

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
ASV 2

Frau Hartwig
Tel.: 361-9111
24. Mai 2022

Vorlage VL 20/6268

ÖFFENTLICH

NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP	2. Juni 2022	Kenntnisnahme

Wirtschaftlichkeit: Keine WU

VL-Nummer Senat:

Titel der Vorlage

Aktueller Sachstand Fahrradroute Wallring Bremen City

Vorlagentext

A. Projektbeschreibung und Projektziel

Mit einem Radverkehrsanteil von mindestens 25 % am Modal Split werden in Bremen bereits heute vergleichsweise viele Wege regelmäßig mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bremen ist die Halbmillionenstadt in Deutschland mit dem höchsten Radverkehrsanteil. Die Radverkehrsförderung wird in Bremen als zentraler Bestandteil der ökologischen Verkehrswende zur Bewältigung des Klimawandels verstanden.

Das Ziel der Gesamtmaßnahme der Fahrradroute ist es, eine gut ausgebaute zentrale Radverkehrsinfrastruktur rund um die Bremer Innenstadt zu schaffen, die dem Radfahrer perspektivisch eine gut erkennbare und komfortable Umfahrung der Innenstadt anbietet und eine wichtige Verteilerfunktion erfüllt und gleichzeitig wird die Erreichbarkeit der Innenstadt für Radfahrende verbessert.

Die Fahrradroute Wallring wurde im Rahmen des Masterplan Green City entwickelt. Sie greift die aus dem Innenstadtkonzept kommende Maßnahme Wallring auf und verknüpft sie mit der Idee der Premiumrouten aus dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP).

Die Umsetzung und Finanzierung des Projektes der Fahrradroute Wallring wurde in der Sitzung des Senats am 30.04.2019 und in der Deputation am 02.05.2019 beschlossen.

Der Wallring ist gleichzeitig ein Element der Premiumradroute D.15 von Bremen-Nord nach Mahndorf. Mit dem Wallring wird der zentrale Abschnitt einer der ersten Premiumrouten für den Radverkehr und damit ein neuer Qualitätsstandard im Radverkehrsnetz an bedeutsamer zentraler Stelle in Bremen realisiert.

Des Weiteren steht der Wallring im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Projekt Wesersprung Mitte (kleine und große Brücke).

Der Wallring führt über die Wallanlagen auf der rechten Weserseite, soll zukünftig über die geplanten Fahrradbrücken an das linke Weserufer angebunden werden und verläuft von dort über die Leinestraße in das im Jahr 2019 fertiggestellte Fahrradmodellquartier. Vom Fahrradmodellquartier aus geht der Wallring über die Neustadtwallanlagen zum Neustadtsbahnhof, von dort über den bestehenden Radweg parallel zur B 6 und wird dann über die Stephanibrücke und das Stephaniviertel wieder an die Wallanlagen geführt. Bis zur Fertigstellung der Brücken erfolgt die Route provisorisch über die Wilhelm-Kaisen-Brücke und die Straße Tiefer.

Im Rahmen der Maßnahme sollen einzelne Abschnitte des geplanten Wallrings so angepasst werden, dass sie den Anforderungen einer Premiumradroute gerecht werden.

Die Gesamtmaßnahme besteht aus mehreren Einzelmaßnahmen. In der nachfolgenden Abbildung ist der Wallring systematisch dargestellt.

