

Freie Hansestadt Bremen

Verkehrskonzept Blumenthal

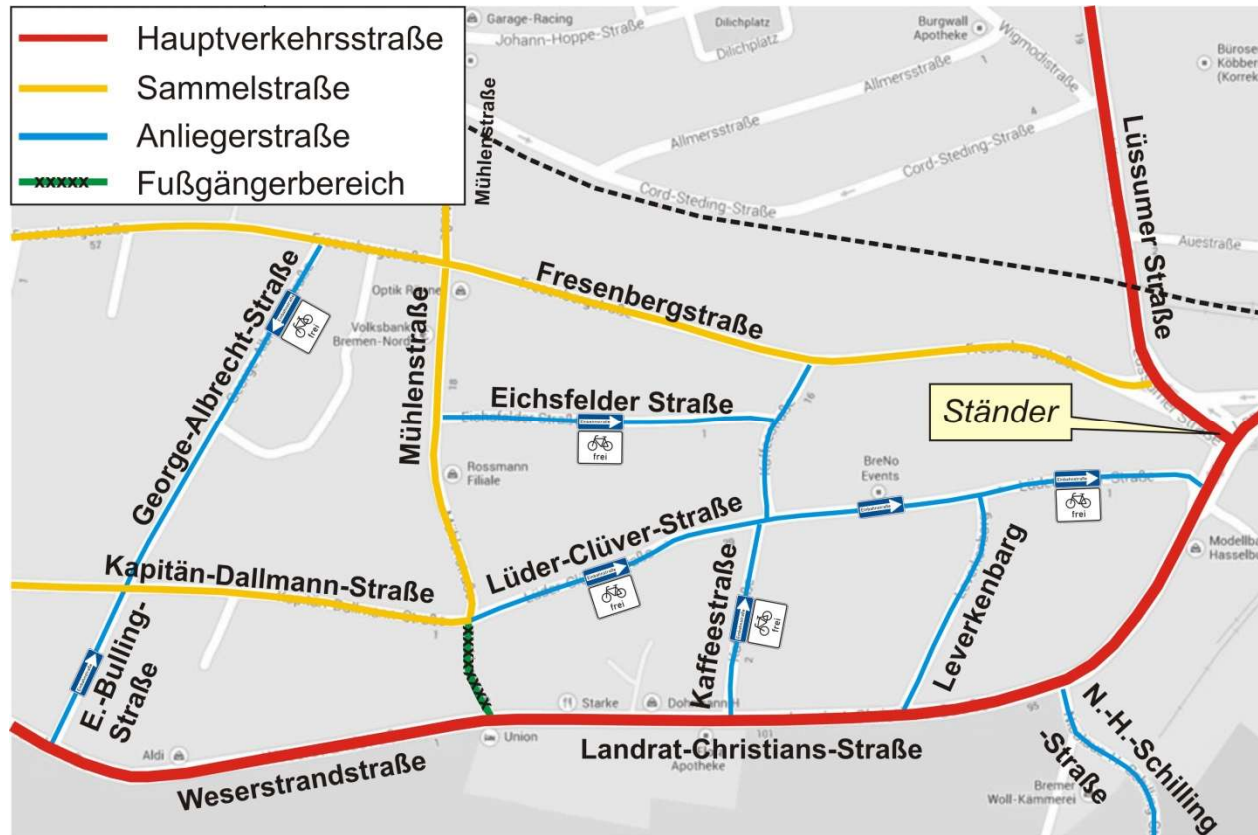
Umsetzungskonzept – 26. Februar 2015

Aufgabenstellung

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums Mühlenstraße
- Stärkung des Einzelhandelsstandortes Mühlenstraße
- gestalterischen und funktionalen Verknüpfung zwischen *alter* Blumenthaler Mitte (Mühlenstraße) und dem neu entstandenen Fachmarktzentrum (Weserstrandstraße)
- Förderung der Nahmobilität zur Belebung und Aufwertung des Zentrums

