- Friedrich-Ebert-Straße kreuzt Wallanlagen
- Lockere Baumreihe nördlich Leibnizplatz
- Bereich Leibnizplatz sowie südlich Gastfeldstraße alleeartiger Charakter
- Bereichsweise begrünte Vorgärten

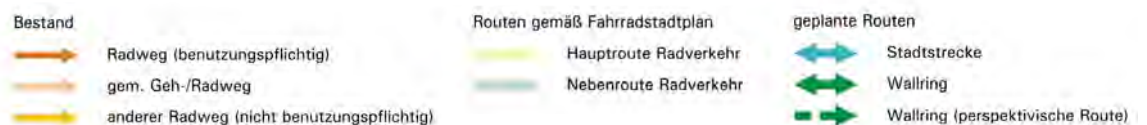


Bestandsanalyse

Radverkehr – bestehende und geplante Routen



- Haupttrouten: Friedrich-Ebert-Straße, Sankt-Pauli-Deich/ Am Deich und Lahnstraße/ Kornstraße
- Überwiegend sog. andere Radwege
- Verlauf *Wallring* nördlich Neustadtswall
- Querung *Stadtstrecke* auf Höhe Sankt-Pauli-Deich



Bestandsanalyse

Radverkehr – Radverkehrsstärken in der morgendlichen Spitzenstunde [R/h]



- Insgesamt hohes Radverkehrsaufkommen
- Kontinuierliche Abnahme der Verkehrsbelastung Richtung Süden
- Auch Buntentorsteinweg und Lahnstraße/Kornstraße mit hoher Bedeutung für den Radverkehr



Bestandsanalyse

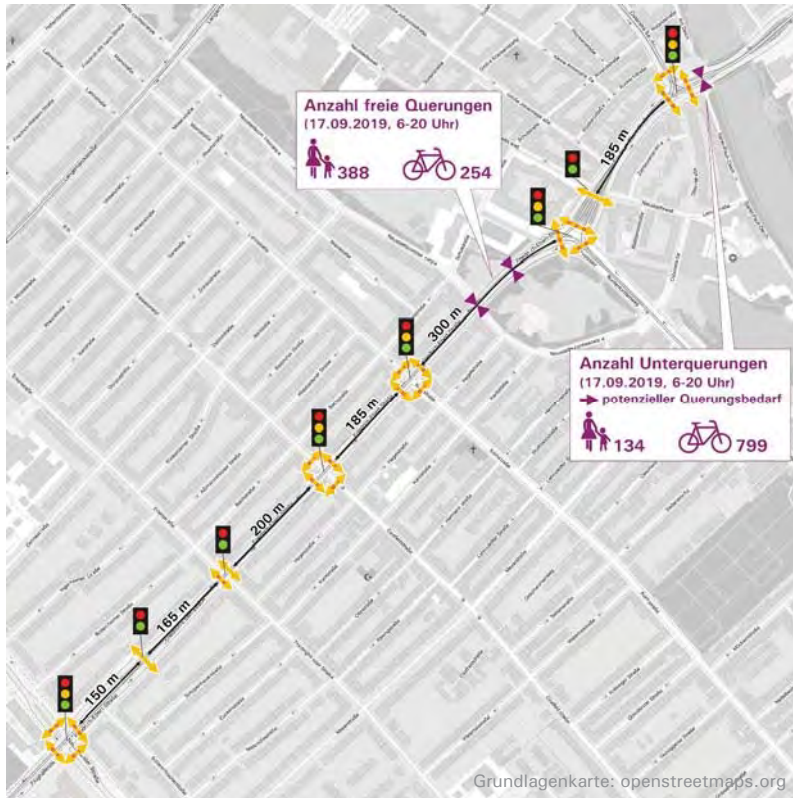
Radverkehr



- Zu schmale Radwege
- Sanierungsbedürftige Oberflächen
- Hohes Radverkehrsaufkommen
- Fehlende Radabstellanlagen im öffentlichen und privaten Bereich

Bestandsanalyse

Rad- und Fußverkehr - Querungsmöglichkeiten



- Zahlreiche gesicherte Querungsmöglichkeiten
- Querungsbedarf im Bereich Wallanlagen und Kleine Weser (perspektivisch *Stadtstrecke*)

- signalisierter Knotenpunkt
- bedarfsgesteuerte F-LSA
- gesicherte Querung Fußverkehr
- gesicherte Querung Radverkehr
- Abstand gesicherte Querung
- zusätzlicher Querungsbedarf