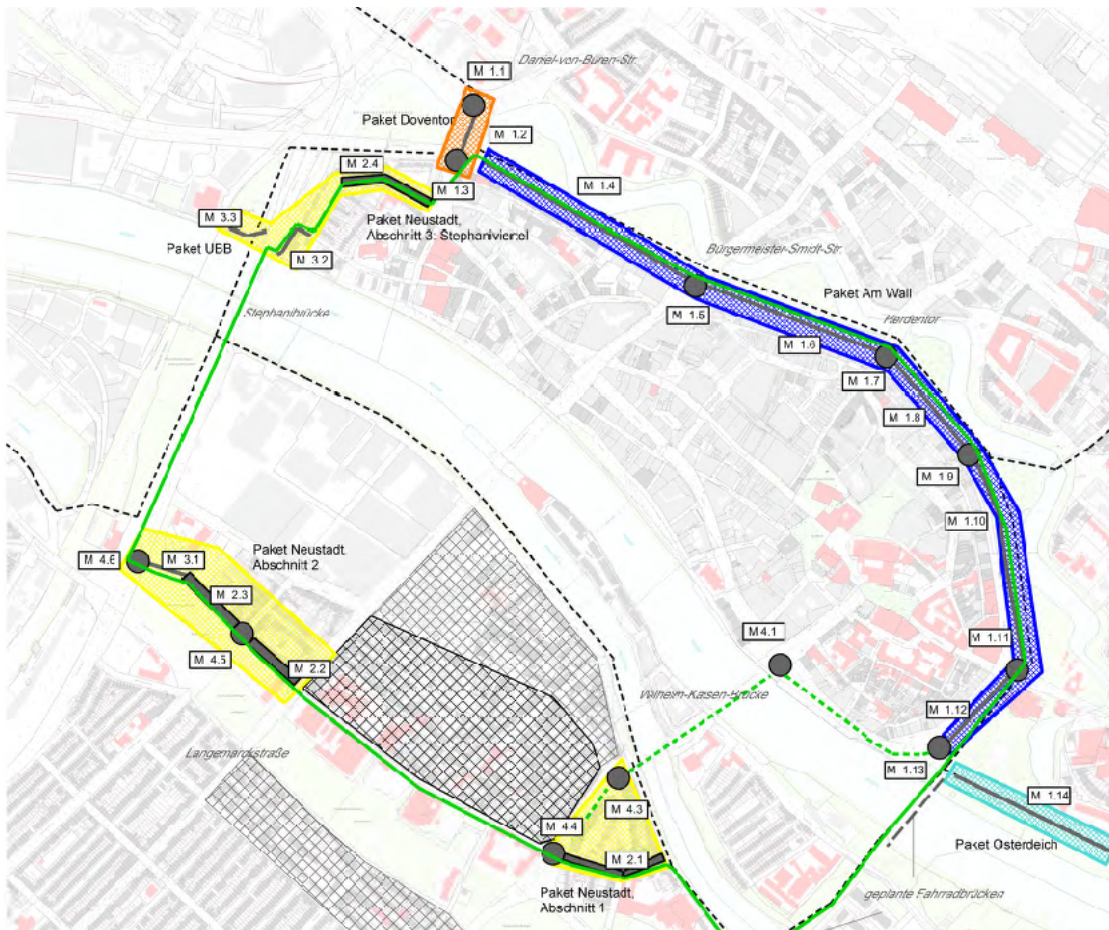


Abb. 1: Übersicht der Einzelmaßnahmen der Fahrradroute Wallring, Quelle: ASV, (Grundkarte GeoInfo)

Für das Projekt „Fahrradroute Wallring“ wurde 2018 ein Förderantrag im Rahmen des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und nukleare Sicherheit (BMU) ausgelobten „Wettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr“ eingereicht.

Das Projekt „Fahrradroute Wallring“ wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und nukleare Sicherheit (BMU) mit einer Förderquote von 90% gefördert. Die für das Projekt angesetzten Gesamtkosten betragen ca. 4,3 Millionen, 3,8 Millionen werden davon gefördert.

B. Planung

Für die Realisierung der Fahrradroute Wallring werden verschiedene Elemente der Radweginfrastruktur für Premiumrouten verwendet. In Teilabschnitten führt der Wallring zukünftig über Fahrradstraßen, in kürzeren Abschnitten über entsprechend breite klassische Radwege in den Nebenanlagen, das zentrale Kernstücke des zukünftigen Verteilerkreises bildet die Protected Bike Lane im Straßenzug Am Wall / Altenwall.