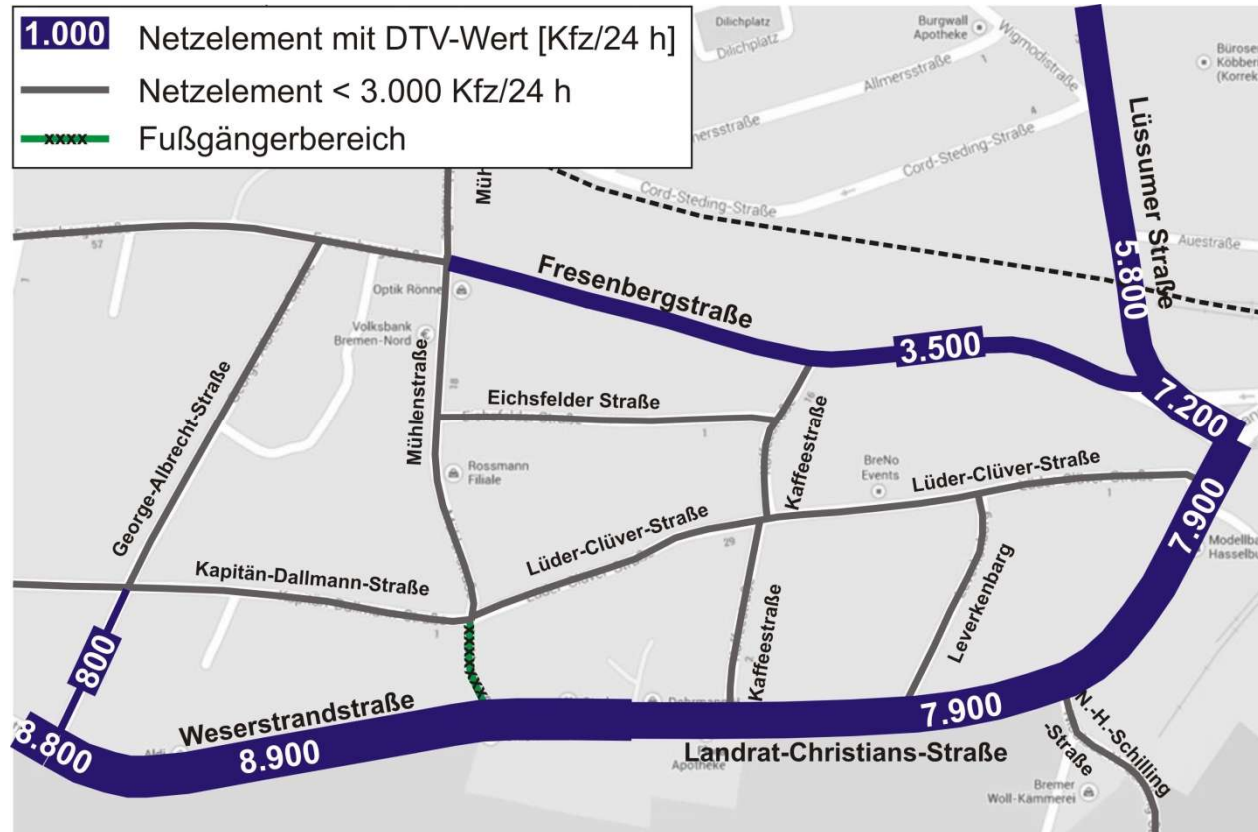
Bestandsanalyse

Fließender Kraftfahrzeugverkehr – Straßennetzhierarchie



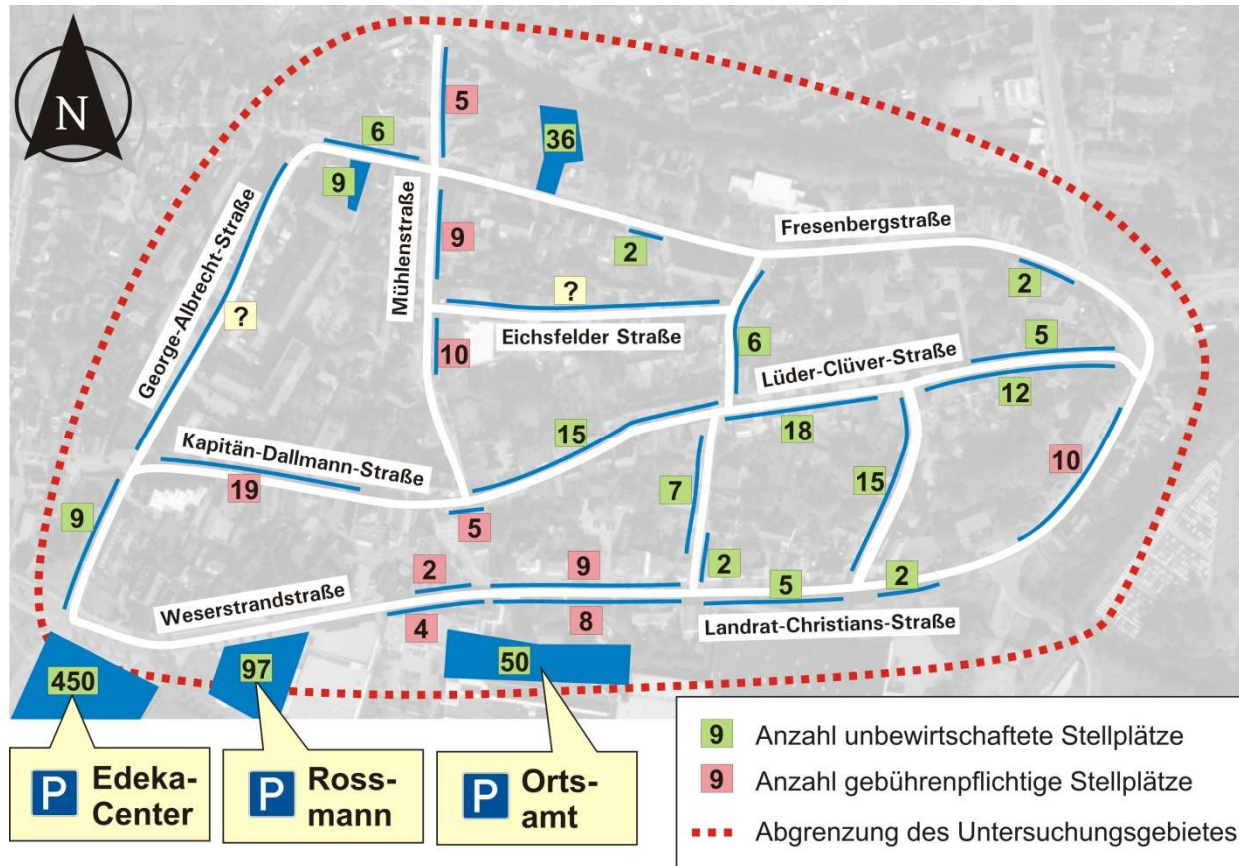
Bestandsanalyse

Fließender Kraftfahrzeugverkehr – Verkehrsbelastung



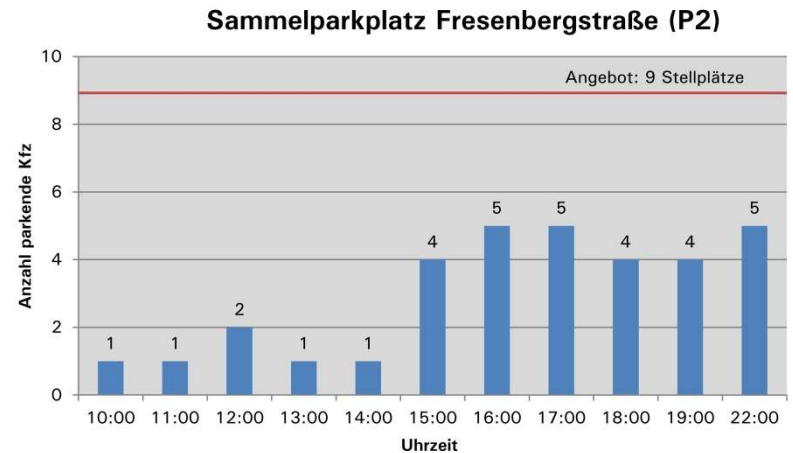
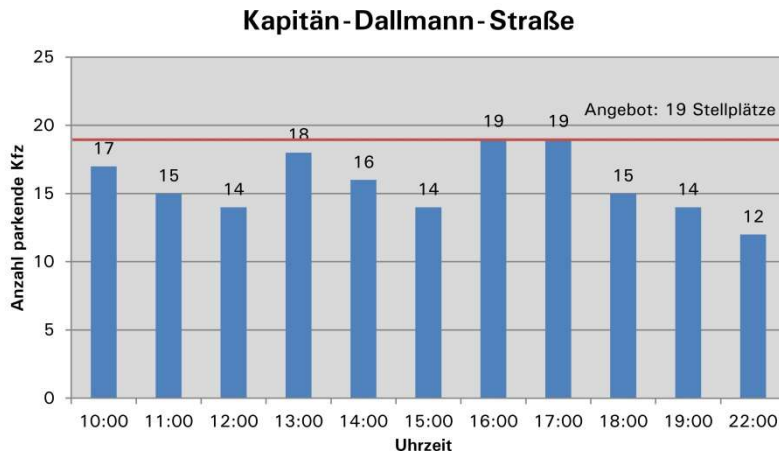
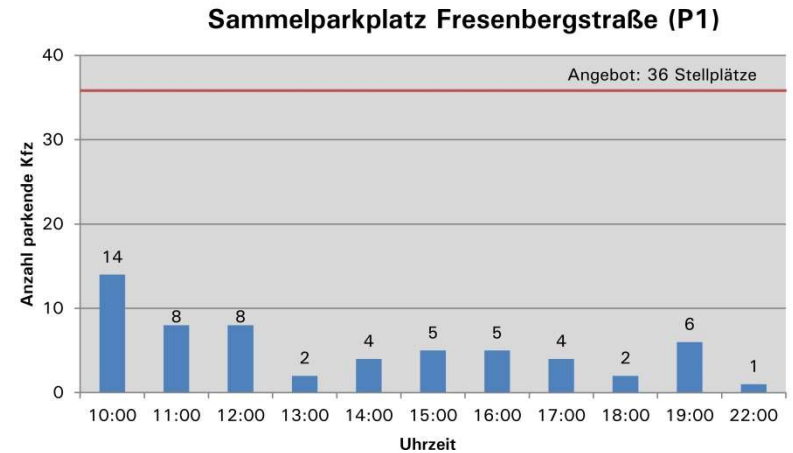
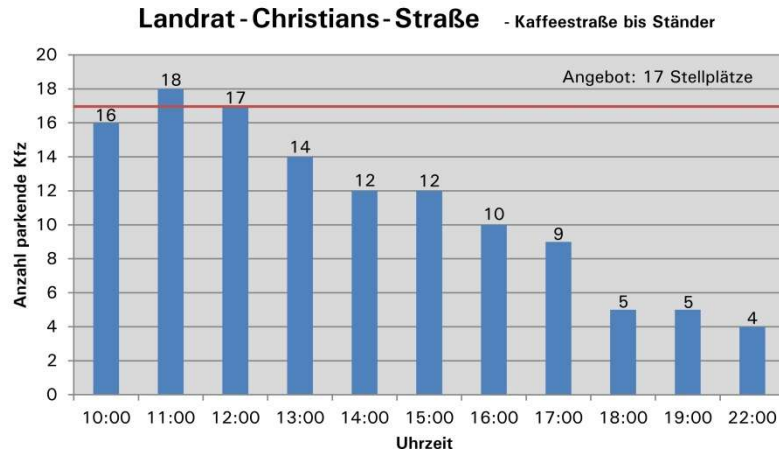
Bestandsanalyse