Bestandsanalyse

Fußverkehr – Infrastruktur



- Nutzungskonflikte auf schmalen Gehwegen

Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr – Trassenverlauf und Takt



- Stadtbahn im Zuge der gesamten Friedrich-Ebert-Straße
- Besonderer Bahnkörper zw. Wallanlagen und Kleiner Weser
- Bustrasse im Zuge Gastfeldstraße/Pappelstraße und Friedrich-Ebert-Straße/Osterstraße

- Verlauf Straßenbahn mit Haltestelle
- Verlauf Bus mit Haltestelle
- Einzugsradius Straßenbahn: 300 m (Stadtteile mit höherer Siedlungsdichte)

Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr



- Haltestelle *Gastfeldstraße*
 - fehlende Barrierefreiheit, keine Fahrgastunterstände
 - Ein- und Ausstieg im Fahrbahnbereich
- Haltestellen *Theater am Leibnizplatz* und *Schleiermacherstraße*
 - fehlende Barrierefreiheit, zu kleine Warteflächen

Bestandsanalyse

Kraftfahrzeugverkehr – Lage im Netz



- Einfallstraße von Süden
- Bestandteil des Hauptverkehrsstraßen- und des Lkw-Führungsnetzes



Bestandsanalyse

Kraftfahrzeugverkehr – Analyseverkehrsbelastung 2015 | 2019



- Stärkste Belastung nördlich Leibnizplatz
- Kontinuierliche Abnahme der Verkehrsbelastung Richtung Süden
- Hochgerechnete Werte 2019 weichen von Modellwerten 2015 ab



Bestandsanalyse

Kraftfahrzeugverkehr – ruhender Verkehr



- Bewirtschaftetes Parken in Abschnitt I (Mo-Fr 8-18 h Sa 8-12 h)



- Unbewirtschaftetes Parken in Abschnitt V



- Fehlende Lieferflächen in Abschnitt IV

Bestandsanalyse

Unfallanalyse – Unfallsteckkarten 2017-2019



- Insgesamt 388 Unfälle
- Keine Getöteten
- 10 Unfälle mit Schwerverletzten
- 105 Unfälle mit Leichtverletzten
- Sehr viele (157) Unfälle in Längsverkehr (Typ 6)

MÄNGEL- UND POTENZIALANALYSE

Viele Nutzungsansprüche ...

... ungleich verteilter Straßenraum



Mängel- und Potenzialanalyse

Straßen- und Stadtraumgestaltung

- Große Fahrbahnbreite steht schmalen Seitenräumen gegenüber, dadurch große Trennwirkung
- Eingeschränktes Einkaufserlebnis
- Keine Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten außerhalb von Gastronomie



Mängel- und Potenzialanalyse

Fußverkehr

- Schmale, übernutzte Seitenräume
- Kein Raum zum Flanieren, nebeneinander Gehen kaum möglich
- Keine Sitzmöglichkeiten
- Eingeschränkte Querbarkeit außerhalb der signalisierten Knotenpunkte



Mängel- und Potenzialanalyse

Radverkehr

- Radwege (ohne Benutzungsflucht) sind zu schmal, dadurch hohes Konfliktpotenzial zw. Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen
- Schadhafte Infrastruktur
- Eingeschränkte Querbarkeit außerhalb der signalisierten Knotenpunkte
- Zu wenige Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen und privaten Bereich
- Zu schmale Aufstellflächen an Querungsbereichen



Mängel- und Potenzialanalyse

ÖPNV

- Fehlende Barrierefreiheit der Haltestellen
- Eingeschränkte Erreichbarkeit der Haltestellen in Mittellage (Leibnizplatz, Schleiermacherstraße) außerhalb der gesicherten Querungsstellen
- Hohes Konfliktpotenzial zw. Radverkehr und Fahrgästen bei Haltestelle in Randlage (Gastfeldstraße), Ein- und Ausstieg auf der Fahrbahn, Überlagerung Gehweg/Wartebereich
- Straßenbahnen werden rechts überholt



Mängel- und Potenzialanalyse

Kraftfahrzeugverkehr

- Im Hinblick auf die Verkehrsbelastung überdimensionierter Fahrbahnquerschnitt
- Unübersichtlicher Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/Buntentorsteinweg
- Fehlende Lieferflächen
- Viele Unfälle im Kfz-Längsverkehr



ZIELE FÜR DIE ZUKÜNFTIGE GESTALTUNG

ENTWURF

Viele Nutzungsansprüche ...