Die Einzelmaßnahmen wurden teilweise bereits realisiert, teilweise stehen sie kurz vor Beginn der Realisierung und ein Teil der Maßnahmen befindet sich noch in der Planungsphase:

Maßnahmen im Stephaniviertel

Im Stephaniviertel führt der Wallring durch einen Teilabschnitt der Faulenstraße und der Straße Vor Stephanitor. Im Jahr 2021 wurden zwei Maßnahmen bereits umgesetzt. Ein Teilabschnitt der Faulenstraße und die Straße Vor Stephanitor wurden als Fahrradstraße umgestaltet, im Zuge dessen wurde der vorhandene Kopfsteinbelag in einem mind. 5,8 m breiten Fahrbahnstreifen entfernt und neu asphaltiert, im Zuge der Umgestaltung wurde das Parken durch Parkstreifen aus Kopfsteinpflaster und entsprechende Markierung und Beschilderung geordnet.

Die vorhandene Radwegeverbindung im Zweirichtungsverkehr zwischen der neu entstandenen Fahrradstraße vor Stephanitor und der Stephanibrücke wurde von 1,60 m auf 3,00 m verbreitert und der vorhandene Pflasterbelag gegen Asphalt getauscht. Der Radweg führt direkt an der Böschung der B6 vorbei, um den Radweg verbreitern zu können war der Bau einer Winkelstützmauer notwendig. Die Fertigstellung dieser Teilmaßnahmen erfolgte Ende 2021.

Nachfolgende Abbildungen zeigen die fertigen Teilabschnitte im Stephaniviertel.



Abb. 2: Fahrradstraße Vor Stephanitor (vor der Umgestaltung 2020, nach der Umgestaltung 2022, Fotos ASV)



Abb. 3: Wegeverbindung Stephanibrücke – Vor Stephanitor (vor der Umgestaltung 2020, nach der Umgestaltung 2022, Fotos ASV)

Noch in der Planung befindet sich die Herstellung einer Rampe für Radfahrer zwischen dem Vorplatz des Fockegarten und dem Radweg am Deich auf Höhe der Stephanibrücke. Die Realisierung der Rampe ist für das Jahr 2023 geplant.

Im Hohentorspark wurde als Verbindung zwischen der Fahrradstraße Neustadtswall und dem Radweg am Friesenwerder die Wegeverbindung durch den Park umgestaltet. Für den Radfahrer wurde ein 2,5 m breiter Asphaltstreifen als Zweirichtungsradweg hergestellt. Die Unterschreitung der Mindestbreite für Zweirichtungsradwege in Premiumrouten Breite ist ein Kompromiss, der die Belange des historischen Parks mit gestalterischen Anforderungen an den Gehweg, dem Baumschutz und an die Barrierefreiheit berücksichtigt.



Abb. 4: Wegeverbindung Hohentorspark (vor der Umgestaltung 2020, nach der Umgestaltung 2022, Fotos ASV)

Maßnahmen in der Neustadt

In der Neustadt führt der Wallring durch das im Jahr 2019 fertiggestellte Fahrradmodellquartier. Westlich des Fahrradmodellquartiers führt die Route durch den Neustadtswall, den Hohentorspark und schließt von dort an den Zweirichtungsradverkehr parallel zur Straße Friesenwerder an die Stephanibrücke an. Diese Führungen am Bahnhof Neustadt wurden auch außerhalb des geförderten Projekts vorab hergestellt.

In diesem Abschnitt der Neustadt wurden im Jahr 2021 bereits alle Einzelmaßnahmen der Route realisiert:

Die Straße Neustadtswall wurden zwischen Langemarckstraße und Hohentorspark zur Fahrradstraße umgebaut. Dafür wurde für holperfreies Fahren die Fahrbahn auf einer Breite zwischen 4,3 m bis 4,5 m Breite asphaltiert. Im 2 m Parkstreifen ist das im Bestand vorhandene Kopfsteinpflaster als Belag verblieben, so ist eine klarere optische Trennung zwischen Parkflächen und Fahrbahn entstanden, wodurch das Parken geordnet wurde.



