

Vorlage Nr. II 4/2022 - 1		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 10

Umgestaltung der Schillerstraße zwischen der Georg-Seebeck-Straße und der Altonaer Straße - Vorstellung der Vorplanung

A Problem

Der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 29.10.2019 beschlossen (Vorlage Nr. VI 68/2019), dass die Schillerstraße im Bauprogramm für die Hauptverkehrsstraßen prioritär in Rang 1 eingestuft wird. Gleichzeitig wurde das Dezernat II (Stadtplanungsamt) mit der Vorplanung beauftragt. Die Vorplanung ist dem Bau- und Umweltausschuss zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen. Zudem hat der Bau- und Umweltausschuss in seiner Sitzung am 02.07.2020 (Vorlage Nr. VI 48/2020-1) eine neue Rangfolge für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Hauptverkehrsstraßen beschlossen. Der genannte Bereich verbleibt in Rang 1 und ist somit weiterhin prioritär zu bearbeiten.

Die Schillerstraße weist im Ausbauabschnitt zwischen Georg-Seebeck-Straße und Altonaer Straße in ihrem heutigen Zustand eine Reihe von Defiziten auf. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten sind insbesondere die Straßenraumaufteilung und -gestaltung (z.B. überbreite Fahrbahnen, Radwege ohne Sicherheitsabstände) zu nennen. Ferner sind zu wenig gesicherte Querungen, eine unzureichende Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie nicht mehr adäquate Anschlusssituationen der angrenzenden Straßenzüge anzusprechen. Zudem hat die Schillerstraße in dem Bereich eine Fahrbahn aus Kleinpflaster, welches zu einer sehr hohen Lärmbelastung führt. Aufgrund des starken Durchgangsverkehrs ist eine Lärmentlastung der Bürger sehr wünschenswert. Durch eine neue Fahrbahnoberfläche würde sich die Benutzungsqualität des ÖPNV merkbar verbessern.

Die Schillerstraße stellt eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit wesentlicher Verbindungsfunktion, aber auch Erschließungsfunktion dar. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung liegt bei etwa 4.500 Kfz/ 24h mit ca. 4,4 % Schwerverkehrsanteil (i.W. Busverkehr).

B Lösung

Mit der Planung sollen nachstehende verkehrlich-funktionale und städtebaulich-gestalterische Anforderungen zusammengeführt und planerisch so umgesetzt werden, dass die beschriebenen Defizite in einem integrierten Ansatz aufgelöst werden können.

Anforderungen an die Planung

Bei der Planung sind folgende Nutzungsansprüche im Straßenraum zu berücksichtigen:

- Im Fußverkehrsnetz hat die Schillerstraße im Ausbauabschnitt aufgrund der umliegenden Nutzungen (u.a. Schulen, BAD 2, Einzelhandel) eine elementare Bedeutung mit entsprechender Frequenz. Punktuelle Überquerungsbedarfe abseits der bestehenden Lichtsignalanlagen sind in Höhe der Hamburger Straße erkennbar.
- In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr ist die Schillerstraße angesichts der Netzfunktion als Hauptverkehrsstraße mit lokaler Verbindungsfunktion anzusehen; weiterhin wird in beiden Fahrtrichtungen je ein Fahrstreifen benötigt. Der Parkraumbedarf setzt sich i.W. aus der Nachfrage von Anwohnern/Anliegern zusammen. Das künftige Angebot orientiert sich am bisherigen Stellplatzangebot.
- Für den Radverkehr hat die Schillerstraße eine Erschließungs- und Verbindungsfunktion wahrzunehmen. Bedarfe an Radabstellanlagen beziehen sich vor allem auf die tertiären Nutzungen.
- Der ÖPNV (Linienbusverkehr) befährt die Schillerstraße im Planungsabschnitt mit einer Stadtbuslinie (502 im 10-Minuten-Takt zzgl. Moonliner). Im Ausbaubereich befindet sich keine reguläre Haltestelle.
- Zur Verkehrssicherheit sind keine besonderen Anforderungen festzuhalten. Im Verkehrsunfallbericht ist der Abschnitt nicht als Unfallhäufungsstelle aufgeführt.