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr – Stellplatzangebot



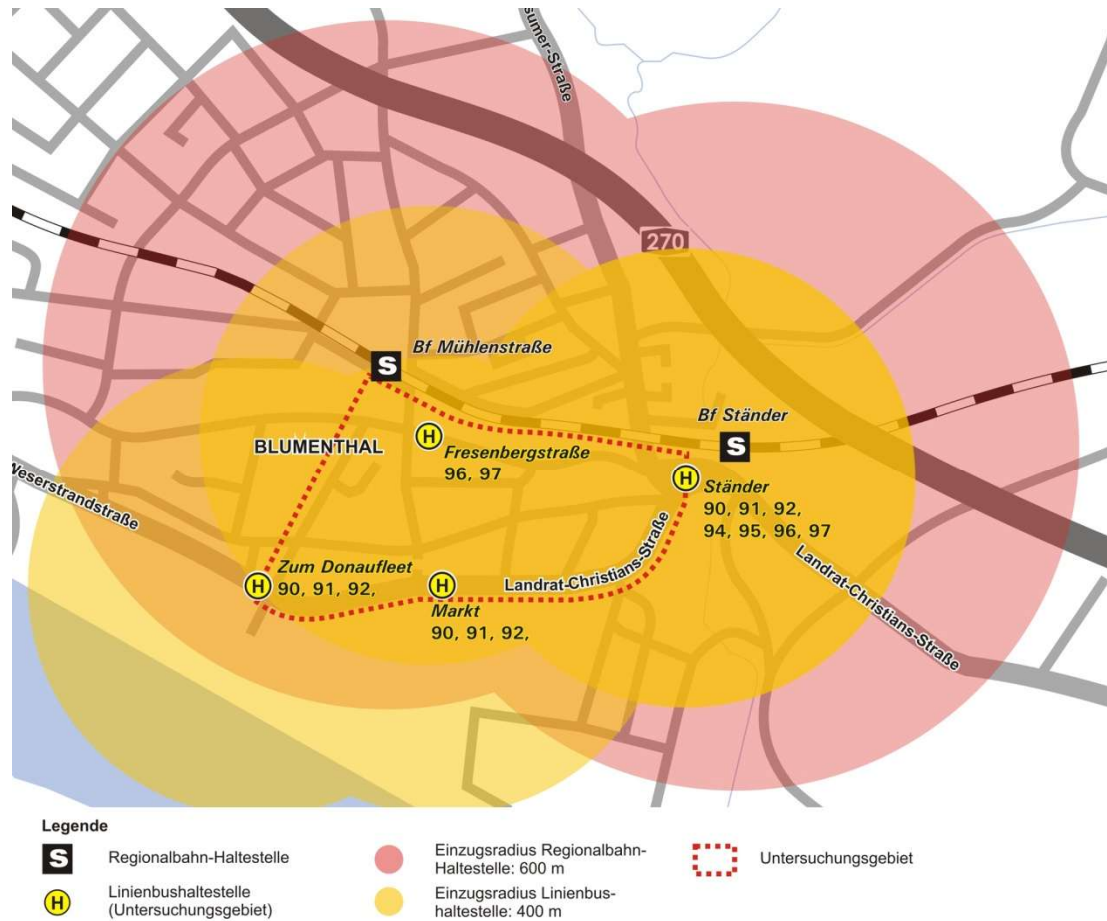
Bestandsanalyse

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr – Auslastung (exemplarisch)



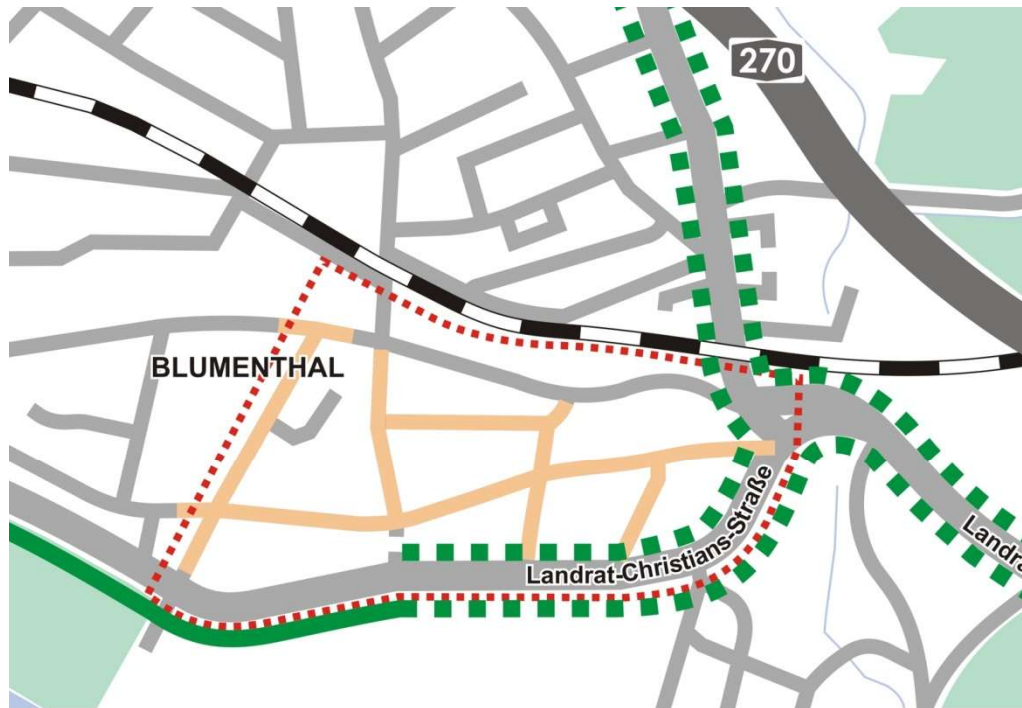
Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr – Einzugsbereiche