Abb. 5: Fahrradstraße Neustadtswall (vor der Umgestaltung 2020, nach der Umgestaltung 2022, Fotos ASV)

Das Queren der Hohentorstraße für Radfahrer ist durch Herstellung einer Mittelinsel verbessert worden. Im Rahmen der Herstellung wurde der gesamte Knotenpunkt fuß- und radfahrerfreundlich umgestaltet. Die Fahrbahn wurde eingeeignet und führt so zu einer Verkehrsberuhigung und zu kürzere und sicheren Querungswegen für Fußgänger und Radfahrer. Der Knotenpunkt wurde barrierefrei gestaltet.



Abb. 6: Knotenpunkt Hohentorsheerstraße (vor der Umgestaltung 2020, nach der Umgestaltung 2022, Fotos ASV)

Östlich des Fahrradmodellquartiers quert der Wallring die Friedrich-Ebert-Straße und bindet an die Leinestraße an. Zukünftig wird er von dort über den Radweg am St. Pauli Deich und die geplanten Weserbrücken an das Kernstück der Wallring-Route Am Wall angebunden.

Die Querungsstelle des Wallring an der Friedrich-Ebert-Straße befindet sich noch in der Planung. Die Realisierung ist im Jahr 2023 geplant. Die Umgestaltung des Straßenverlaufes, vom Leibnitzplatz bis zur Straße St.-Pauli-Deich zur geplanten Fahrradstraße erfolgt ohne bauliche Eingriffe im Jahr 2023.

Maßnahmen Altenwall - Am Wall

Für das Kernstück der Route im Straßenzug Altenwall und Am Wall zwischen dem Osterdeich und dem Knotenpunkt Doventor ist die Planung weitestgehend abgeschlossen. Mit der Realisierung wird Ende August 2022 begonnen.

In diesem Abschnitt variiert die Führung des Radverkehrs zwischen geschützten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (PBL) und der Führung auf einem baulichen Radweg in den Nebenanlagen.

Im Abschnitt Altenwall wird der Radfahrer zukünftig in beiden Richtungen auf einem geschützten 4,5 m breiten Radfahrstreifen (PBL) geführt. Ein 70 cm breiter Sicherheitstrennstreifen, der durch Klebeborde hergestellt wird schützt den Radfahrer vor dem Kfz-Verkehr.

Der in den Nebenanlagen im Bestand vorhandene Radweg wird als Gehweg umgestaltet, dadurch profitiert der Fußgänger von der Umgestaltung durch deutlich breitere Gehwege und die Verkehrssicherheit erhöht sich durch eine klare Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern. Diese Trennung ist erforderlich, um eine komfortable Zuwegung für Fußgänger:innen zu der hier vorgesehenen Fuß- und Radwegbrücke über die Weser zu ermöglichen.