... ausgewogener Straßenraum



Ziele für die zukünftige Gestaltung

Straßen- und Stadtraumgestaltung

- Erlebbarkeit des Stadtraums Friedrich-Ebert-Straße (Identifikation)
- Reduzierung der Trennwirkung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen außerhalb von Gastronomie
- Durchgehende Straßenraumbegrünung (Grünachse gem. Flächennutzungsplan)
- Stärkung der Nahversorgungsbereiche
- Bessere gestalterische und funktionale Verknüpfung der Wallanlagen
- ...



Ziele für die zukünftige Gestaltung

Fußverkehr

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- komfortable Anlagen für den Fußlängsverkehr, die zum Flanieren einladen
- Verbesserung der Querbarkeit
- Schaffung von Sitzgelegenheiten außerhalb von Gastronomie
- Abbau von Hindernissen (z.B. Gitter)
- Barrierefreiheit
- ...



Ziele für die zukünftige Gestaltung

Radverkehr

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Radverkehrs durch komfortable und sichere Radverkehrsführung
- Trennung vom Fußverkehr zur Vermeidung von Konflikten
- Ausreichend große Aufstellbereiche an stark nachgefragten Querbeziehungen
- *Wallring*: Berücksichtigung des Radlängsverkehrs (nördlich Neustadtswall) sowie des Querverkehrs (Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe Neustadtswall)
- *Stadtstrecke*: Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit im Zuge Sankt-Pauli-Deich/Am Deich
- Schaffung von Radabstellmöglichkeiten im Bereich der Zentren und der Wohnbereiche
- ...



Ziele für die zukünftige Gestaltung

ÖPNV

- Priorisierung des ÖPNV
- Barrierefreie Gestaltung und Erreichbarkeit der Haltestellen
- Optimierung der Umsteigebeziehungen
- Förderung der Inter- und Multimodalität
(Prüfung zusätzlicher Carsharing-Standort)
- ...



Ziele für die zukünftige Gestaltung

Kraftfahrzeugverkehr

- Funktionsgerechte Reduzierung des Fahrstreifenangebotes
- Kompakte und übersichtliche Knotenpunktgestaltung
- (punktuelle) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit prüfen
- Organisation des Lieferverkehrs
- Schaffung von E-Lademöglichkeiten
- ...

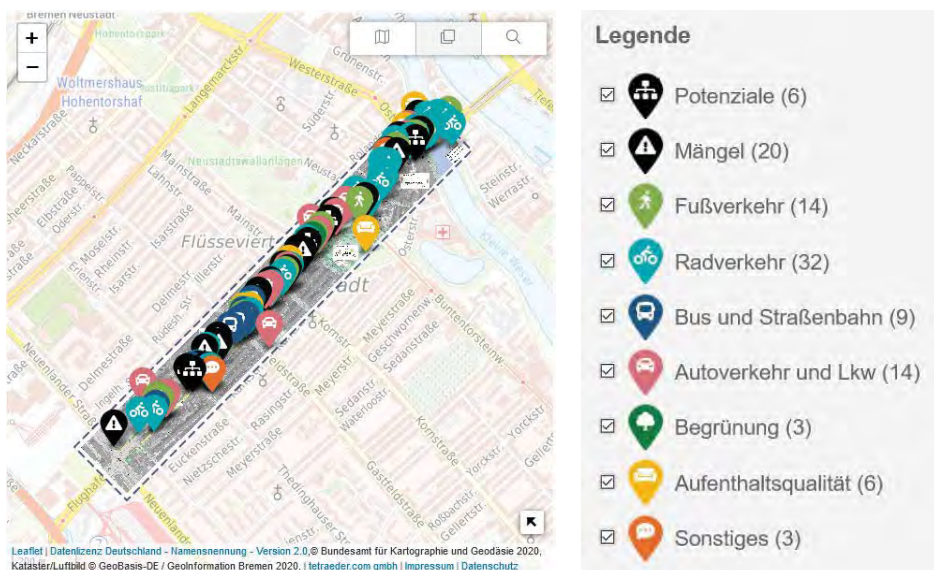


WEITERES VORGEHEN

Weiteres Vorgehen

Nächste Schritte

- Online-Beteiligung der Öffentlichkeit bis **31.07.2020** unter <https://www.baumwelt.bremen.de/mobilitaet/detail.php?gsid=bremen213.c.334225.de>



- Oder direkt per Mail: FES@shp-ingenieure.de

Weiteres Vorgehen

Nächste Schritte

- Auswertung und Dokumentation der eingegangenen Anregungen
- Auf Grundlage der abgeschlossenen Bestandsanalyse erfolgt Entwicklung von Varianten für die zukünftige Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße
- Nächste Öffentlichkeitsbeteiligung zur Variantenentwicklung im Herbst 2020 geplant

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