Bestandsanalyse

Radverkehr – Infrastruktur

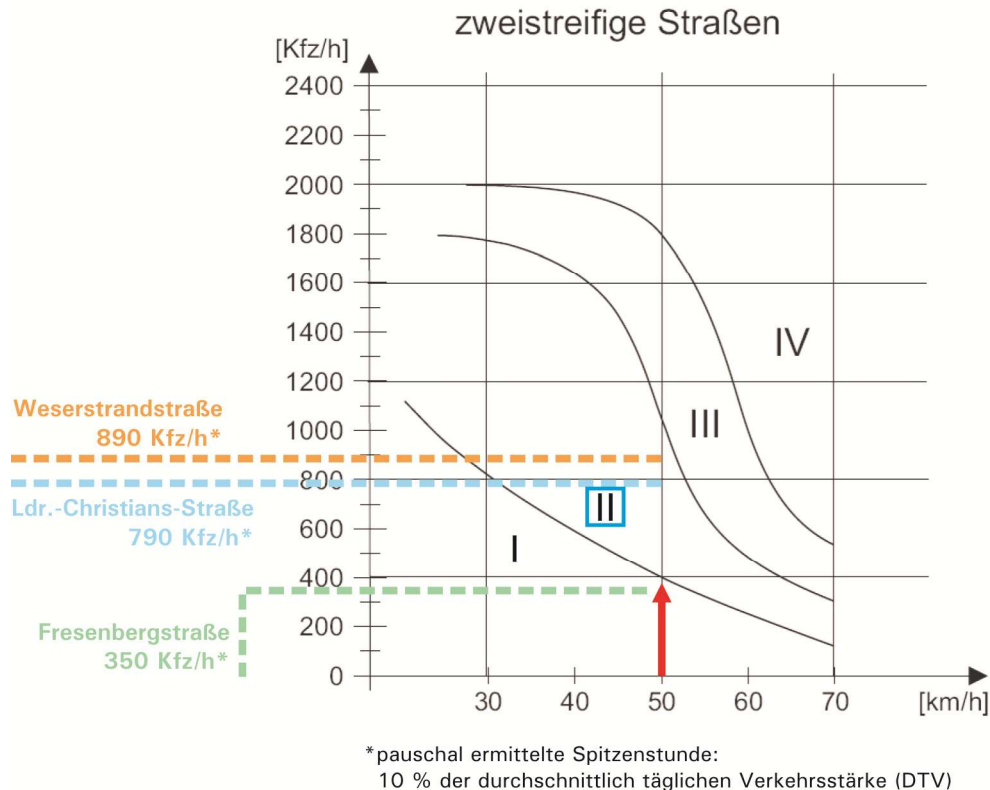


Legende

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Zweirichtungsradweg |  | Tempo 30 - Zone
(nur Untersuchungsgebiet) |
|  | baulicher Radweg
(ohne Benutzungspflicht) |  | Untersuchungsgebiet |

Bestandsanalyse

Radverkehr – Einsatzgrenzen



Quelle: ERA, 2010

- **Belastungsbereich I**
Fahrbahnführung
- **Belastungsbereich II**
Fahrbahnführung ggf. mit
zusätzlichem Angebot (z. B.
Schutzstreifen)
- **Belastungsbereich III**
mindestens Teilseparation
geboten
- **Belastungsbereich IV**
Separation

Verkehrsentwicklungsplan Bremen (VEP)

Analyse

- Landrat-Christians-Straße als *straßenräumlich eingeschränkt verträglich* eingestuft , *mittelstarke* Trennwirkung der Fahrbahn

Handlungskonzept

- Nur Straßenräume ausgewählt, die als *nicht* oder *stark eingeschränkt verträglich* eingestuft wurden
 - Lösungsansatz: *Begegnungszone* in Nahversorgungszentren als Verkehrsversuch (Beispiel Ortsmitte Osterholz)
- **Begegnungszone auch im zentralen Bereich der Landrat-Christians-Straße zur Stärkung der Nahmobilität, Reduzierung der Trennwirkung der Fahrbahn und Erhöhung der Verkehrssicherheit denkbar!**
- Gestalterische Aufwertung und Stärkung des Straßenzuges Landrat-Christians-Straße/Weserstrandstraße als Handels- und Dienstleistungsachse auch Bestandteil des *Leitbildes der Stadtentwicklung 2020*

Verkehrsentwicklungsplan Bremen (VEP)

Analyse

- Gesamtes Stadtgebiet Bremen: hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern bei gemeinsamer Führung im Seitenraum (trifft auch auf die Landrat-Christians-Straße zu!)

Handlungskonzept

- Räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr!

Weitere Maßnahmen für Blumenthal

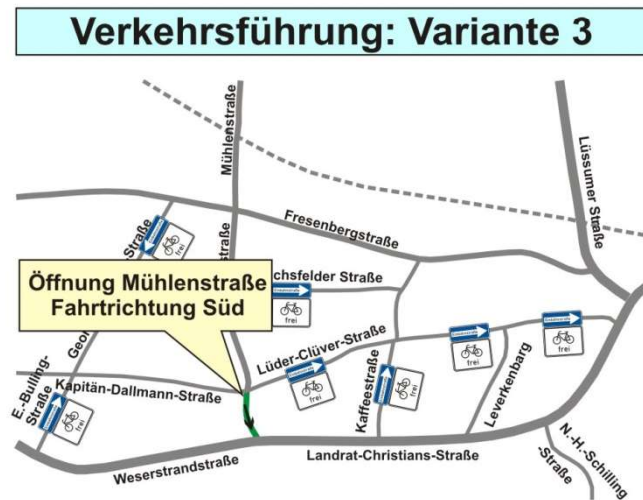
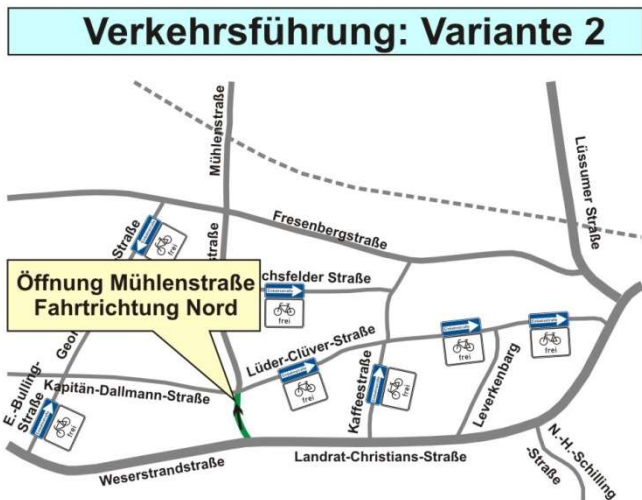
- Umgestaltung Busbahnhof *Ständer*
- Überquerungshilfe Fresenbergstraße, Höhe Kaffeestraße

Umgestaltung Busbahnhof Ständer



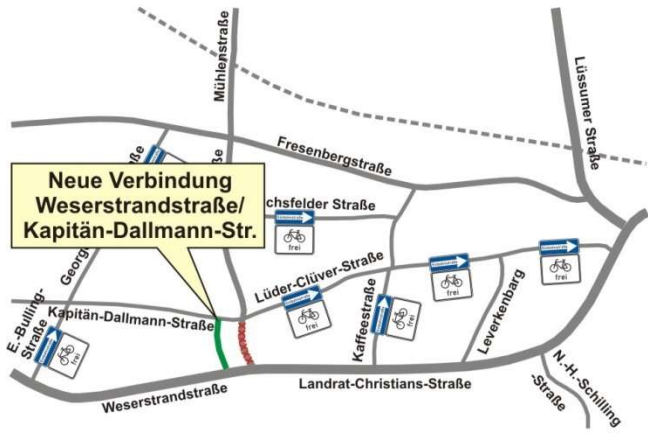
Entwurf:
BPR – Beraten | Planen | Realisieren
Dipl.-Ing. Bernd F. Künne&Partner
Bremen, Stand 02.02.2013