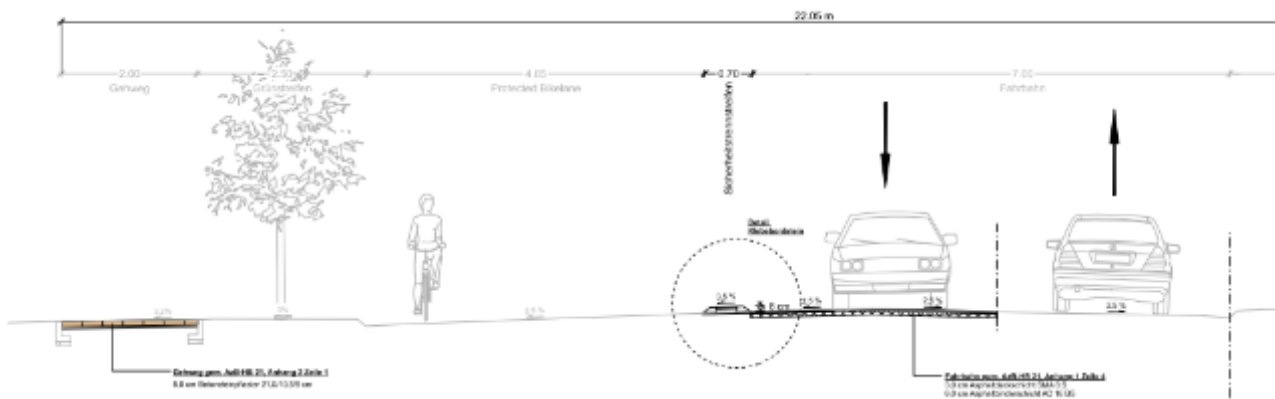


Abb. 7: Querschnitt Abschnitt Altenwall

Der Knotenpunkt Altenwall / Wall / Ostersteinweg wird umfangreich umgestaltet um eine geradlinige Querung des Radfahrers zu ermöglichen. Im Rahmen der Umgestaltung wird für die bessere, barrierefreie Querung der Fußgänger über den Altenwall eine neue Mittelinsel gebaut. Die Signalisierung des Knotenpunktes wird optimiert.

Im nachfolgenden Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt und der Bischofsnadel erfolgt die Führung des Radfahrers in Richtung Herdentor auf dem im Bestand vorhandenen ca. 2,5 m baulichen Radweg, der Radfahrer in Richtung Osterdeich wird auf einer ca. 2,20 m breiten PBL geführt. Analog zur PBL im Altenwall wird die PBL durch einen Sicherheitstrennstreifen geschützt.

Zwischen der PBL und dem baulichen Radweg verbleibt der im Bestand vorhandene Grünstreifen mit Baumbestand.

Der Querschnitt in diesem Abschnitt ist exemplarisch in der folgenden Abbildung dargestellt.

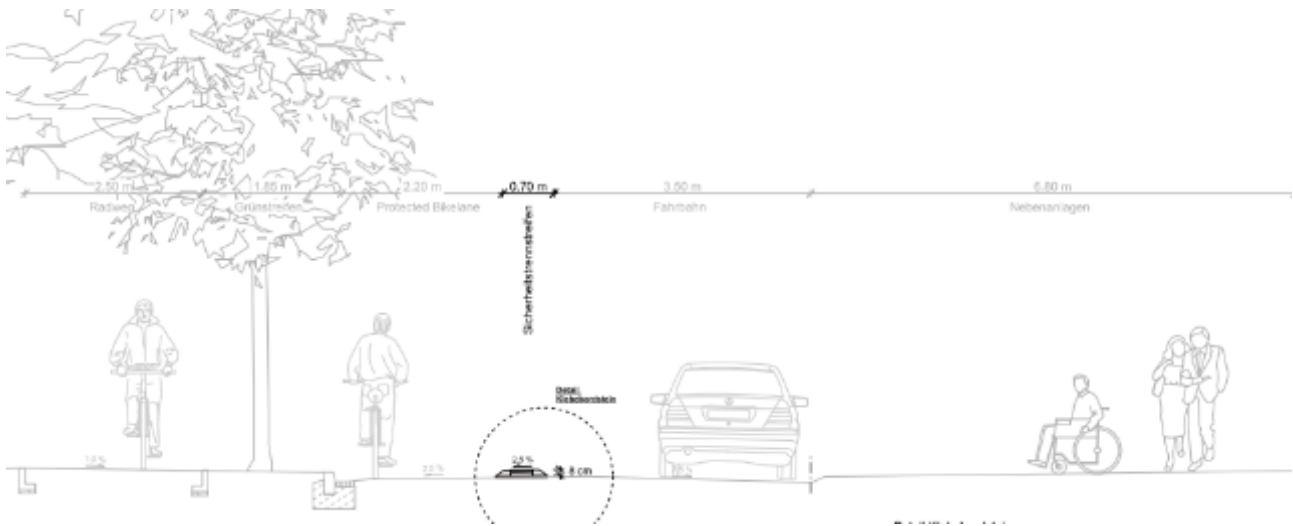


Abb. 8: Querschnitt Abschnitt Ostertorsteinweg und Bischofsnadel

Die Straße Am Wall ist geprägt durch die denkmalgeschützten Wallanlagen und einen teils sehr alten, geschützten Baumbestand auf der einen Seite der Straße und einen Geschäftsbesatz auf der anderen Seite. Dementsprechend war die Planung der Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes der Wallanlagen und des Baumschutzes unterworfen.

