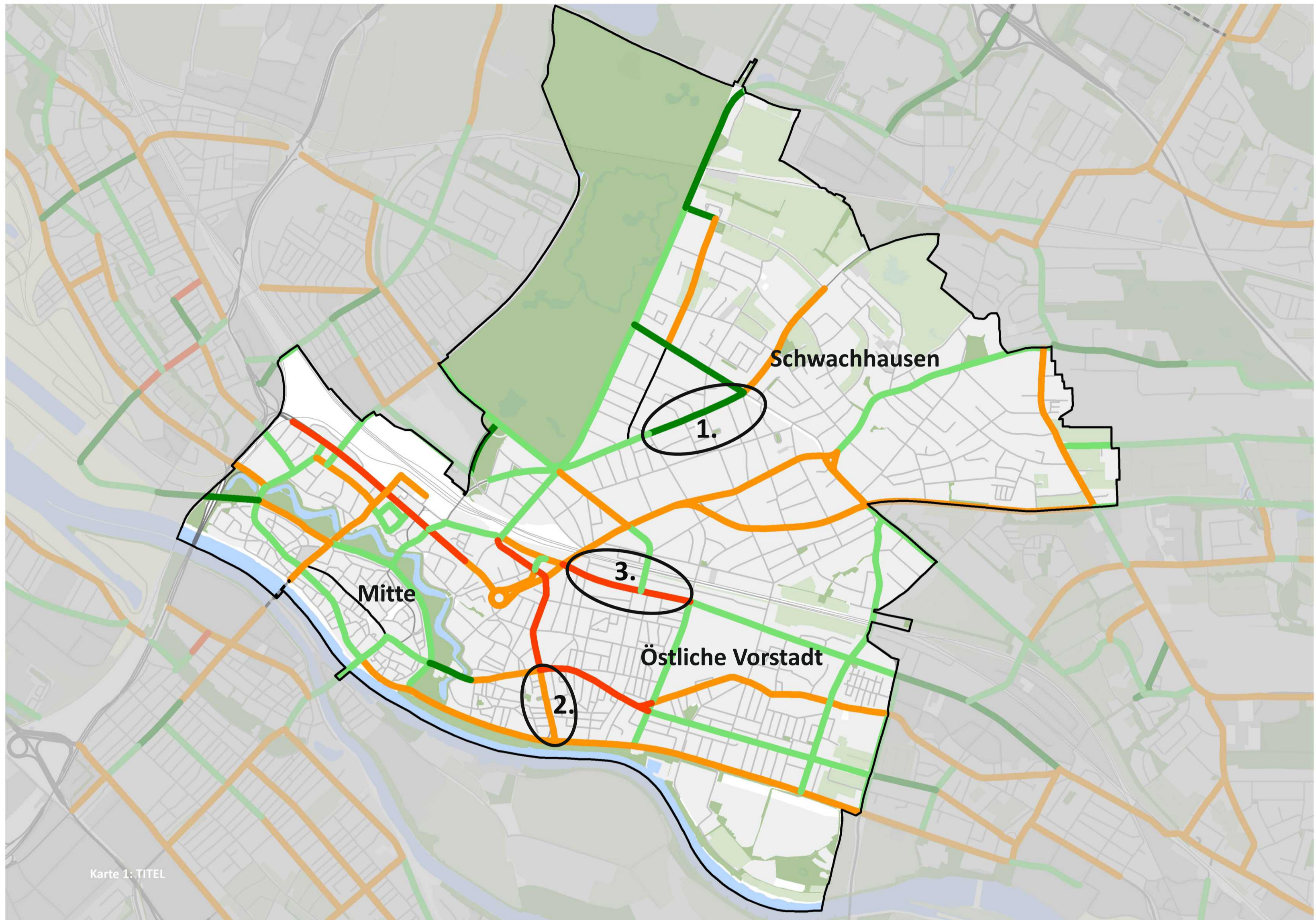


Analyse des Straßenraums

Straßenraumverträglichkeit

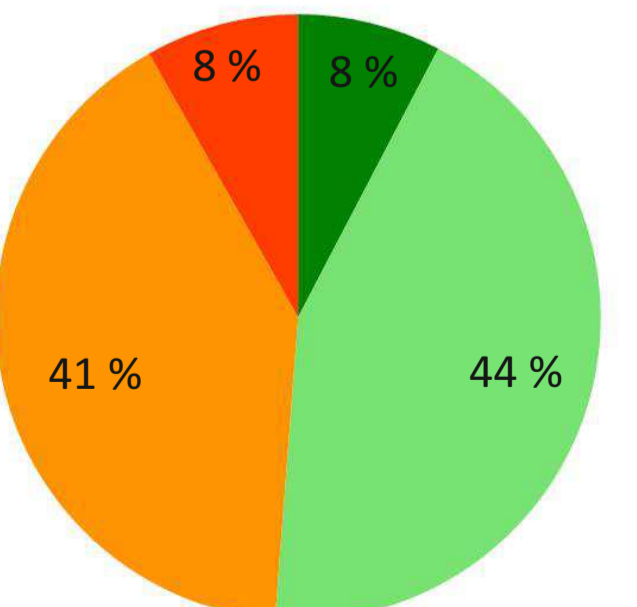
Analyse zur Straßenraumverträglichkeit in Bremen-Mitte



Legende

■ verträglich	 Stadtteile Mitte, Schwachhausen, östliche Vorstadt	 Wohnen und Freizeit	 Autobahn
■ weitestgehend verträglich	 Fußgängerzone/Baustelle	 Gewerbe/Industrie	 Bundesstraße
■ eingeschränkt verträglich	1. Bewertung Beispielstraßenraum, siehe rechts	 Grünflächen	 Lkw-Führungsnetz
■ nicht verträglich		 Gewässer	 Gemeindestraße

Ergebnis Bremen-Mitte



- verträglich
- weitestgehend verträglich
- eingeschränkt verträglich
- nicht verträglich

Das Hauptverkehrsstraßennetz wird im Rahmen des VEP einer Straßenraumverträglichkeitsanalyse unterzogen. Hier werden die Anforderungen der angrenzenden Nutzungen an den Straßenraum, die möglichen Konflikte, die straßenräumlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung von der Kfz-Menge, deren Geschwindigkeit sowie der Lärmbetroffenheit zusammenfassend bewertet. Wesentliche Themenfelder sind: die Umfeldnutzung und Art der Bebauung, der motorisierte Verkehr, Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie die Straßenraumgestaltung und -qualität.

Insgesamt sind in Bremen-Mitte knapp mehr als die Hälfte aller untersuchten Straßenräume als verträglich bzw. weitestgehend verträglich einzuschätzen. Bei rund 41 % besteht gewisser Handlungsbedarf und ca. 8 % der dokumentierten Straße weisen größere Mängel in mehreren Bereichen auf; so viele wie in keinem anderen Stadtteil.