Für den aktuellen Ausbauabschnitt der Schillerstraße sind nachstehende Zielsetzungen zugrunde gelegt worden. Hauptziel ist die Verträglichkeit und Gleichberechtigung der verschiedenen Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum untereinander. Das schließt auch die Umfeldnutzungen und die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit ein. Aus dem Hauptziel lassen sich verkehrsfunktionale und straßenraumspezifische Ziele ableiten – dazu zählen soziale Brauchbarkeit inklusive Barrierefreiheit, Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung, Umfeldverträglichkeit, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit. Die heutige Straßenraumgestaltung bedarf einer deutlichen Aufwertung auch unter Einbeziehung des Umfelds (Flächenaufteilung, Proportionen, Längsgliederung, Gestaltung und Begrünung). Abgeleitet aus vorstehenden Zielsetzungen und Nutzungsansprüchen sind für den Ausbauabschnitt der Schillerstraße folgende Grundzüge für die Planung bedeutsam:

- Optimierung des Ausbauszustandes mit verkehrsgerechter Querschnittsgestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Festlegung der Fahrstreifenbreite auf das erforderliche Maß für eine Hauptverkehrsstraße mit Linienbusverkehr
- Verkehrsgerechter Anschluss an die Bestandsituation der Knotenpunkte Georg-Seebeck-Straße und Altonaer Straße
- Schaffung von geeigneten und ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen einschließlich Sicherheitsräumen zu Parkständen
- Ordnung des ruhenden Verkehrs (Kfz-Parkbuchten und Radabstellanlagen)
- Barrierefreie Verkehrsanlagen insbesondere an Knotenpunkten/Überquerungen
- Anschluss untergeordneter Straßen (Tempo-30-Zone) mit Gehwegüberfahrten
- Sicherung und Verbesserung der signalisierten Querungsmöglichkeiten und Schaffung zusätzlicher passiver Querungshilfen
- Beibehaltung und Ausbau des straßenbegleitenden Baumbestandes
- Herstellung einer bituminösen Oberfläche zur Lärminderung

Querschnittswahl

Nach einschlägigen technischen Regelwerken sind für die örtliche Situation der Schillerstraße verschiedene Querschnittslösungen möglich, mit denen die aufgezeigten Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie die Zielsetzungen im Grundsatz realisiert werden können. Die in der Schillerstraße vorhandene Straßenraumbreite weist nördlich der Hamburger Straße eine Breite von ca. 17,30 m, südlich davon stehen nur ca. 15,70 m zur Verfügung. Für beide Abschnitte wurden Querschnittsoptionen ausgearbeitet. Sofern entlang der Straße mehr als die genannten Breiten zur Verfügung stehen, werden diese dem Gehweg zuge schlagen.

Im Zuge der Vorentwurfsplanung wurden die nachfolgenden (fünf) Varianten entwickelt, die in den **Anlagen 1 bis 10** jeweils mit einem Querschnitt dargestellt werden. Für alle Varianten gilt, dass in jeder Fahrtrichtung ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr beibehalten wird. Alle bestehenden Abbiegebeziehungen werden aufrechterhalten. Der Radverkehr wird in vier Varianten auf der Fahrbahn geführt, in einer in der Nebenanlage. Parkstände im Straßenraum werden in Längsaufstellung ausgeführt. Baumneupflanzungen sind in unterschiedlichem Umfang vorgesehen. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsanlage und Parkständen wird auf 0,5 m (Mindestbreite), kann jedoch unproblematisch auf 0,75 m (Regelbreite) in allen Varianten angepasst werden (Reduktion der Gehwegbreite). Die Hamburger Straße wird mit Gehwegüberfahrten angeschlossen. Zudem sollen hier beidseitig passive Querungshilfen eingerichtet werden.

Der Anschluss zum Knotenpunkt Georg-Seebeck-Straße sollte unter Berücksichtigung der jeweiligen Varianten angepasst werden. Aufgrund der vorhandenen Breiten kann nach erster Einschätzung ein kurzer separater Linksabbiegestreifen eingerichtet und somit die Leistungsfähigkeit des Knotens erhöhen werden.

Abschnitt Nord (zwischen Georg-Seebeck-Straße und Hamburger Straße)

Variante 1

Neben der Kfz-Fahrbahn (7,10 m) werden integriert beidseits Schutzstreifen für den Radverkehr (1,25 m) und im Anschluss an einen Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) beidseits baumbestandene Längsparkstände (2,10 m) angeordnet. Im Seitenraum folgt jeweils ein Gehweg von 2,50 m. Die Kernfahrbahn für Kfz mit 4,60 m hat zur Konsequenz, dass viele Verkehrsteilnehmer den Schutzstreifen überfahren müssten – dies nicht nur im Ausnahmefall.

