

Vorlage Nr. VI 61/2013		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	Ja	Anzahl Anlagen: 1

Ausbau der Rickmersstraße zwischen Stormstraße und HansasträÙe

A Problem

In seiner Sitzung am 10.10.2012 hat der Bau- und Umweltausschuss die Vorlage zum Bauprogramm ab 2014 für die HauptverkehrsstraÙen beschlossen. Hierin wurde die RickmersstraÙe in der Rangfolge für die weitere Umsetzung von Maßnahmen im Rang 1 bewertet und beschlossen.

Unter Betrachtung verkehrsplanerischer Gesichtspunkte ist insbesondere die StraÙenraumgestaltung, die verkehrssichere Führung für Radfahrer und Fußgänger, die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die in Teilen noch nicht behindertengerecht umgebauten Bushaltestellen sowie die Knotenpunktgestaltung verbesserungsbedürftig und daher zu überarbeiten.

Die hohen Verkehrszahlen in Verbindung mit beschädigtem und unebenem Fahrbahnbelag, zum Teil aus Kleinpflaster, sorgen in der RickmersstraÙe für erhöhte Lärmbelastungen. Die dichte und straÙennahe Bebauung führt dabei zu einer sehr hohen Anzahl von Betroffenen, die durch eine StraÙenbaumaÙnahme mit bituminöser Oberfläche entlastet werden könnten.

Darüber hinaus würde eine Erneuerung der RickmersstraÙe die bestehende Stadtumbaustategie nachhaltig unterstützen und die Voraussetzungen für weitere private Investitionen in den angrenzenden Gebäudebestand deutlich verbessern.

B Lösung

Grundzüge der Planung sind:

- Optimierung des Ausbauszustandes mit verkehrsgerechter Querschnittsgestaltung
- Verringerung der Fahrstreifenbreite auf notwendige Breite für HauptverkehrsstraÙen mit Buslinienverkehr
- Verkehrsgerechter Ausbau des Knotenpunkte RickmerstraÙe / PestalozzistraÙe
- Bau von Radwegen in erforderlicher Breite auf der Fahrbahn mit entsprechendem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn bzw. zu den Parkständen
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Anschluss untergeordneter StraÙen (Tempo-30-Zone) über Gehwegüberfahrten
- Sicherung und Verbesserung der signalisierten Quermöglichkeiten und Schaffung zusätzlicher passiver Querschilfen
- Ordnung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs durch Parkbuchten und des ruhenden Radverkehrs durch Anlehnbügel
- Beibehaltung und Ausbau des straÙenbegleitenden Baumbestandes

- (Herstellung einer bituminösen Oberfläche zur Lärminderung)

Bei der Vorentwurfsplanung wurde die Rickmersstraße aufgrund der unterschiedlichen straßenräumlichen Situation in Bereiche gegliedert, für die z.T. verschiedene Varianten erstellt wurden. Im Einzelnen lassen sich folgende Varianten beschreiben.

1. Abschnitt zwischen Stormstraße und Potsdamer Straße

Für alle nachstehenden Varianten gilt, dass sämtliche untergeordneten Straßen über Gehwegüberfahrten angeschlossen werden.

Variante 1-1

Die Variante 1-1 orientiert sich am momentanen Ausbauzustand, so dass der dreistreifige Querschnitt beibehalten wird. Ebenfalls verbleiben die Parkstände im Seitenraum. Alle Abbiegebeziehungen bleiben bestehen. Auf Höhe der Potsdamer Straße ist eine Querungshilfe vorgesehen. Der Radweg wird als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Variante 1-2

In Variante 1-2 ist eine (begrünte) Mittelinsel vorgesehen, so dass für jede Fahrtrichtung ein Fahrstreifen verbleibt. Der Linksabbiegestreifen in Richtung der nördlichen Hafenstraße wird verkürzt, d.h. eine Einordnung ist erst ab Höhe Stormstraße gegeben. Für die untergeordneten Straßen (Ausnahme Potsdamer Straße) verbleiben die Abbiegebeziehungen „rechts-rein-rechts-raus“. Für die Rickmersstraße verbleibt zudem die Möglichkeit des Linksabbiegens in die Fritz-Reuter-Straße. Die Erreichbarkeit der angrenzenden Quartiere bleibt über die nächstgelegenen untergeordneten Straßenzüge bestehen. Die Parkstände verbleiben im Seitenraum. Der Radweg wird als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Auf Höhe der Stormstraße und der Potsdamer Straße sind Querungshilfen vorgesehen.

