

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)**

Vorlage Nr. 19/314 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 2. November 2017**

**Fortschreibung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und
Verbesserung der Radverkehrsführung an ampelgeregelten Kreuzungen**

A. Sachstand

In den im breiten Konsens abgestimmten Zielen des „Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025“ nimmt die Entwicklung des Fahrradverkehrs einen hohen Stellenwert ein.

Diese Ziele für die Verkehrsentwicklung werden durch die bereits fertiggestellten und noch geplanten Maßnahmen an Knotenpunkten nachhaltig gestützt. Die Knoten ermöglichen erst die Verknüpfung der Strecken im Radverkehrsnetz. Sie sind aufgrund ihrer Verteilerfunktion vielfach Brennpunkte des Verkehrsgeschehens, die für die Bereitstellung eines attraktiven und sicheren Netzes eine herausgehobene Position einnehmen.

Hohe Verlustzeiten an Knotenpunkten wirken sich nachteilig auf die Motivation zur Fahrradnutzung aus. In der Vergangenheit war es üblich, den Radverkehr grundsätzlich zusammen mit dem Fußgängerverkehr zu führen. Dies hatte zur Folge, dass die Grünzeitfreigabe für den Radverkehr an die des Fußgängerverkehrs mit seinen wesentlich längeren Räumzeitbedarfen gebunden war. Seit einigen Jahren wird daher im Rahmen der finanziellen und verkehrlich-räumlichen Gegebenheiten und entsprechend der neuesten Erkenntnisse aus der Verkehrssicherheitsforschung angestrebt, den Radverkehr in Knotenpunkten möglichst eigenständig bzw. unmittelbar parallel zum Kfz-Verkehr zu führen. Die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, wird durch diese Maßnahmen deutlich verbessert. Diese Verkehrsteilnehmer*innen rücken hierdurch mehr ins Blickfeld der rechtsabbiegenden Kfz und befinden sich somit seltener im „toten Winkel“ der Fahrzeugführer*innen. Solch eine direktere Sichtbeziehung sorgt für eine verbesserte und frühzeitigere Wahrnehmung des Rad- und Fußverkehrs. Außerdem werden die Reisezeiten im Radverkehr nennenswert verkürzt. Einschränkungen für den Kfz-Verkehr sind mit den Maßnahmen nicht verbunden. Seit 2011 wurden bereits 35 Maßnahmen der beschriebenen Art kontinuierlich umgesetzt.

Bislang wurde die Verkehrsführung für den Fahrradverkehr an folgenden Knotenpunkten verbessert:

Radfahrerförderung an LSA, Stufe 1, 2011

1. Langemarckstraße / Lahnstraße
2. Langemarckstraße / Pappelstraße
3. Wilhelm-Kaisen-Brücke / Altstadtbrückenkopf
4. Daniel-von-Büren-Straße / Doventorscontrescarpe
5. Am Wall / Bürgermeister-Smidt-Straße
6. Fürther Straße / Utbremer Ring
7. Rembertistraße / Rembertiring

Radfahrerförderung an LSA, Stufe 2, 2012/2013

8. Kirchbachstraße / Bennigsenstraße
9. Am Wall / Bgm.-Smidt-Straße
10. Breitenweg / Herdentorsteinweg
11. Bremer Heerstraße / Stader Landstr.
12. Sebaldsbrücker Heerstr. / Semmelweisstr.
13. Woltmershauser Str. / Simon Bolivar Str.
14. Hemmstr. / Insbrucker Str.
15. Admiralstr. / Theodor-Heuss-Str.
16. Polizeihaus / Altenwall
17. Bgm.-Smidt-Str./ Breitenweg
18. Eduard Schopf-Allee / Hochstr.
19. Aumunder Heerweg / Uhthoffstr
20. Arsterdamm / Habenhauser Brückenstr
21. Fr.-Klippert-Str. / Hermann-Fortmann-Str
22. Breite Straße / Aumunder Heerweg
23. Am Wall / Doventor

Radfahrerförderung an LSA, Stufe 3, 2014

24. Friedrich-Ebert-Str. / Lahnstr.
25. Gastfeldstr. / Meyerstr.
26. Wilhelm-Kaisen-Brücke / Franzioseck
27. Stresemannstr./ Hastedter Heerstr. (vgl. 2017)
28. Große Sortillenstr. / Friesenwerder
29. Riensberger Str. / Horner Heerstr (vgl. 2017)
30. Universitätsallee / Achterstr. (Parkallee)
31. Osterdeich / Stader Str.
32. Osterdeich / Sielwall
33. Habenhauser Brückenstr. / Zubringer Arsten
34. Kirchbachstr. / Ostpreußische Str. (vgl. 2017)
35. Waller Heerstr. / Lange Reihe
36. FGÜ Pfalzburger Str. / Föhrenstr., Str.-bau
37. Osterdeich / Lüneburger Str.
38. Oldenb. Str. / Friesland-Emsland-Str.

Aus der Stufe 3 müssen noch Maßnahmen in 2017 fertiggestellt werden (Mittelbedarf siehe unter „Finanzierung“).