Zu Projektbeginn war die Straße über den gesamten Planungsbereich als zweistreifige Fahrbahn ausgebaut.

In der Grundlagenermittlung wurde festgestellt, dass der für die Herstellung einer Premiumroute erforderliche Flächenbedarf nur unter Inanspruchnahme der Fahrbahn erreicht werden kann. Um den Verkehrsversuch Martinistraße unter zukünftigen Real-Bedingungen stattfinden lassen zu können und diesen entsprechend mittels fundierter und aussagekräftiger Zählraten auswerten zu können, wurde die Einrichtung einer Einbahnstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Ostertorstraße geprüft und nach erfolgreicher Prüfung im Rahmen der Herstellung der provisorischen Pop-up-Bike-Lane bereits hergestellt. Damit wurde eine wichtige Randbedingung, die Herausnahme eines Fahrstreifens, bereits vor Realisierung der Maßnahme, geschaffen.

Die Führung des Radverkehrs zwischen Bischofsnadel und Herdentor befindet sich noch in der Planung. Angestrebt wird hier eine Führung des Radverkehrs für beide Richtungen in den Nebenanlagen, dafür ist der vorhandene Radweg durch Versetzen der Bordanlage zu verbreitern.

Die Nebenanlagen auf der Seite der Geschäfte bleiben in der Regel auf der gesamten Länge des Walls wie im Bestand erhalten.

Bezüglich des Abschnittes zwischen Herdentor und Bischofsnadel gibt es grundsätzlich das Bestreben den gesamten Straßenbereich aufzuwerten, dazu gab es zahlreiche Abstimmungen mit diversen Akteuren während der Planungsphase.

Dieser Abschnitt der Straße Am Wall ist eine „besondere Adresse“ in der Innenstadt. Sie soll als Einkaufs- und Genusslage zu einem Wallboulevard weiterentwickelt und profiliert werden. Bessere Anbindungen an die Innenstadt und die Wallanlagen stärken diese Lage.

In der Straße Am Wall wird mit Fördermitteln des Bundes die Radroute Wallring in 2022/2023 realisiert. Die zeitlich befristet und finanziell begrenzt bis Herbst 2023 zur Verfügung stehende Bundesförderung umfasst nur die Herstellung der Radroute.

Um den durch eine hohe Einzelhandelskonzentration in Verbindung mit Gastronomie gekennzeichneten Abschnitt in der Straße Am Wall zwischen Herdentorsteinweg und Bischofsnadel auch im Bereich des heute ca. 6.50 m breiten Gehweges parallel zum Boulevard umzugestalten, sind Planungs- und Baumittel erforderlich. Ziel ist es, diesen Bereich im Frühjahr/Sommer 2023 umzubauen. Ergänzend zum Projekt der Fahrradroute Wallring wurde hierzu ein Antrag mit dem Titel „Wallboulevard“ über den Bremen Fonds gestellt, um die Umsetzung und Finanzierung des Umbaus der Nebenanlagen der Straße Am Wall

zwischen Herdentorsteinweg und Bischofsnadel in Verbindung mit der Herstellung der Fahrradroute Wallring zu ermöglichen. Diese Umgestaltung wird in enger Abstimmung mit den Anliegern, Gastronomen und Einzelhändlern und mit der City-Initiative unter anderem Ende Juni 2022 im Rahmen eines vormittäglichen Workshops, mit Federführung Projektbüro Innenstadt, erfolgen.

Der Knotenpunkt Herdentor wird bestandsorientiert umgestaltet und der Radfahrer geradlinig über die Straße Herdentor geführt. Zwischen Herdentor wird der Radfahrer Richtung Doventor auf dem im Bestand vorhandenen baulichen Radweg und der Radfahrer in Richtung Osterdeich auf einer PBL geführt.