Entwicklung von Netzvarianten

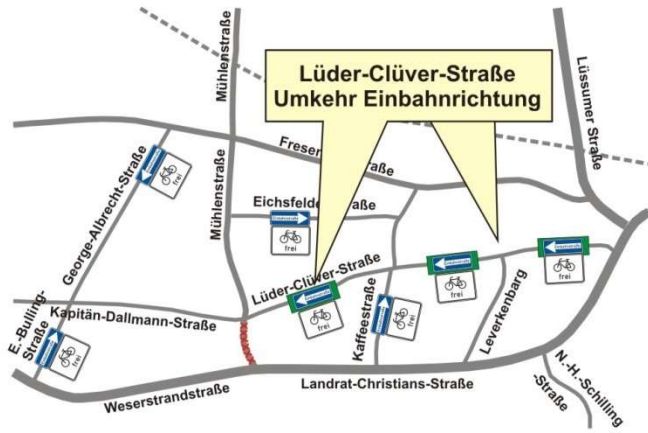


Entwicklung von Netzvarianten

Verkehrsführung: Variante 4



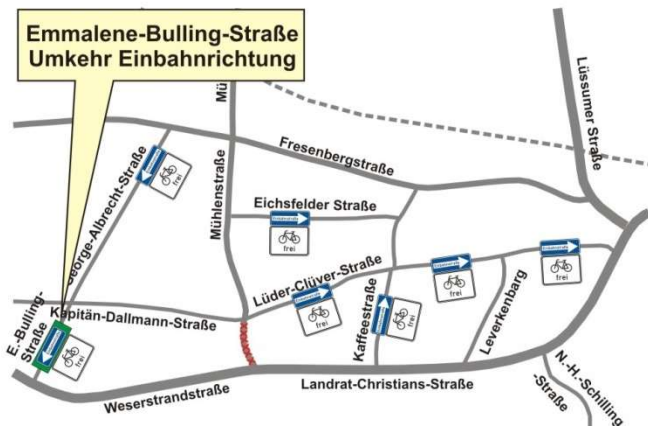
Verkehrsführung: Variante 5



Verkehrsführung: Variante 6



Verkehrsführung: Variante 7



Entwicklung von Netzvarianten

- **Variante 0:** ungünstige Erreichbarkeit der Mühlenstraße
- **Variante 1:** nur unter Aufgabe des Marktplatzes möglich
- **Variante 2:** verbesserte Erreichbarkeit der Mühlenstraße unter minimalem Eingriff in die Marktplatzfläche
- **Variante 3:** nur Verbesserung des Abflusses von der Mühlenstraße; Gefahr von Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung
- **Variante 4:** erheblicher baulicher Aufwand, Führung abseits der Geschäftslagen
- **Variante 5:** Nutzungsintensivierung der Lüder-Clüver-Straße, dadurch Beeinträchtigung der Wohnlage
- **Variante 6:** Hinterhoflage des Marktplatzes
- **Variante 7:** keine wesentlichen Auswirkungen

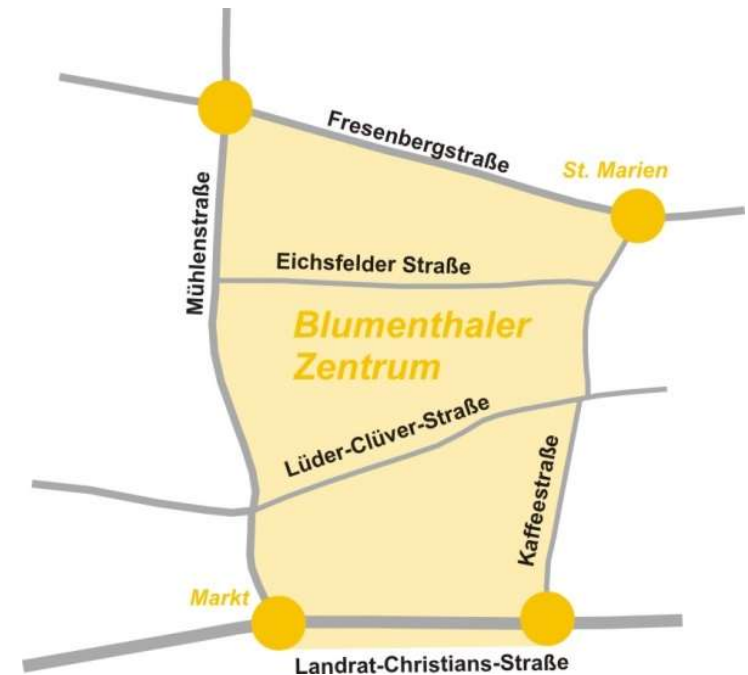
Entwicklung von Netzvarianten

Fazit:

- Netzstruktur lässt sich nur punktuell verbessern
- Erreichbarkeit der alten Blumenthaler Mitte kann nur durch Öffnung des Marktplatzes attraktiver werden.
- Umkehrung von Einbahnstraßen bringt keine Vorteile
- **Aus gutachterlicher Sicht wird die Umsetzung der Variante 2 empfohlen.**
- Ergänzend wird die durchgehende Freigabe der Lüder-Clüver-Straße sowie die Freigabe der Emmalene-Bulling-Straße für den Radverkehr empfohlen.
- Die Öffnung des Marktplatzes wird bei der Entwicklung von Gestaltungsmaßnahmen für den Geschäftsbereich der Landrat-Christians-Straße berücksichtigt.

Straßenräumliche Gestaltungskonzepte

- Fresenbergstraße
 - Bereich St. Marienkirche
 - Strecke
- Landrat-Christians-Straße
 - Einmündungsbereich
Nicolaus-H.-Schilling-Straße
 - Strecke
 - Geschäftsbereich