Bewertung ausgewählter Straßenräume

1. Wachmannstraße, Schwachhausen			
Umfeldnutzung	Verkehrsbelastung	Straßenkategorie und zul. Geschwindigkeit	
Wohngebiet, beidseitig und aufgelockert bebaut	ca. 4.000 Kfz und 8.000 Radfahrer/innen pro Tag	Gemeindestraße (Fahrradstraße) 30 km/h	
Gesamtbewertung		Fuß- und Radverkehr	Optische Qualität
- sehr gute Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen, vor allem für Radfahrer/innen - hohe optische Qualität Der Straßenraum ist verträglich		- Radverkehr hat Vorfahrt - Gehwege teilweise verengt - Querungsmöglichkeiten an wichtigen Punkten (Haltestelle / Kreuzung)	- Trennwirkung akzeptabel: langsamer Verkehr, aber Straßenbahn + Fahrbahn - ansprechende Grüngestaltung
		Zustand / Proportionen	- mittlerer bis guter baulicher Zustand - ausgewogenes Verhältnis Seitenbereiche : Fahrbahn

Die Fahrradstraße in Schwachhausen befindet sich insgesamt in einem guten baulichen und optischen Zustand. Über die Regelung als Fahrradstraße fließt der Kfz-Verkehr langsam durch diesen Abschnitt, was zur Lärminderung beiträgt. Durch die Grüngestaltung der Straßenbahntrasse wird der öffentliche Verkehr gut in die Straßenraumgestaltung integriert. Möglichkeiten zur Optimierung könnten durchgängig breitere Gehwege und deutlichere Gestaltung von Querungshilfen sein. Der Straßenraum fällt in die Kategorie „verträglich“.