Variante 1-3

Die Variante 1-3 sieht eine deutliche Verbreiterung der Gehwege vor. Für jede Fahrtrichtung verbleibt ein Fahrstreifen und alle Abbiegebeziehungen bleiben bestehen. Die Parkstände verbleiben im Seitenraum. Auf Höhe der Potsdamer Straße ist eine Querungshilfe vorgesehen. Der Radweg wird als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Variante 1-4

In Variante 1-4 wird eine Mittelinsel mit Parkständen und Begrünung vorgeschlagen. Damit verbleibt für jede Fahrtrichtung ein Fahrstreifen. Die Gehwege werden aufgrund der neuen Parkraumsituation verbreitert. Die Veränderungen des Abbiegestreifens sowie der Abbiegebeziehungen sind gleich der Variante 1-2. Der Radweg wird als Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Auf Höhe der Stormstraße und der Potsdamer Straße sind Querungshilfen vorgesehen.

2. Abschnitt zwischen Potsdamer Straße und Van-Heukelum-Straße

Für alle nachstehenden Varianten gilt, dass sämtliche untergeordneten Straßen über Gehwegüberfahrten angeschlossen werden. Zudem werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut und bei der lichtsignalisierte Querung zwischen den Bushaltestellen wird die Querungslänge vermindert.

Variante 2-1

Die Variante 2-1 sieht einen zweistreifigen Ausbau vor. Dabei sind Die Radwege als Schutzstreifen angelegt. Beidseitig verbleiben weiterhin Parkstände mit begleitendem Baumbestand.

Variante 2-2

In der Variante 2-2 wird ein zweistreifiger Ausbau mit begleitenden Radfahrstreifen vorgeschlagen. Aufgrund der dafür notwendigen Breite ist nur noch ein einseitiges Parkraumangebot mit begleitendem Baumbestand zu realisieren. Dabei ist unerheblich auf welcher Straßenseite dies vorgehalten wird.

Variante 2-3

Die Variante 2-3 sieht einen zweistreifigen Ausbau vor, bei dem die Radwege als Schutzstreifen angelegt. Die Gehwegbreite wird beidseitig spürbar erweitert. Einseitig verbleiben weiterhin Parkstände mit begleitendem Baumbestand. Dabei ist unerheblich auf welcher Straßenseite dies vorgehalten wird.

3. Abschnitt zwischen Van-Heukelum-Straße und Pestalozzistraße

Bei beiden nachstehend beschriebenen Varianten gilt, dass die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Ein zweistreifiger Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer ist vorgesehen. Ebenfalls ist für die Van-Heukelum-Straße keine Gehwegüberfahrt vorgesehen.

Variante 3-1

Die Variante 3-1 sieht am Knotenpunkt Rickmersstraße / Pestalozzistraße einen kleinen Kreisverkehr vor, so dass damit an allen Zufahrten Quermöglichkeiten für Fußgänger entstehen. Der Radverkehr soll im Kreisverkehr mitgeführt werden.

Variante 3-2

Am Knotenpunkt Rickmersstraße / Pestalozzistraße in Variante 3-2 wird eine Lichtsignalisierung vorgeschlagen. Damit ist ein gesichertes queren für alle Verkehrsteilnehmer gegeben.

4. Abschnitt zwischen Pestalozzistraße und HansasträÙe

In diesem Bereich findet der Anschluss zum Bestand (hier Knotenpunkt "Roter Sand") statt. Dabei wird ein zweistreifiger Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen vorgesehen. Die Gehwegbreite wird ebenfalls angepasst. Die Notwendigkeit zur Einrichtung von straßenbegleitenden Parkständen wird in der weiteren Planung überprüft.

Für Varianten wurden jeweils Visualisierungen erstellt, die unter der zugeordneten Variantenummerierung in den **Anlagen 1 bis 7** der Vorlage beigelegt sind. Darüber hinaus wurden Fotomontagen angefertigt, die den **Anlagen 8 bis 11** zu finden sind.

Vorzugsvariante

Die beschriebenen Varianten wurden bei der Vorentwurfsplanung zwischen den Ämtern und Behörden vorbesprochen, so dass sich eine Vorzugsvariante herausgestellt hat.

1. Abschnitt zw. Stormstraße und Potsdamer Straße
2. Abschnitt zw. Potsdamer Straße und Van-Heukelum-Straße
3. Abschnitt zw. Van-Heukelum-Straße und Pestalozzistraße
4. Abschnitt zw. Pestalozzistraße und HansasträÙe

Variante 1-2

Variante 2-1

Variante 3-1

Anschluss

Bei der Beurteilung der Vorzugsvariante wurde darauf Wert gelegt eine einheitliche und für alle Verkehrsteilnehmer leicht verständliche Lösung zu erarbeiten. Dementsprechend soll in Variante 1-2 anstatt des Radfahrstreifen ein Schutzstreifen angelegt und die Mittelinsel etwas verbreitert werden.