Straßenräumliche Handlungskonzepte

Fresenbergstraße – Bestandssituation



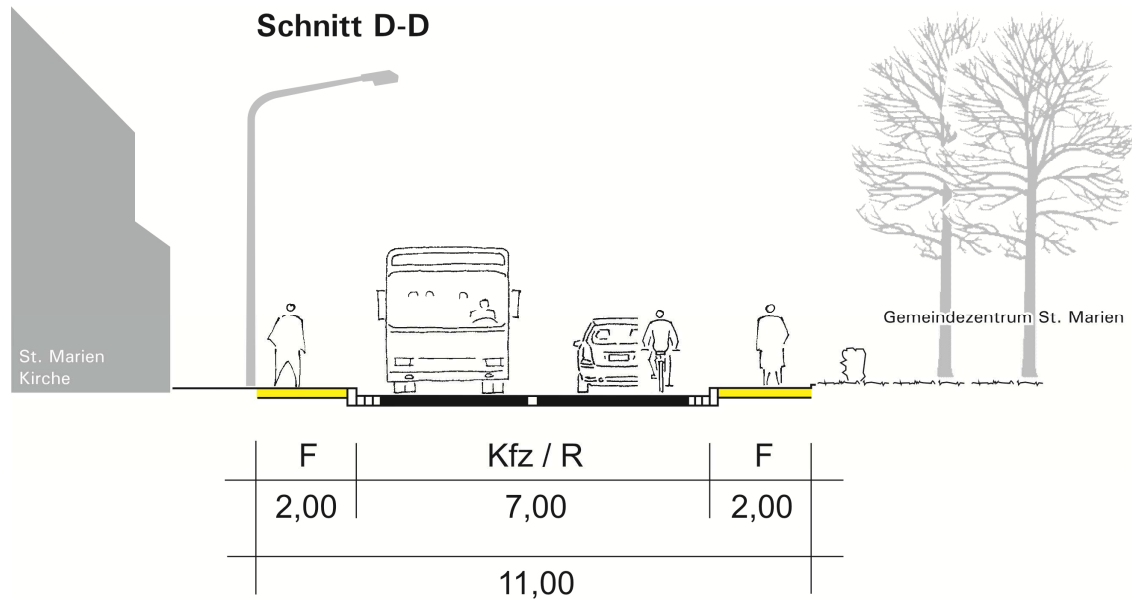
■ östlich Mühlenstraße



■ westlich Mühlenstraße

Straßenräumliche Handlungskonzepte

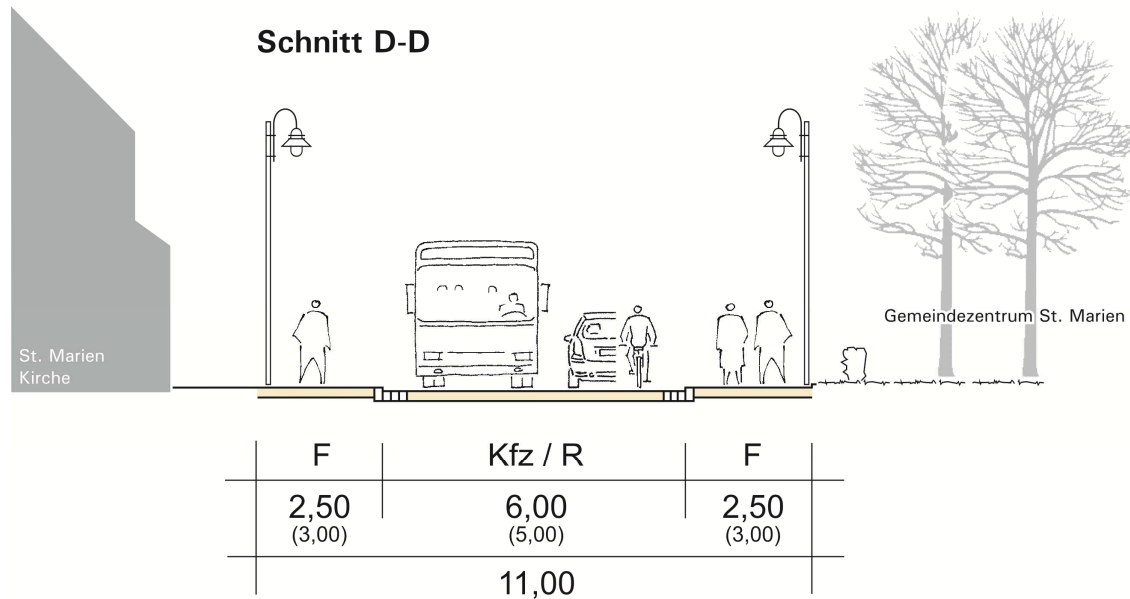
Fresenbergstraße – Straßenraumquerschnitt



- Bestand (Höhe St. Marienkirche)

Straßenräumliche Handlungskonzepte

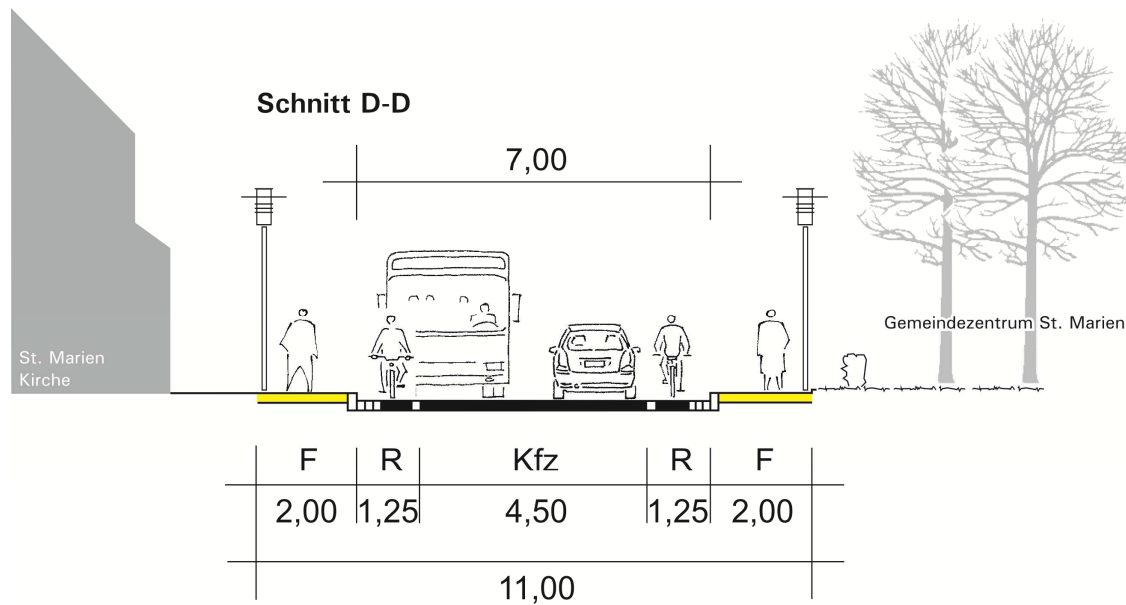
Fresenbergstraße – Straßenraumquerschnitt