Die nachfolgende Visualisierung zeigt die Führung im Abschnitt zwischen Herdentor und „AOK“-Brücke.



Abb. 9: Visualisierung Am Wall

Ein besonderes und spektakuläres Highlight der Premiumroute D.15 bzw. des Wallrings ist die geplante Führung über die bestehende Hochstraße an der „AOK-Kreuzung“ (Bürgermeister-Smidt-Straße). Um den Knotenpunkt ohne Wartezeiten zu umfahren, wird der Radfahrer über die Hochstraße geführt, dafür wird auf der Brücke eine 3,05 m breite PBL hergestellt.

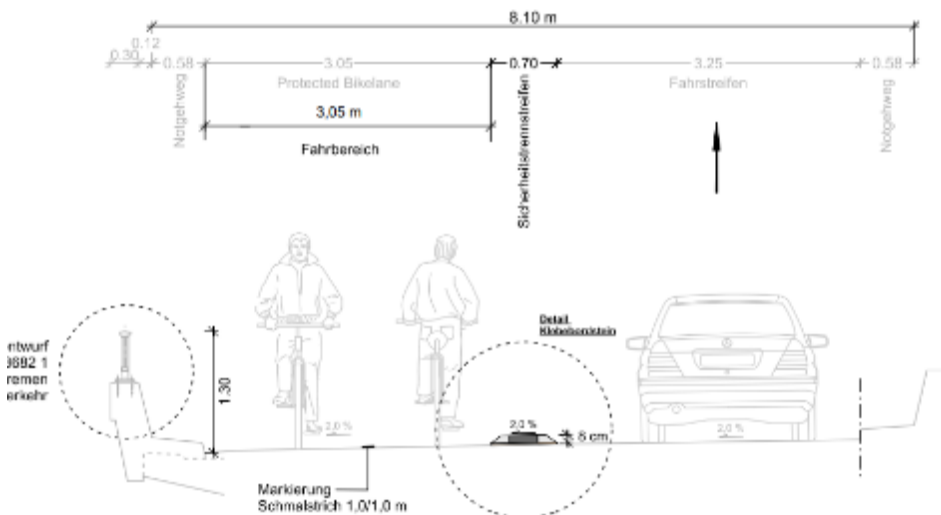


Abb. 10: Querschnitt auf dem Brückenbauwerk

Die Möglichkeit den Knotenpunkt wie im Bestand zu queren bleibt bestehen, da die bestehenden Radwege vorhanden bleiben und an die Premiumroute angebunden werden, dadurch ist auch die Anbindung an die Innenstadt gewährleistet.