Neue Maßnahmen: Radfahrerförderung an LSA, Stufe 4, 2017

Nr.	Lichtsignalanlage	Kosten in €	Maßnahmen
1	Jan-Reiners/ Zubringer Horn-Lehe	7.500	Prüfung für die verkehrsarme Zeit
2	Am Wall/Herdentor	15.000	Steuerung, zusätzlicher Mast
3	Hollerallee/ Hollersee	15.000	Steuerung, LSA Umbau
4	Friedrich-Ebert-Straße/Neuenlander Straße	20.000	Umbau und Markierung
5	Georg-Bitter-Str./ Auf der Hohwisch	20.000	Umbau und Markierung
6	Hohenlohestr./ Hermann-Böse-Str.	15.000	Umbau, Markierung, Beschilderung
7	Richard-Boljahn-Allee/ Karl-Kautsky-Str.	15.000	Erweiterung, Steuerung
8	Theodor-Heuss-Allee/Findorffstr.	7.500	Steuerung
9	Hemmstr./Utbremer Ring	7.500	Steuerung
10	Louis-Leitz-Str./ Franz-Schütte-Allee	10.000	Steuerung
11	Hansator/ Hafenstr./Neptunstr.	10.000	Steuerung
12	Kornstr./ Meyerstr.	7.500	Steuerung
13	Thedinghauser Straße/Friedrich-Ebert-Str.	75.000	Umbau, Erweiterung, Markierung
14	Augsburger Str./ Utbremer Ring → Dunkel-LSA	50.000	Umbau, Steuerung
15	Fährstr./ Osterdeich:	7.500	Steuerung
16	Solinger Str./ Duckwitzstr.:	15.000	Umbau, Steuerung, Markierung
17	Stellichter Str./ Vahrer Str.	10.000	Steuerung, Beschilderung
18	Thalendorststr./ Hans-Bredow-Str.	15.000	Umbau, Erweiterung
19	Gastfeldstr./ Kirchweg	10.000	Steuerung
	Summe:	427.500	

Die geplanten Maßnahmen kosten rd. 428 TEUR und sind für den Radverkehr effizient, ohne dass kostenintensive Umbauten durchgeführt werden müssen. In der Regel handelt es sich um Maßnahmen zur Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr z.T. in Verbindung mit einer direkten Führung parallel zur Fahrbahn. Die aufgezeigten Maßnahmen sind ausgewogen und verträglich im Hinblick auf alle Verkehrsteilnehmer. Im Zuge der Umsetzung wird das übliche Anhörungsverfahren im Rahmen einer TÖB-Anhörung durchgeführt in dessen Rahmen auch die Beiräte eingebunden werden.

B. Finanzierung

Die Maßnahme Verbesserung der Radverkehrsführung an ampelgeregelten Kreuzungen wird im Sondervermögen Infrastruktur, Teilbereich Verkehr finanziert. Die Kosten in Höhe von rd. 428 TEuro sind zu 75 % nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) förderungsfähig. Daraus ergibt sich folgende Finanzierung (in T€):

In T€	2017	2018	2019	Gesamt
Gesamtkosten	80	120	228	428
- Bremische Mittel	20	30	57	107
- Mittel nach dem Entflechtungsgesetz	60	90	171	321

Die bremischen Mittel von 107 T€ sind im Wirtschaftsplan SV Infra, Haushaltstelle 3687/88410-7 „Zuweisungen SV Infra / Verkehr“ finanziert. 2017 stehen aufgrund einer Einsparung/Endabrechnung der Maßnahme P + R Mahndorf 20 T€ zur Verfügung und im Haushaltsentwurf 2018/19 sind weitere 87 T€ unter „Zielplanung Fahrrad“ eingeplant. Die Drittmittel nach dem Entflechtungsgesetz über 321 TEUR werden auf der Haushaltsstelle 0687/891 10-4 „An öffentliche Unternehmen, Finanzhilfen nach dem GVFG (Bremen)“ eingeplant.

Für das Eingehen von Verpflichtungen in Höhe von 348 TEUR in 2018/2019 wurde eine Verpflichtungsermächtigung über die Senatorin für Finanzen beantragt.

Die Maßnahme dient dazu, die Verkehrssicherheit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich zu gewährleisten. Wirtschaftlichkeitsberechnung und Kostenberechnung liegen vor.

C. Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der Durchführung und der vorgeschlagenen Finanzierung der Maßnahme zu.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : xx

Datum : 21.08.2017

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Fortschreibung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Radverkehrsführung an ampelgeregelten Kreuzungen
VEP-Handlungskonzept Maßnahme D.3 –Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit betriebswirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umbau von 19 Knotenpunkten	1
2	kein Umbau der 19 Knotenpunkte	2
3		

Ergebnis

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Ampelkreuzungen ist eine bewährte und effektive Maßnahme. Durch minimale bautechnische Anpassungen kann die Führung des Radverkehrs begradigt werden. Die Sichtverhältnisse für abbiegende Kfz gegenüber dem Rad werden verbessert. Zudem wird der Radverkehr beschleunigt, da er nicht mehr mit dem langsameren Fußgängern gemeinsam signalisiert wird. Die Maßnahmen sind für den Radverkehr effizient, ohne dass kostenintensive Umbauten durchgeführt werden müssen. In der Regel handelt es sich um Maßnahmen zur Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr z.T. in Verbindung mit einer direkten Führung parallel zur Fahrbahn. Die aufgezeigten Maßnahmen sind ausgewogen und verträglich im Hinblick auf alle Verkehrsteilnehmer. Die Maßnahme wurde unter Nutzen.-Kosten-Aspekten im VEP untersucht und aufgrund des hohen Nutzens bei geringen Kosten als D.3 –Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen in das VEP-Handlungskonzept aufgenommen.

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2016	2. 2017	3. 2016
---------	---------	---------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens	427.500 €
2	Einhaltung des Budgetrahmens	
3	Einhaltung des Baubeginns	2017

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--