- Gestaltungsvorschlag im Bereich St. Marienkirche

Straßenräumliche Handlungskonzepte

Fresenbergstraße – Straßenraumquerschnitt



- Gestaltungsvorschlag im weiteren Straßenverlauf

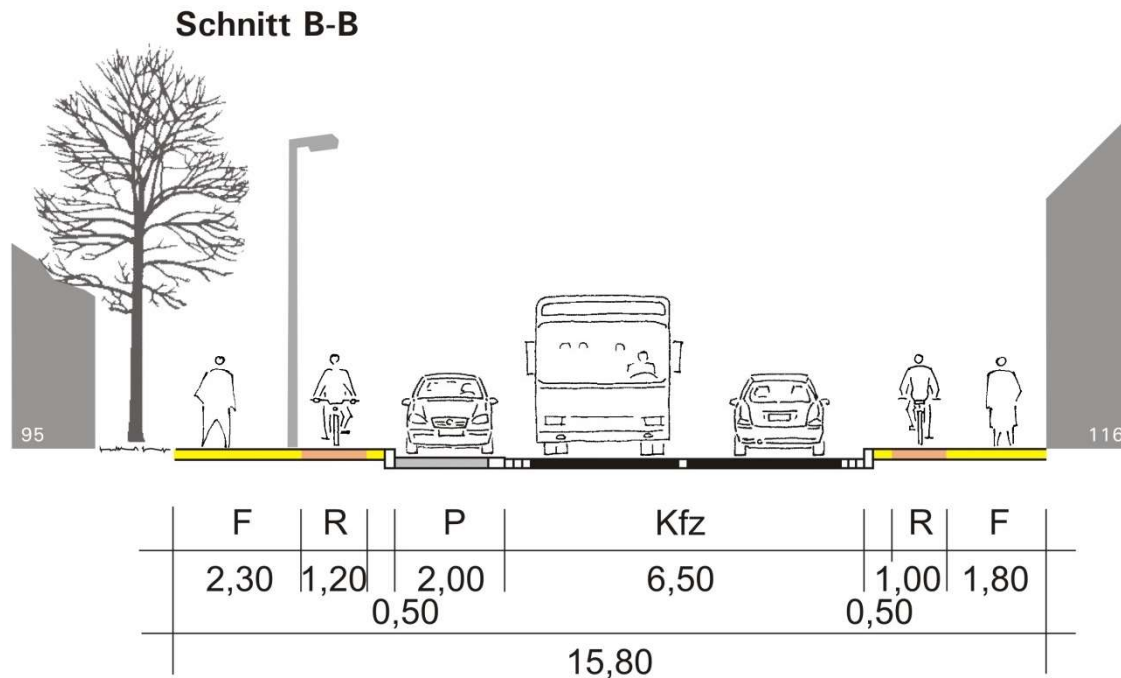
Straßenräumliche Handlungskonzepte

Fresenbergstraße - Gestaltungsvorschlag



Straßenräumliche Handlungskonzepte

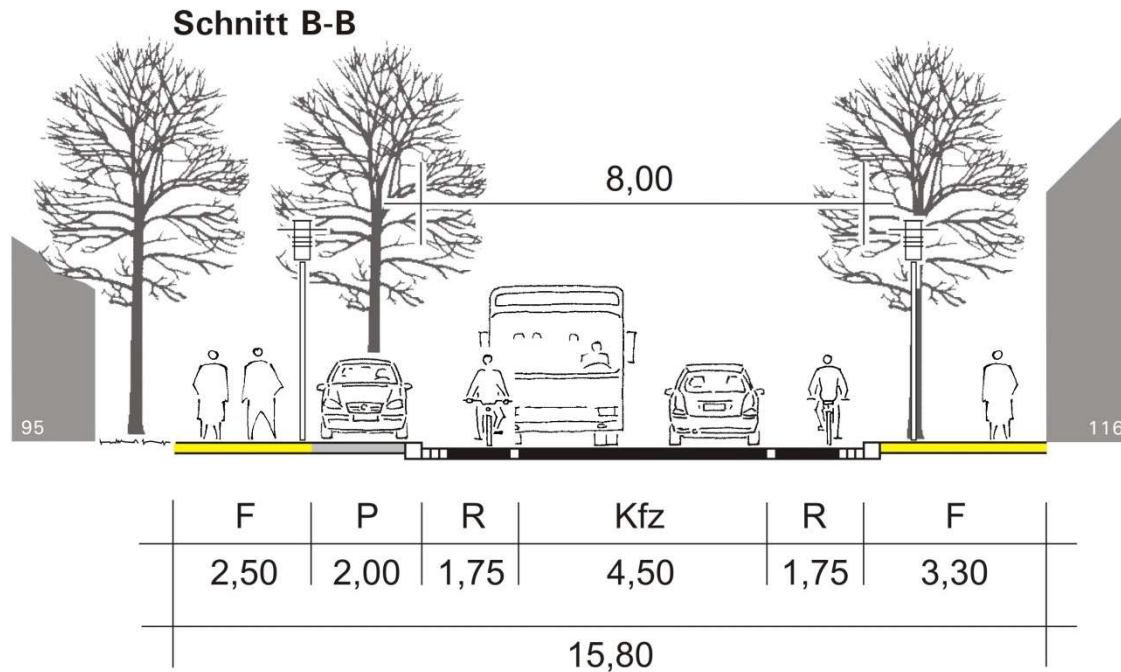
Landrat-Christians-Straße – Straßenraumquerschnitt Strecke



■ Bestand (östlich Kaffeestraße)

Straßenräumliche Handlungskonzepte

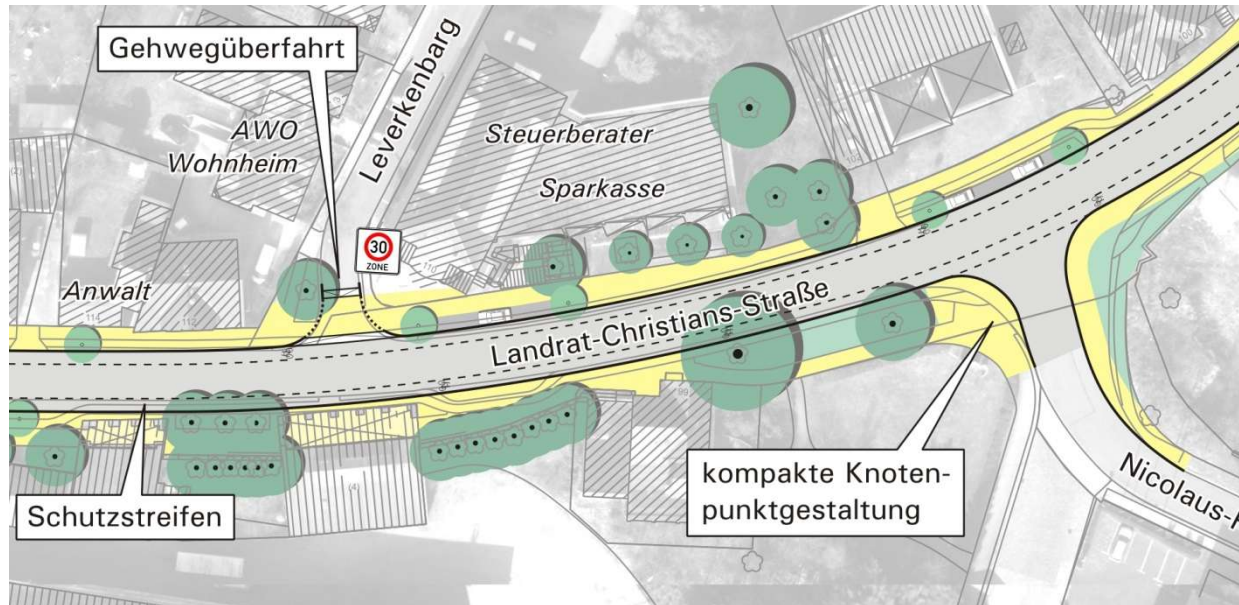
Landrat-Christians-Straße – Straßenraumquerschnitt Strecke



■ Gestaltungsvorschlag

Straßenräumliche Handlungskonzepte

Landrat-Christians-Straße – Einmündung Nicolaus-H-Schilling-Straße



- Rückbau des dreiarmigen Knotenpunktes

Exkurs: Schutzstreifen als sichere Radverkehrsführung

- Der Radfahrer bleibt immer im Blickfeld des Kfz-Fahrers
- Vor allem an Einmündungen sind die Blickbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr besser als bei im Seitenraum geführtem Radverkehr
- Weniger Unfälle bei Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau
- Im Seitenraum entstehen keine Konflikte mit Fußgängern
- Radverkehr auf der Fahrbahn kann zu einer insgesamten Geschwindigkeitsreduzierung führen
- In der StVO ist der Schutzstreifen inzwischen als Radverkehrsanlage verankert worden
- Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr ist das Radfahren im Seitenraum gestattet