Variante 2

Neben der Kfz-Fahrbahn (9,00 m) werden integriert auf beiden Seiten Schutzstreifen für den Radverkehr (1,50 m) angelegt. Zusätzlich können auf einer Seite baumbestandene Längsparkstände (2,20 m) mit anschließendem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) angeboten werden. Die Gehwege können in einer Breite von 2,80 m angesetzt werden.

Variante 3

Neben der Kfz-Fahrbahn (6,00 m) werden zusätzlich auf beiden Seiten Radfahrstreifen für den Radverkehr in einer Breite von jeweils 1,85 m angelegt. Ferner können auf einer Seite baumbestandene Längsparkstände in einer Breite von 2,20 m mit anschließendem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) angeboten werden. Die Gehwege können in einer Breite von 2,45 m angesetzt werden.

Variante 4

Neben der Kfz-Fahrbahn (8,00 m) werden integriert beidseits Schutzstreifen für den Radverkehr (1,50 m) angelegt. Zusätzlich können auf einer Seite baumbestandene Längsparkstände (2,20 m) mit anschließendem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) angeboten werden, gegenüberliegend besteht die Option zur Anlage eines auszugestaltenden Grünstreifens in einer Breite von 1,60 m (auch Bäume möglich). Im Seitenraum folgt jeweils ein Gehweg von 2,50

m. Die Kernfahrbahn für Kfz mit 5,00 m hat zur Konsequenz, dass der Schutzstreifen nur im Ausnahmefall überfahren werden muss.

Variante 5

In dieser eher bestandsorientierten Variante sind neben der Kfz-Fahrbahn (6,5 m) auf einer Seite baumbestandene Längsparkstände (2,10 m) vorgesehen. Auf den anschließenden Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) folgt ein bordsteingeführter Radweg (1,60 m) und ein Gehweg (2,00 m). Die Nebenanlagen besitzen in dieser Variante die vorgeschriebenen Mindestmaße.

Abschnitt Süd (zwischen Hamburger Straße und Altonaer Straße)

Variante 1

Neben der Kfz-Fahrbahn (7,10 m) werden integriert beidseits Schutzstreifen für den Radverkehr (1,25 m) und im Anschluss an einen Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) einseitig baumbestandene Längsparkstände (2,10 m) angeordnet. Im Seitenraum folgt jeweils ein Gehweg von 2,35 m. Zudem ist die Anlage eines auszugestaltenden Grünstreifens in einer Breite von 1,30 m vorgesehen. Die Kernfahrbahn für Kfz mit 4,60 m hat zur Konsequenz, dass viele Verkehrsteilnehmer den Schutzstreifen überfahren müssten – dies nicht nur im Ausnahmefall.

Variante 2

Neben der Kfz-Fahrbahn (9,00 m) werden integriert auf beiden Seiten Schutzstreifen für den Radverkehr (1,50 m) angelegt. Zusätzlich können auf einer Seite baumbestandene Längsparkstände (2,00 m) mit anschließendem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) angeboten werden. Die Gehwege können in einer Breite von 2,10 m angesetzt werden.

Variante 3

Neben der Kfz-Fahrbahn (5,50 m) werden zusätzlich auf beiden Seiten Radfahrstreifen für den Radverkehr in einer Breite von jeweils 1,85 m angelegt. Ferner können auf einer Seite baumbestandene Längsparkstände in einer Breite von 2,00 m mit anschließendem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) angeboten werden. Die Gehwege können in einer Breite von 2,00 m angesetzt werden.

Variante 4

Neben der Kfz-Fahrbahn (8,30 m) werden integriert beidseits Schutzstreifen für den Radverkehr (1,50 m) angelegt. Zusätzlich können auf einer Seite baumbestandene Längsparkstände (2,00 m) mit anschließendem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) angeordnet werden. Im Seitenraum folgt jeweils ein Gehweg von 2,50 m. Die Kernfahrbahn für Kfz mit 5,20 m hat zur Konsequenz, dass der Schutzstreifen nur im Ausnahmefall überfahren werden muss.

Variante 5

In der Weiterführung der bestandsorientierten Variante wird neben der Kfz-Fahrbahn (6,5 m) ein bordsteingeführter Radweg (1,60 m) vorgesehen. Mit einem Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) wird die Nebenanlage abgetrennt. Anschließend folgt ein Gehweg (2,25 m).

