

Anlage 1

Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen zum Ausbau einer Fahrradachse nach Norden – Variantenprüfung des Streckenabschnittes C (Nord)

Hintergrund

In seiner Sitzung am 12.12.2020 hat der Bau- und Umweltausschuss die Vorlage „Fahrradachse nach Norden ausbauen“ (VI 92/2020) beschlossen. Im Beschlusstext wird der Magistrat aufgefordert, eine Fahrradachse von der Stadtmitte in den Norden als Teil der Nord-Süd-Achse für den Radverkehr auszubauen. Mit dem Sachstandsbericht vom 23.02.2021 (VI 16/2021) zum Antrag, hat der Bau- und Umweltausschuss das weitere Vorgehen zum Ausbau der Fahrradachse zwischen Tidesperrwerk und Cherbourger Straße zur Kenntnis genommen. Dort wurde die Wege- und Trassenführung des im Beschlusstext vorgeschlagenen Streckenverlaufes auf seine grundsätzliche Machbarkeit unter Berücksichtigung weiterführender Ausbaustandards und Zwangspunkte geprüft. Empfohlen wurde, für den Streckenabschnitt C (Nord) – Dwarsweg/Auf der Eeke bis Cherbourger Straße, mögliche Führungsvarianten zu prüfen und untereinander abzuwägen, um eine Vorzugsvariante für die weiteren Planungsschritte vorzustellen.

Aktueller Stand

Die „Fahrradachse nach Norden“ besteht aus drei Streckenabschnitten. Der hier näher betrachtete Streckenabschnitt C (Nord) schließt am vorherigen Streckenabschnitt (B – Mitte) auf Höhe Dwarsweg/Auf der Eeke an. Zielsetzung ist, den Norden des Stadtgebietes anzubinden (Cherbourger Straße in Rtg. Spreckenbüttel und Gummiwegbrücke in Rtg. Leherheide). Grundsätzlich kommen fünf Trassenverläufe (**Anlage 2**) in Betracht, die jeweils am Bredenweg in die verschiedenen Richtungen nach Norden geführt werden können (Gabelungen):

- A) Schierholzweg / Langmirjen
- B) Spadener Straße / Lotjeweg
- C) Auf der Ecke / Muskauer Straße / Kattowitzer Straße
- D) Auf der Eeke / Hultschiner Straße / Ratiborer Straße
- E) Auf der Eeke / Hultschiner Straße / Spadener Straße / Gleiwitzer Straße

Im ersten Schritt erfolgte eine grundsätzliche Prüfung und Bewertung aller Varianten. Hier wurden die Ansprüche an sogenannte alternative Hauptverbindungen für den Radverkehr als Kriterien zu Grunde gelegt, die auch im Radverkehrskonzept Bremerhaven (Entwurfssfassung 2014) definiert sind. Zusammenfassend soll die Fahrradachse

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen,
- aufgrund des hohen Fahrkomforts und attraktiven Führungsangebots eine gute Alternative zum Führungsangebot neben Hauptverbindungen des Kfz-Verkehrs darstellen und
- durch eine möglichst direkte Verbindung den Radverkehr bündeln.

Das Stadtplanungsamt und das Amt für Straßen- und Brückenbau kommen einvernehmlich zu dem Ergebnis, dass die Varianten Schierholz / Langmirjen (A) und Auf der Ecke / Muskauer Straße / Kattowitzer Straße (C) diese grundsätzlichen Anforderungen – tlw. nach entsprechenden Aus- und Umbaumaßnahmen – erfüllen. Im Gegensatz dazu können die Trassenverläufe über Lotjeweg (B), Ratiborer Straße (D) und (E) Gleiwitzer Straße aus fachlicher Sicht nicht als Routen empfohlen werden. Gründe dafür sind:

- (B) über Lotjeweg: Busverkehr, hohes Kfz-Aufkommen, Führungsangebot in Nebenanlage mit geringer Breite (Bestand)
- (D) über Ratiborer Straße: verkehrsberuhigter Bereich, tlw. Kopfsteinpflaster
- (E) über Gleiwitzer Straße: kein zieldirekter Verlauf, stark umwegbehaftet

Nachfolgend wurden daher die Varianten A und C einer detaillierten Bewertung / Prüfung unterzogen. Der Verlauf wird von Süden nach Norden beschrieben. Sofern in gegengesetzter Fahrtrichtung Bewertungen notwendig sind, werden diese an der jeweiligen Örtlichkeit zusätzlich angesprochen.

