

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

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (S)
am 08.03.2018**

Radkoordinierung Rembertistraße

Sachdarstellung:

Mit Fertigstellung und Inbetriebnahme der Radroute zwischen der Bremer Innenstadt und der Universität wurde für diese besonders wichtige Radverkehrsstrecke nach weiteren Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs in der Achse Rembertistraße gesucht. Dies insbesondere auf Grund der bestehenden Wartezeiten für den querenden Radverkehr an den aufeinanderfolgenden Knotenpunkten „An der Weide“ und „Rembertiring“. Entsprechend des vorherrschenden Verkehrsgeschehens in Hauptfahrrichtung ist die Signalisierung am Knotenpunkt „An der Weide“ bisweilen auf den ÖPNV (Straßenbahnlinien 1, 4 und 10 sowie der Buslinie 25) und am Knotenpunkt „Rembertiring“ zu Gunsten des stadtein- und auswärtig verkehrsstarken Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet.

Vom Amt für Straßen und Verkehr wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben um zu prüfen, ob mittels signaltechnischer Koordinierung ein durchgängiger Verkehrsablauf ohne Halt („Grüne Welle“) für Radfahrende möglich ist. Gravierende Beeinträchtigungen für andere Verkehrsträger sollten nicht ausgelöst werden. Im Rahmen dieser beauftragten Machbarkeitsstudie wurden die beiden benachbarten Lichtsignalanlagen „An der Wiese“ und „Rembertiring“ betrachtet.

Die Grundlage der nunmehr vorliegenden Studie stellt ein entwickeltes Koordinierungskonzept dar. Es wurde die durchschnittliche Geschwindigkeit des Radverkehrs in der Rembertistraße erhoben (18 km/h), parallel die beabsichtigte Optimierungen der Radverkehrsführung in und an den genannten Knotenpunkten berücksichtigt sowie entsprechende Zeit-Weg-Diagramme für eine koordinierte Radverkehrsführung entwickelt.

Bei der Konzepterstellung wurden die vorliegenden Signalzeitpläne, „Nacht/Wochenende“ mit 70 Sekunden Umlaufzeit sowie „Vormittag/Mittag“ und „Nachmittag/Abend“ mit jeweils 80 Sekunden Umlaufzeit, unverändert übernommen. Hinsichtlich der unterschiedlichen Umlaufzeiten ist darauf hinzuweisen, dass sich diese unmittelbar aus den bestehenden Netzabhängigkeiten zu anderen Lichtsignalanlagen inner- und außerhalb des Untersuchungsraumes ergeben (u.a. Hauptbahnhof, Am Dobben). Veränderungen, wie beispielsweise eine Verlängerung oder Verkürzung, wären aus Gründen der übergeordneten Systemstabilität lokal nicht zu kompensieren.

Zur Erstellung der Zeit-Weg-Diagramme für den koordinierten Radverkehr ist es notwendig, das Steuerungsverfahren der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt „An der Weide“ von einer vollverkehrsabhängigen Steuerung auf eine teilverkehrsabhängige koordinierte Steuerung

umzustellen, da nur so feste Bereiche von Freigabezeiten für den Radverkehr eingerichtet werden können.

Im Ergebnis zeigt die Studie zusammenfassend für die Signalzeitenpläne

- „Vormittag/Mittag“ (Mo.-Fr. 06:00 bis 15:00 Uhr, Sa. 06:00 bis 15:00 Uhr) und
- „Nachmittag/Abend“ (Mo.-Fr. 15:00 bis 21:00 Uhr)

auf, dass eine Radkoordinierung in der Rembertistraße generell in beide Fahrtrichtungen möglich ist. Die Auswirkungen der notwendigen Änderungen der jeweiligen Signalzeitenprogramme, gemessen an den Wartezeiten der anderen Verkehrsteilnehmer, sind für den Straßenbahnverkehr nicht, für den Kfz-Verkehr nur in geringem Umfang (s. Anlage) zu erwarten.

Für den Signalzeitenplan

- „Nacht/Weekende“ (Mo.-Fr. 21:00 bis 06:00 Uhr, Sa. ab 15:00 Uhr und So. gt.)

wird aufgezeigt, dass eine Radkoordinierung in der Rembertistraße in beide Fahrtrichtungen generell zwar möglich, dies aber erheblichen Auswirkungen für den Straßenbahnverkehr in Richtung Hauptbahnhof zur Folge hätte (Wartezeit von 47 Sek., s. Anlage). Gerade in der Schwachlastzeit wäre hierdurch die wichtige Anschlusssicherheit am Umsteigepunkt Hauptbahnhof gefährdet. Um derartige Auswirkungen, insbesondere kritische Wartezeiten beim Straßenbahnverkehr in Richtung Hauptbahnhof nachts und am Wochenende zu vermeiden, kommt nach den Studienergebnissen ausschließlich eine Koordinierung für den Radverkehr stadteinwärts in Betracht (0 Sek. Wartezeit, s. Anlage).

Das Amt für Straßen und Verkehr hat die fachliche Überprüfung der Studie abgeschlossen und kommt zu der Feststellung, dass im Rahmen der Machbarkeitsstudie entwickelte Koordinierungskonzept zur Einführung einer „Grünen Welle für den Radverkehr“ weiterzuverfolgen. Als geeignete Maßnahmen für eine koordinierte Führung des Radverkehrs in der Rembertistraße

- tagsüber/ abends (werktags): Grüne Welle in beiden Fahrtrichtungen
- nachts/ am Wochenende: Grüne Welle in Fahrtrichtung stadteinwärts

wird das Amt für Straßen und Verkehr folgendes signaltechnisch umsetzen:

- Umstellung der Lichtsignalanlage „An der Weide“ auf einen teilverkehrsabhängigen koordinierten Betrieb, hier Montag bis Samstag von 06:00 bis 21:00 Uhr, zu Gunsten der „Grünen Welle“ für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen in der Rembertistraße auf Basis der Signalzeitenpläne „Vormittag/Mittag“ und „Nachmittag/Abend“.
- Umstellung der Lichtsignalanlage „An der Weide“ auf Basis des Signalzeitenplanes „Nacht/Weekende“, um die „Grüne Welle“ für den Radverkehr stadteinwärts von Montag bis Freitag nachts (21:00 bis 06:00 Uhr) sowie samstags ab 15:00 Uhr und sonntags ganztägig zu ermöglichen.

Beschlussvorschlag:

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

Wartezeiten an der Lichtsignalanlage „An der Weide“ in Sekunden

Signalzeitenplan	Vormittag / Mittag	Nachmittag / Abend	Nacht / Wochenende		
Radkoordinierung „Grüne Welle“	stadtein-/auswärts	stadtein-/auswärts	stadteinwärts	stadtauswärts	stadtein-/auswärts
Radfahrer stadteinwärts	0	0	0	31 bis 45	0
Radfahrer stadtauswärts	0	0	30 bis 43	0	0
Strab. Rg. Hbf	0	0	0	31	47
Strab. Rg. Am Dobben	0	0	0	0	0
Kfz / Bus Rg. Hbf	0 bis 15	0 bis 11	0	4 bis 21	0 bis 10
Kfz / Bus Rg. Am Dobben	0 bis 38	0 bis 34	0 bis 34	0 bis 8	0 bis 14

Hinweis:

Die Spanne der Wartezeiten ergibt sich aus dem Zeitpunkt des Fahrtantritts der jeweiligen Verkehrsart innerhalb des Grünzeitbereichs am vorgelegerten Knotenpunkt.