Auf Grundlage der erstellten Varianten kann – unter einer noch ausstehenden Bürgerbeteiligung sowie Einbindung der Stadtteilkonferenz – eine Vorzugsvariante zur Beschlussfassung vorgeschlagen werden. Mit dieser Entscheidung wird zwangsläufig dokumentiert, dass ein Ausbau weiterverfolgt wird. Die anschließenden weiteren Schritte (Ausbauplan in qualifizierter Form, Entwurfsplanung, Richtlinienentwurf, Ausführungsplanung sowie die Vergabeunterlagen) sind zeitaufwändig und binden personelle Ressourcen. Die Finanzierung der Baumaßnahme kann – wie bei Hauptverkehrsstraßen in Bremerhaven üblich – über Nachfolgeregelung des Entflechtungsgesetzes, städtische Komplementärmittel sowie Anliegerbeiträge (nach Straßenbaubeitragsortsgesetz) erfolgen.

Festzustellen ist, dass ein Ausbau zwar wünschenswert wäre, jedoch aktuell nicht finanzierbar ist, da andere bereits priorisierte Maßnahmen anstehen. Der Ausbau wird aufgrund der

bereits gesetzten Prioritäten von Straßenbaumaßnahmen und der damit verbundenen Bindung der personellen Ressourcen und Finanzmittel zurückgestellt. Somit wird empfohlen, lediglich die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen infolge der Kanalsanierung der BEG durchzuführen. Über eine Umsetzung der Umgestaltung der Schillerstraße zwischen der Georg-Seebeck-Straße und der Altonaer Straße kann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

C Alternativen

Keine, die empfohlen werden kann.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die Kosten des Ausbaus der Schillerstraße für den hier vorgestellten Bauabschnitt belaufen sich auf rund 2,5 Mio. € (Kostenannahme mit Bruttokosten auf Basis der Vorentwurfsplanung inklusive Beleuchtung, Lichtsignalanlage, Baumpflanzungen und Planungskosten, aber ohne Kosten für Kanalbau/ Leitungsmaßnahmen). Aufgrund anderer prioritärer Maßnahmen wird aktuell auf den Ausbau verzichtet, so dass derzeit keine Straßenbaubeitragskosten entfallen.

Personalwirtschaftliche und klimaschutzzielrelevante Auswirkungen sowie Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung und auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Die Belange des Teilhabeplans und die Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums der Stadt Bremerhaven werden im Sinne barrierefreier Mobilität (barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen) berücksichtigt. Eine Umsetzung der Maßnahme würde die Belange der Menschen mit Behinderung deutlich verbessern. Da sich der Beschlussvorschlag vor allem auf den Stadtteil Geestemünde bezieht, wird die Stadtteilkonferenz über den Beschluss informiert.

E Beteiligung / Abstimmung

Im Zuge der Aufstellung der Varianten wurden das Amt für Straßen- und Brückenbau, die Straßenverkehrsbehörde sowie die BEG beteiligt.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Geeignet / Eine Veröffentlichung nach dem BremIFG ist vorgesehen.

G Beschlussvorschlag

1. Die im Rahmen der Vorplanung vorgestellten Optionen und Varianten zum Ausbau der Schillerstraße zwischen Georg-Seebeck-Straße und Altonaer Straße werden zur Kenntnis genommen. Auf die Festlegung einer Vorzugsvariante wird verzichtet.
2. Der Ausbau wird aufgrund der bereits gesetzten Prioritäten von Straßenbaumaßnahmen und der damit verbundenen Bindung der personellen Ressourcen und Finanzmittel zurückgestellt. Lediglich die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen infolge der Kanalsanierung der BEG sind durchzuführen.

gez.
Neuhoff
Bürgermeister

- Anlage 1 - Abschnitt Nord - Variante 1
- Anlage 2 - Abschnitt Nord - Variante 2
- Anlage 3 - Abschnitt Nord - Variante 3
- Anlage 4 - Abschnitt Nord - Variante 4
- Anlage 5 - Abschnitt Nord - Variante 5
- Anlage 6 - Abschnitt Süd - Variante 1
- Anlage 7 - Abschnitt Süd - Variante 2
- Anlage 8 - Abschnitt Süd - Variante 3
- Anlage 9 - Abschnitt Süd - Variante 4
- Anlage 10 - Abschnitt Süd - Variante 5