2. Sielwall, Östliche Vorstadt			
Umfeldnutzung	Verkehrsbelastung	Straßenkategorie und zul. Geschwindigkeit	
Wohngebiet mit vereinzelt Einzelhandel / Gewerbe. Beidseitige und dichte Bebauung.	ca. 4.900 Kfz / Tag	Gemeindestraße 50 km/h	
Gesamtbewertung		Fuß- und Radverkehr	Optische Qualität
- mangelhafte Parkplatzsituation wirkt sich negativ auf andere Verkehrsteilnehmer/innen und das Straßenbild aus - eher schlechte Bedingungen für Nahmobilität Der Straßenraum ist eingeschränkt verträglich		- hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen, Seitenbereiche stellenweise zu schmal - Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr	- Pkw dominieren das Straßenbild, vor allem der ruhende Verkehr - Trennwirkung akzeptabel, homogenes Straßenbild
		Zustand / Proportionen	- Straßenraum eher Kfz-geprägt (Fahrbahn / Seitenbereiche) - mittlerer baulicher Zustand mit leichten Schäden

Mit Tempo 50 wird die zulässige Geschwindigkeit für den Sielwall als zu hoch eingeschätzt. Der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn vor allem Richtung Sielwallkreuzung lässt Geschwindigkeiten über 30 km/h nicht zu. Das Straßenbegleitgrün wirkt sich positiv auf das Kfz-dominierte Straßenbild aus. Die Räume/Kapazitäten der Nahmobilität sind dem hohen Aufkommen teilweise nicht gewachsen, wodurch Konflikt- und Gefährdungspotenzial entsteht. Verbesserungsvorschläge: Tempo 30, Beseitigung Parkplatzproblematik, breitere Räume für Fuß- und Radverkehr. Der Straßenraum fällt in die Kategorie „eingeschränkt verträglich“.

3. Bismarckstraße, Östliche Vorstadt			
Umfeldnutzung	Verkehrsbelastung	Straßenkategorie und zul. Geschwindigkeit	
Wohngebiet, vereinzelt Einzelhandel / Gewerbe. Beidseitig und dicht bebaut.	ca. 19.100 Kfz / Tag	Gemeindestraße 30 km/h	
Gesamtbewertung		Fuß- und Radverkehr	Optische Qualität
- Schluchartiges Straßenbild durch enge Bebauung und schmale Seitenbereiche - schlechte Bedingungen für Nahmobilität Der Straßenraum ist nicht verträglich		- Fuß- und Radwegbereich teilweise sehr schmal und durch parkende Kfz gestört - Querungshilfen nur an LSA-gesteuerten Knoten	- hohe Trennwirkung, trotz Tempo 30 - optische Aufwertung nur durch Umgebungsgrün (z.B. Vorgärten)
		Zustand / Proportionen	- eher Kfz-geprägter Straßenraum - Fahrbahn in gutem Zustand, Radweg eher schlechter baulicher Zustand

Die Bismarckstraße ist von einer hohen Verkehrs- und Lärmbelastung geprägt. Die Verkehrsbelastung führt zu einer hohen Trennwirkung, da nur sehr wenige gesicherte Querungshilfen vorhanden sind. Die Seitenbereiche zwingen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen auf sehr engen Raum, wodurch Konfliktpotenzial entsteht. Umgebungsgrün von der anliegenden Bebauung wertet der Straßenraum optisch ein wenig auf. Der Straßenraum fällt in die Kategorie „nicht verträglich“.