Die Varianten und die Vorzugsvariante wurden bei einer Bürgerinformation am 25.04.2013 vorgestellt und diskutiert. Grundlegende Einwendungen gegen die Vorzugsvariante wurden nicht hervorgebracht. Einige Anregungen, wie beispielsweise die Einrichtung einer Wendemöglichkeit im Verlauf der Mittelinsel, werden in der weiteren Planung geprüft.

Für die Vorzugsvariante wurde eine straßenbauliche Entwurfsplanung unter Berücksichtigung der geltenden Richtlinien für die städtische Hauptverkehrsstraße erstellt und in der heutigen Sitzung vorgestellt.

Zeitplanung

Vorgesehen ist, die Bauarbeiten mit Fördermitteln nach dem Entflechtungsgesetz, städtischen Komplementärmitteln und Straßenbaubeiträgen nach dem Straßenbaubeitragsortsgesetz zu

finanzieren. Die Bauarbeiten sollen mit einem ersten Bauabschnitt im Jahr 2014 beginnen. Für eine Förderung ist es erforderlich, bei der Obersten Landesstraßenbaubehörde beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr einen Förderantrag zu stellen, der den Straßenentwurf, einen Erläuterungsbericht und eine Kostenberechnung enthält. Die dem Antrag beizufügenden Entwurfsunterlagen müssen den geplanten Ausbau der Straße darstellen. Der Straßenentwurf basiert auf den Vorplanungen und Angaben des Stadtplanungsamtes und wird von Amt für Straßen- und Brückenbau gefertigt.

Erst nach der Genehmigung dieses Antrages ist die Finanzierung der Maßnahme sichergestellt und die Arbeiten dürfen ausgeschrieben werden.

Im Anschluss an die Genehmigung werden aus den Entwurfsplänen die Ausführungspläne erstellt, die alle für die Ausführung der Arbeiten notwendigen Angaben enthalten. Parallel werden die Ausschreibungsunterlagen erstellt, die für eine öffentliche Ausschreibung der Leistungen erforderlich sind.

Die vorgenannten Arbeitsschritte sind in der Summe sehr zeitaufwändig. Da es jedoch notwendig ist, mit den Arbeiten sehr zeitnah im Frühjahr 2014 zu beginnen, um die Arbeiten an dem ersten Bauabschnitt bis zum Herbst 2014 abzuschließen um die Fördermittel abrufen zu können, ist die Bearbeitung der oben genannten Unterlagen ab dem Sommer 2013 erforderlich. Zu Jahresbeginn 2014 würde die Ausschreibung für die Arbeiten veröffentlicht.

C Alternativen

Keine, die empfohlen werden.

D Finanzielle / Personalwirtschaftliche / Klimaschutzzielrelevante Auswirkungen / Genderprüfung / Wirtschaftlichkeit

Der Ausbau der Rickmersstraße wird nach Abzug von Anliegerbeiträgen (Basis des beitragsfähigen Ausbauaufwandes) zu 75 % nach dem Entflechtungsgesetz gefördert. Die Fördermittel werden entsprechend des Verwendungszweckes eingesetzt.

Personalwirtschaftliche und klimaschutzrelevante Auswirkungen sind nicht erkennbar.

Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte.

Durch einen Ausbau in Anlehnung an die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Straßen (RStO 01) ist die Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme gegeben.

E Beteiligung / Abstimmung

Verkehrsbesprechung mit den Ämter 66, 91, 93, BremerhavenBus / Amt 67 / Bürgerinformation am 25.04.2013

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremenIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die vorgestellten Varianten zum Ausbau und Umgestaltung der Rickmersstraße zwischen Stormstraße und HansasträÙe zur Kenntnis.

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass auf Grundlage der Vorzugsvariante die weiteren Ausbauplanungen durch das Dezernat VI vorgenommen werden.

Stadtrat

Anlage 1 bis 11:

Anlage 1 - Variante 1-1

Anlage 2 - Variante 1-2

Anlage 3 - Variante 1-3

Anlage 4 - Variante 1-4

Anlage 5 - Variante 2-1

Anlage 6 - Variante 2-2

Anlage 7 - Variante 2-3

Anlage 8 - Fotomontage Varianten 1-1 + 2-1

Anlage 9 - Fotomontage Varianten 1-2 + 2-2

Anlage 10 - Fotomontage Varianten 1-3 + 2-3

Anlage 11 - Fotomontage Varianten 1-4 + 2-1