Variante A

Bei der Variante A handelt es sich um den im Antragstext vorgeschlagenen Streckenverlauf: *Dwarsweg/Auf der Eeke – Spadener Straße – Lotjeweg – Tarnowitzer Straße – Schierholzweg – Langmirjen (– Dudweiler Straße bis zur Kreuzung Cherbourger Straße).*

In Variante A wird der Radverkehr über den Dwarsweg bis zur **Spadener Straße** geführt. Auf dem kurzen Abschnitt entlang der Spadener Straße wird in der Nebenanlage geführt, die derzeit in einem schlechten Zustand ist und bei einer Ausweisung als alternative Hauptverbindung zu ertüchtigen wäre. In diesem Bereich muss der Radverkehr einmal die Spadener Straße als Linksabbieger queren. Hierfür sind entsprechende Vorkehrungen zu treffen, um ein sicheres Abbiegen zu ermöglichen. Anschließend wird in den **Lotjeweg** geführt auf dem Linienbusse verkehren. Um Konflikte mit zu Fuß Gehenden im Bereich der Bushaltestelle „Königshütter Straße“ zu vermeiden, sollte der Radweg in der Nebenanlage auf beiden Straßenseiten zurückgebaut und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden (Tempo-30-Zone). Um diesen Bereich als sichere Verbindung für den Radverkehr herzurichten, müssen Straßenumbaumaßnahmen getätigt werden. Im Rahmen der Umbaumaßnahmen könnte ebenfalls der barrierefreie Umbau der Bushaltestelle „Königshütter Straße“ erfolgen. Nach etwa 200 m wird auf die **Tarnowitzer Straße** in westliche Richtung verschwenkt. Aufgrund der gewerblichen Strukturen im Bereich der Tarnowitzer Straße/Schierholzweg unterliegt der Radverkehr einer besonderen Schutzbedürftigkeit. Ob eine durchgängig einheitliche Radverkehrsführung in diesem Bereich möglich ist, erfordert eine genauere Erörterung.

*Anmerkung: Alternativ könnte der Radverkehr ab der **Spadener Straße** direkt über den **Schierholzweg** geführt werden. Dieser Streckenabschnitt ist derzeit als gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240) ausgewiesen. Um allerdings eine sichere Quermöglichkeit über die Spadener Straße (Hauptverkehrsstraße mit hoher Verkehrsstärke) anzubieten, müsste der Bereich umgebaut und ggf. eine zusätzliche Lichtsignalanlage errichtet bzw. die derzeitige FG-LSA in der Lage verschoben werden. Insbesondere die stark eingeschränkten Sichtbeziehungen, aufgrund des Bahndammes, stellen hier eine besondere Herausforderung dar.*

Aufgrund des Bahndammes wird das Schierholzer Wohngebiet über den Lotjeweg (aus nördl. Richtung), die Spadener Straße (aus südl. Richtung) und die Beuthener Straße (aus westl. Richtung) erschlossen. Dem Knotenpunkt **Schierholzweg / Beuthener Straße** kommt demzufolge als zentraler Eingangsbereich in das Wohngebiet eine wesentliche verkehrliche Bedeutung zu. Um die Verkehrssicherheit der Radfahrenden an diesem Knotenpunkt zu erhöhen, müsste dieser nach dem aktuellen Stand der Technik umfassend umgebaut werden. Der Abschnitt **Schierholzweg ab Beuthener Straße** und **Langmirjen** ist noch nicht endgültig hergestellt. Aufgrund des Zustands der provisorischen Befestigung ist ein Ausbau erforderlich. Der maßgebliche finanzielle Anteil für die erstmalige Herstellung dieses Streckenabschnittes wird vorwiegend von den Anwohnenden getragen werden müssen.

