

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Bremen, den 07.06.2013

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L/S)

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie
am 13. Juni 2013

Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe

Deputationsbeschluss vom 11. Oktober 2012 (18/166 L/S) und Bericht der Verwaltung vom 14. März 2013

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) hat am 11. Oktober 2012 beschlossen, das weitere Verfahren zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe auf der Grundlage der Variante 2 in der Untervariante 2.2 weiter zu betreiben und entsprechend geänderte Antragsunterlagen zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zu machen.

Darüber hinaus bat die Deputation, verschiedene planerische Aspekte zu prüfen und die Deputation zeitnah über die Ergebnisse zu informieren. Im Bericht der Verwaltung zur Deputationssitzung am 14. März 2013 wurde zu den Prüfaufträgen – mit Ausnahme des Punktes 3 d) – umfänglich Stellung genommen.

Der Prüfauftrag 3d) lautete wie folgt:

Für den Verlauf der Heinrich-Plett-Allee ist die städtebauliche Integration der Straßenbahn in die gewachsene Siedlungsstruktur und in den Baumbestand gegenüber den Unterlagen des alten Planfeststellungsverfahrens optimiert worden. In der weiteren Konkretisierung der Planung sind die Barrierewirkung der Straßen- und Fahrbahn weiter zu minimieren und die Querungsmöglichkeiten zu optimieren. Die auf den Bürgerforen eingebrachten Vorschläge, insbesondere die Mittellage, sind dabei zu beachten. Weiterhin sind die rechtlichen Aspekte der Eingriffsminimierung durch möglichst geringen Lärm für die Anwohner zu beachten. Der Deputation ist hierzu zeitnah zu berichten.

Mit dem Prüfauftrag 3 d) wurde die Verwaltung aufgefordert, die Variantenabwägung zur Trassenführung im Teilabschnitt der Heinrich-Plett-Allee (von der BTE-Trasse bis zur Brücke über die B 75) zu überprüfen und insbesondere hinsichtlich der Barrierewirkung und Querungsmöglichkeiten weitere Optimierungen zu untersuchen. Das Ergebnis dieser Überprüfung liegt nun vor und ist Gegenstand dieses Berichtes.

Aufgrund der Beschlüsse der Deputation im Oktober 2012 wurde die Optimierung einer in Mittellage geführten Straßenbahntrasse erneut untersucht. Es konnte eine Variante in querschnittsoptimierter Mittellage entwickelt werden, die in vielen Aspekten vergleichbare Eigenschaften wie die optimierte Seitenlage erreicht.

Die optimierte Trassenführung der Straßenbahn verläuft in Mittellage. Der Gesamtquerschnitt auf dem Abschnitt zwischen Delfter Straße und der Brücke über die B 75 wurde flächenmäßig weitestgehend optimiert. Ziel war und ist es dabei, einen geringstmöglichen Eingriff in Privatflächen bei einer möglichst leistungsfähigen Abwicklung der Verkehre in den Knotenpunkten sicherzustellen und eine städtebaulich aufwertende Form der Querschnittsgestaltung zu erreichen. Dabei schließt an den beidseitig 2,50 m breiten Gehwegen (einschließlich Sicherheitsstreifen) ein jeweils 1,85 m breiter fahrbahnbündiger Schutzstreifen für die Radfahrer an. Dieser bietet im Zusammenspiel mit einer anschließenden 3,50 m breiten Fahrbahn zumindest für Pkw die Möglichkeit, liegengebliebene Fahrzeuge zu überholen, ohne den Bahnkörper hierfür zu überfahren. Weiterhin ist diese Lösung im Querschnitt und somit in der Flächeninanspruchnahme geringer als bei der Anwendung von baulichen Radwegen. Die Straßenbahn wird in Mittellage mit Mittelmasten auf einem begrünten besonderen Bahnkörper als Rasengleis in der Heinrich-Plett-Allee angelegt. In der Gesamtheit liegt der notwendige Grunderwerb bei der Mittellage etwas höher als bei der Seitenlage.

Diese Variante ermöglicht es, trotz der erforderlichen Aufweitungen in den Knotenpunktsbereichen Delfter Straße, Nimweger Straße und Am Sodenmatt einen Großteil der das Straßenbild prägenden Bäume auf der Ostseite zu erhalten. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, zwischen Delfter Straße und Am Sodenmatt zusätzliche Ersatzpflanzungen durchzuführen und so die vorhandene Grünachse zu verstärken. Gegenüber der optimierten Mittellage könnten die erforderlichen Baumfällungen bei der optimierten Seitenlage der Straßenbahn noch weiter reduziert und die Neupflanzungen erhöht werden.