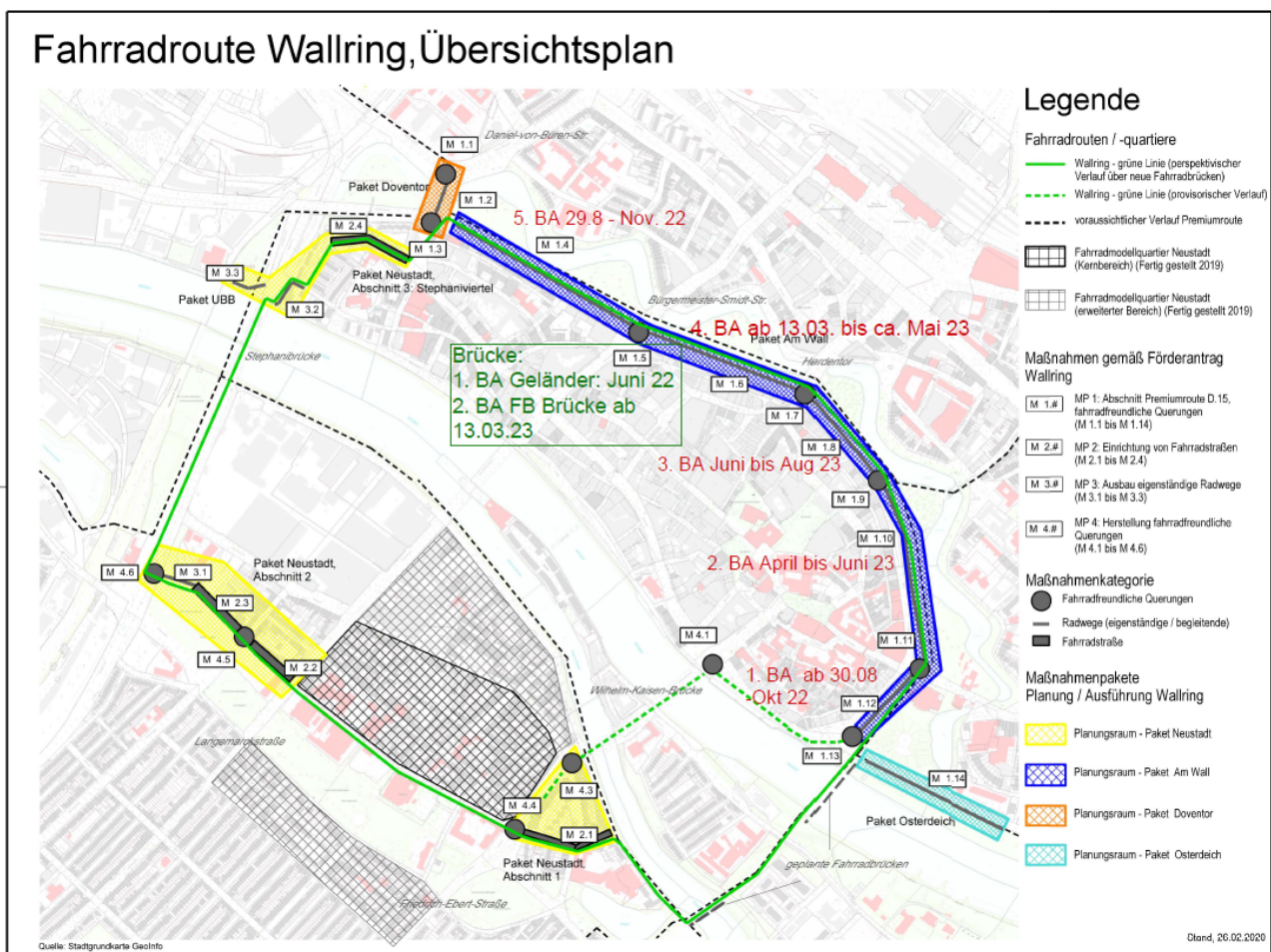
Zwischen der Brücke und dem Knotenpunkt Doventor wird der Radfahrer in Richtung Osterdeich auf einer PBL und der Radfahrer in Richtung Doventor auf einem baulichen Radweg geführt.

Um die Querung für Fußgänger zu verbessern sind zwei zusätzliche Querungsstellen geplant. Alle bestehenden teilweise signalisierten Querungsstellen bleiben erhalten und werden sofern notwendig barrierefrei umgestaltet.

Die Signalisierung wird an allen Knotenpunkten des Wallrings optimiert.

Nach Abschluss aller Baumaßnahmen ist es geplant den gesamten Wallring durch Wegweisung und Markierung als Premiumradroute erkennbar zu machen.

Folgende Bauabschnitte und Bauzeiten sind für den Wallring in 2022/2023 vorgesehen:



Der Abschluss der Maßnahme ist für Herbst 2023 vorgesehen.

C. Alternative

Keine

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Genderprüfung

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs dient der Verfolgung von Gender-Aspekten und verbessert die Voraussetzungen für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe. Bei der Realisierung von Brücken- und Tunnelbauwerken ist dabei in besonderem Maße auf die Vermeidung von Angsträumen zu achten.

E. Beteiligung/Abstimmung

Keine

F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet.

Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.