Im Norden besteht die Möglichkeit die Fahrradachse an das bestehende Radwegenetz anzuschließen. Ab der Cherbourger Straße können Radfahrende über Querachsen die Westroute, den Ortsteil Speckenbüttel über die Leher Landstraße erreichen. Die Möglichkeit zur Anbindung an die Ostroute (Gummiwegbrücke nach Leherheide) ist über den Bredenweg gegeben.

Variante C

Die Variante C sieht folgende Streckenführung vor: *Dwarsweg/Auf der Eeke – Auf der Eeke – Muskauer Straße – Kattowitzer Straße* bis zum *Bredenweg*

Der Abschnitt **Auf der Eeke** bis Muskauer Straße ist noch nicht endgültig hergestellt. Aufgrund des Zustands der provisorischen Befestigung ist ein Ausbau erforderlich. Der maßgebliche finanzielle Anteil für die erstmalige Herstellung dieses Streckenabschnittes wird vorwiegend von den Anwohnenden getragen werden müssen. Gleiches gilt für den Abschnitt **Muskauer Straße**. Die Radfahrenden überqueren anschließend die **Spadener Straße** von der Muskauer Straße in die **Kattowitzer Straße**. Um trotz der hohen Kfz-Verkehrsstärke ein sicheres Queren der Spadener Straße zu ermöglichen, müssen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden. Über die Kattowitzer Straße, die mittig durch das Schierholzer Wohngebiet verläuft, wird der Radverkehr gebündelt. Der Straßenabschnitt bis zur **Beuthener Straße** ist hergestellt und in einem guten Zustand.

Der Straßenabschnitt zwischen der Beuthener Straße und der **Strehlitzer Straße** (ca. 100 m) ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, sodass in diesem Streckenabschnitt auch für die Radfahrenden Schrittgeschwindigkeit gilt. Hier sollte mit der Straßenverkehrsbehörde eine Lösung erarbeitet werden, um ein höheres Geschwindigkeitsniveau für Radfahrende zu erreichen (ggf. ist dieser Abschnitt baulich anzupassen). Der Abschnitt zwischen der Strehlitzer Straße und dem **Bredenweg** ist noch nicht endgültig hergestellt. Aufgrund des Zustands der provisorischen Befestigung ist ein Ausbau erforderlich. Der maßgebliche finanzielle Anteil für die erstmalige Herstellung dieses Streckenabschnittes wird vorwiegend von den Anwohnenden getragen werden müssen.

Ab dem **Bredenweg** wird die bis dahin zentral verlaufende Fahrradachse gegabelt. So kann den Radfahrenden sowohl ein Führungsangebot in „Richtung Norden“ (Rtg. Cherbourger Straße) als auch die Anknüpfung an die städtisch ausgewiesene „Ostroute“ über die Gummiwegbrücke (Rtg. Leherheide) angeboten werden.

Weiteres Vorgehen

Um eine Vorzugsvariante abzuleiten, bedarf es einer weiteren detaillierten Prüfung der Varianten, in welcher konkrete (bauliche) Maßnahmen ausgearbeitet werden. Neben der grundsätzlichen Umsetzbarkeit der Zielkriterien, sollten für einen zeitnahen und wirtschaftlich vertretbaren Ausbau der Fahrradachse ebenfalls die zu erwartenden Kosten der Aus- und Umbaumaßnahmen in die Bewertung einfließen. Zudem sind straßenverkehrsrechtliche Fragestellungen zu bewerten (z.B. Vorfahrtregelungen, Fahrradstraße), um eine intuitiv verständliche und qualitativ hochwertige Route auszuweisen.

Folglich werden in Zusammenarbeit zwischen Amt 61 und Amt 66, Vorentwürfe für die Varianten A und C erarbeitet. In Abstimmung mit weiteren Ämtern (z.B. Verkehrsbehörde) soll abschließend eine Kostenannahme erfolgen. Zielsetzung ist, dem Bau- und Umweltausschuss eine Vorzugsvariante zur Beschlussfassung zu empfehlen, die anschließend umgesetzt werden soll.

Im Auftrag

gez. Hanke