Nach Rücksprache mit dem Lärmgutachter hat diese optimierte Mittellage gegenüber der optimierten Seitenlage im Vergleich zu älteren Planungsständen keine signifikant anderen lärmtechnischen Auswirkungen und ist daher lärmtechnisch mit der optimierten Seitenlage vergleichbar einzustufen.

Der städtebauliche Vorteil liegt in der klaren und einheitlichen Linienführung, die sich bis zum Ende der Heinrich-Plett-Allee fortsetzt. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist vergleichbar mit der Seitenlage, auch wenn durch die beidseitigen Fahrbahnen bei einer Straßenbahn in Mittellage die Straße optisch breiter wirkt als bei der Seitenlage. Die Erreichbarkeit und die Erschließungsqualität der Haltestellen und Gehwege sind gut. Der östlich gelegene Gehweg ist zwischen Delfter Straße und Am Sodenmatt auf der gesamten Länge der Heinrich-Plett-Allee von der östlichen Wohnbebauung aus zu erreichen und wird gegenüber der Führung der Straßenbahn in Seitenlage nicht auf einzelne Querungspunkte eingeschränkt. Für das Queren der Fahrbahn in diesem Abschnitt gilt genau das Gegenteil. Gegenüber der Seitenlage, die ein Queren der Fahrbahn auch auf der freien Strecke ermöglicht, beschränkt sich das Queren der Fahrbahn bei einer Straßenbahnführung in Mittellage auf die Knotenpunkte. Insgesamt ist die optimierte Mittellage in diesem Bereich gegenüber der optimierten Seitenlage gleichwertig.

Aus verkehrlicher Sicht gibt es in einem Punkt einen Vorteil gegenüber der Seitenlage. Mit der Mittellage der Straßenbahn kann für den Wochenmarkt Sodenmatt von Süden kommend die heute vorhandene Zufahrtsmöglichkeit vor der Einmündung Am Sodenmatt erhalten bleiben. Die Mittellage der Straßenbahn hat jedoch verkehrlich zur Folge, dass die auf der Westseite der Heinrich-Plett-Allee gelegenen Grundstücke in diesem Abschnitt lediglich über die Fahrbeziehung „rechts rein“ und „rechts raus“ erschlossen sind. Eine Querung der Gleisanlage zum Linksabbiegen außerhalb der Knotenpunkte ist nicht möglich, wodurch es zu Umwegfahrten kommen wird.

Vorteile bietet die optimierte Mittellage für den Radverkehr, der sicher und sichtbar für den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn abgewickelt wird. In den Knotenpunkten ist durch einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens gegeben. Diese Führung entspricht den Vorgaben der seit 1. April 2013 geltenden StVO, wonach der Radverkehr dem Fahrverkehr zuzuordnen ist.

Die Variante mit querschnittsoptimierter Mittellage mit Rasengleis und Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen soll nun ausgeplant und zum Gegenstand eines neuen Planfeststellungsverfahrens gemacht werden.

Berücksichtigung der Anregungen aus den Bürgerforen 2012:

Unter Berücksichtigung der Anregungen aus den Bürgerforen 2012 fand zudem eine erneute Überprüfung des Abschnittes auf der Heinrich-Plett-Allee hinsichtlich der Belange der Fußgänger statt. In der jetzt unmittelbar anstehenden weiteren Ausbauplanung sollen bis zur geplanten Einleitung des Planfeststellungsverfahrens folgende Ergänzungen für zusätzliche Querungen der Gleistrasse und der Fahrbahn aufgenommen bzw. geprüft werden:

- Verbindung zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm:
Hier wird eine zusätzliche Wegebeziehung (Treppe bzw. Rampe) vom Neuen Damm zur Heinrich-Plett-Allee berücksichtigt, um eine direkte Querung mit dem gegenüberliegenden Weg zur Scheveninger Straße zu ermöglichen.
- Haltestelle Delfter Straße:
Der nördlich der Heinrich-Plett-Allee geführte Weg zu den Geschosswohnungsbauten wird direkt an den Fußgängerüberweg herangeführt und bietet damit eine direkte Zuwegung zum Haltestellenbereich Delfter Straße.
- Haltestelle Brüsseler Straße:
Der Haltestellenbereich soll im Rahmen der Ausbauplanung in seiner Lage möglichst so optimiert werden, um eine Querung zwischen der Löwener Straße und der Brüsseler Straße zu ermöglichen.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.