Straßenräumliche Handlungskonzepte

Landrat-Christians-Straße – Bestandssituation



- Fahrbahnquerschnitt östlich
Busbahnhof *Ständer*



- Nördlicher Seitenraum
im Bereich Marktplatz

Straßenräumliche Handlungskonzepte

Landrat-Christians-Straße – Bestandssituation

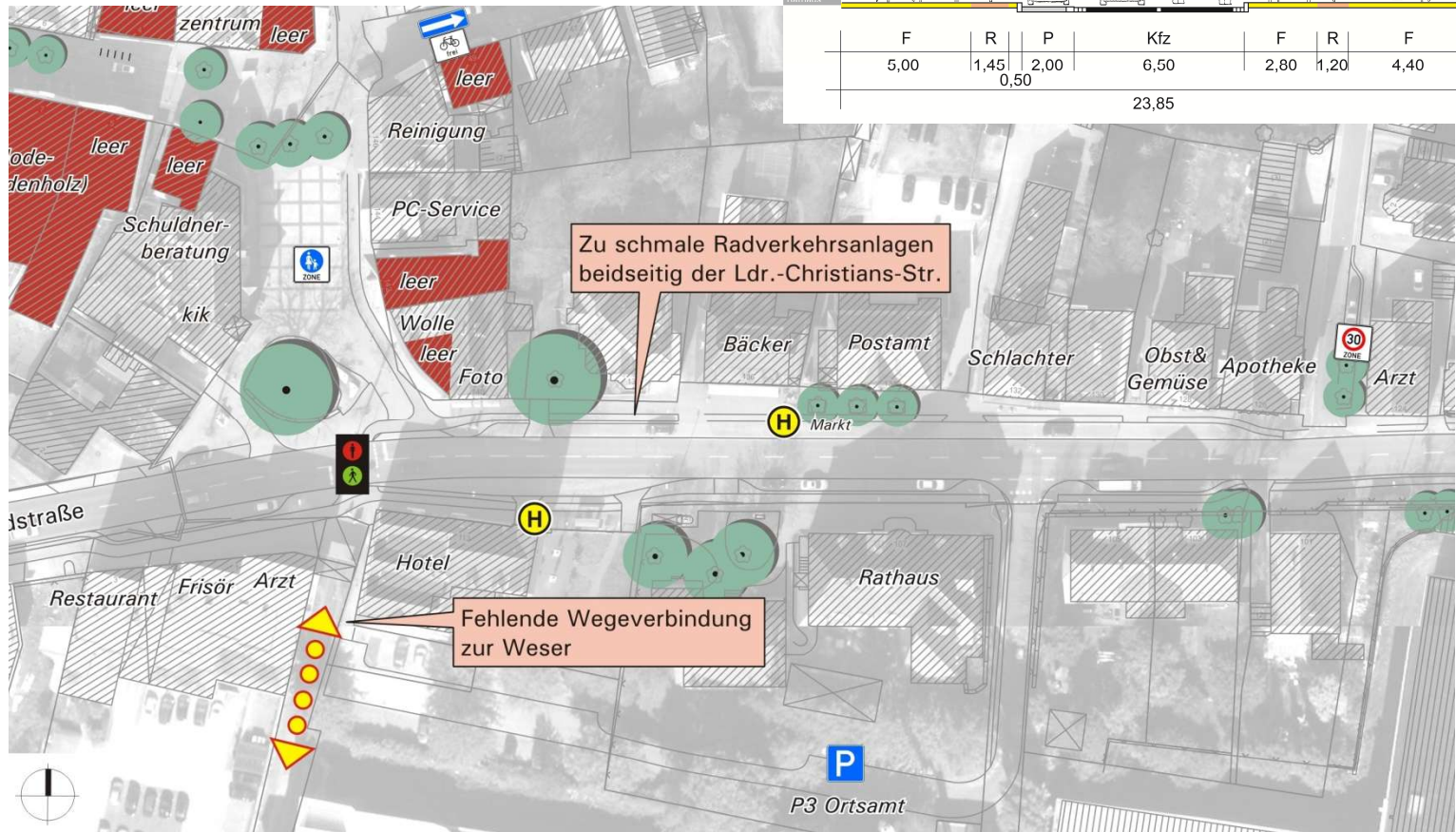
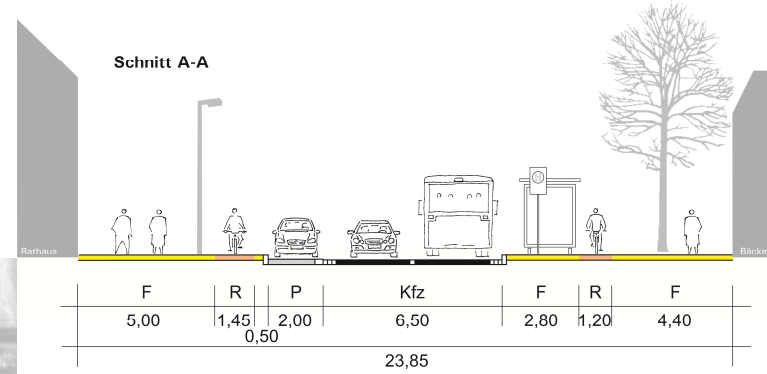


■ Marktplatz - Fußgängerzone



■ Weserstrandstraße

Straßenräumliche Handlungskonzepte

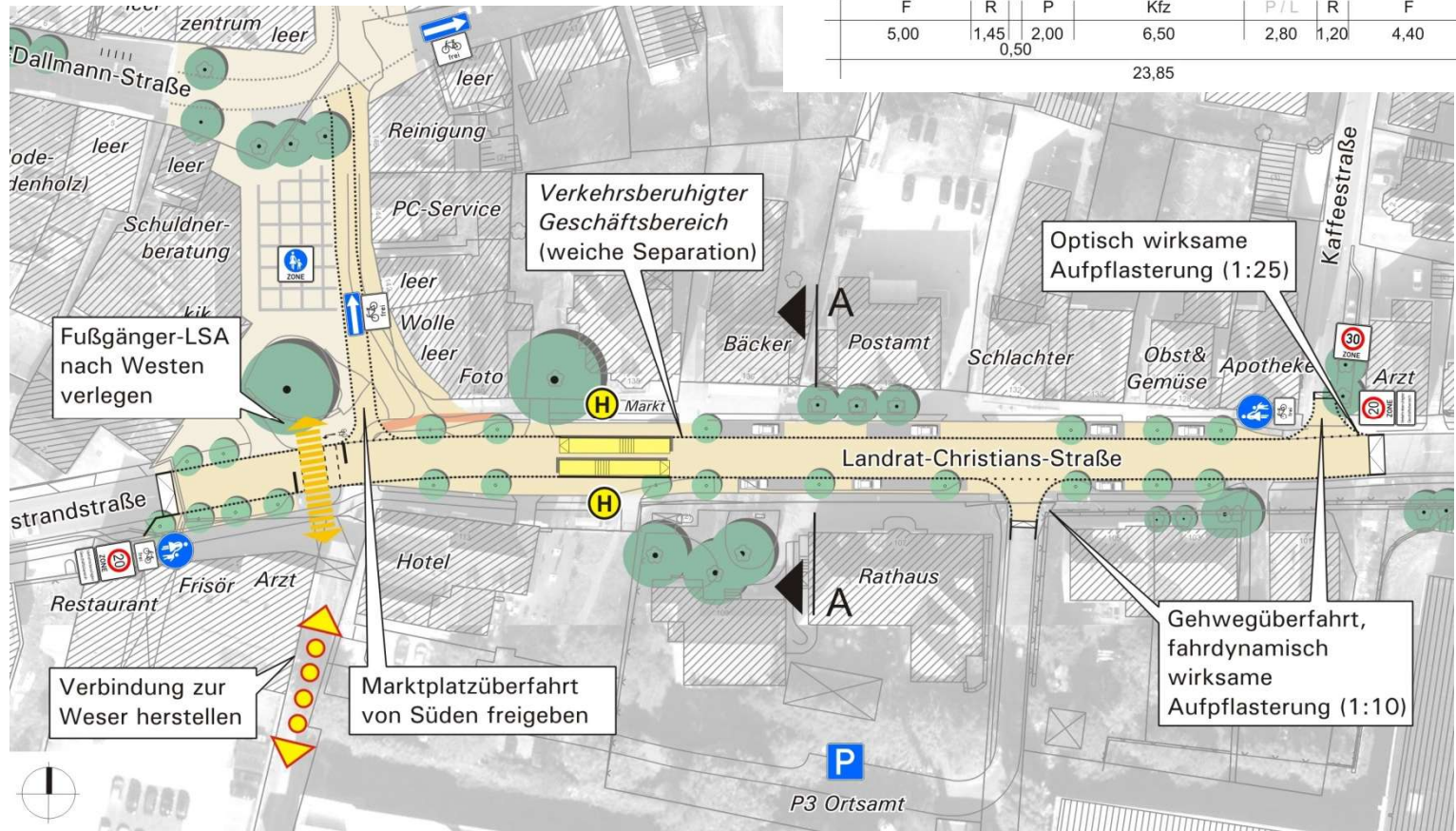


■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße – Bestand

Straßenräumliche Handlungskonzepte



F	R	P	Kfz	P/L	R	F
5,00	1,45	2,00	6,50	2,80	1,20	4,40
23,85						

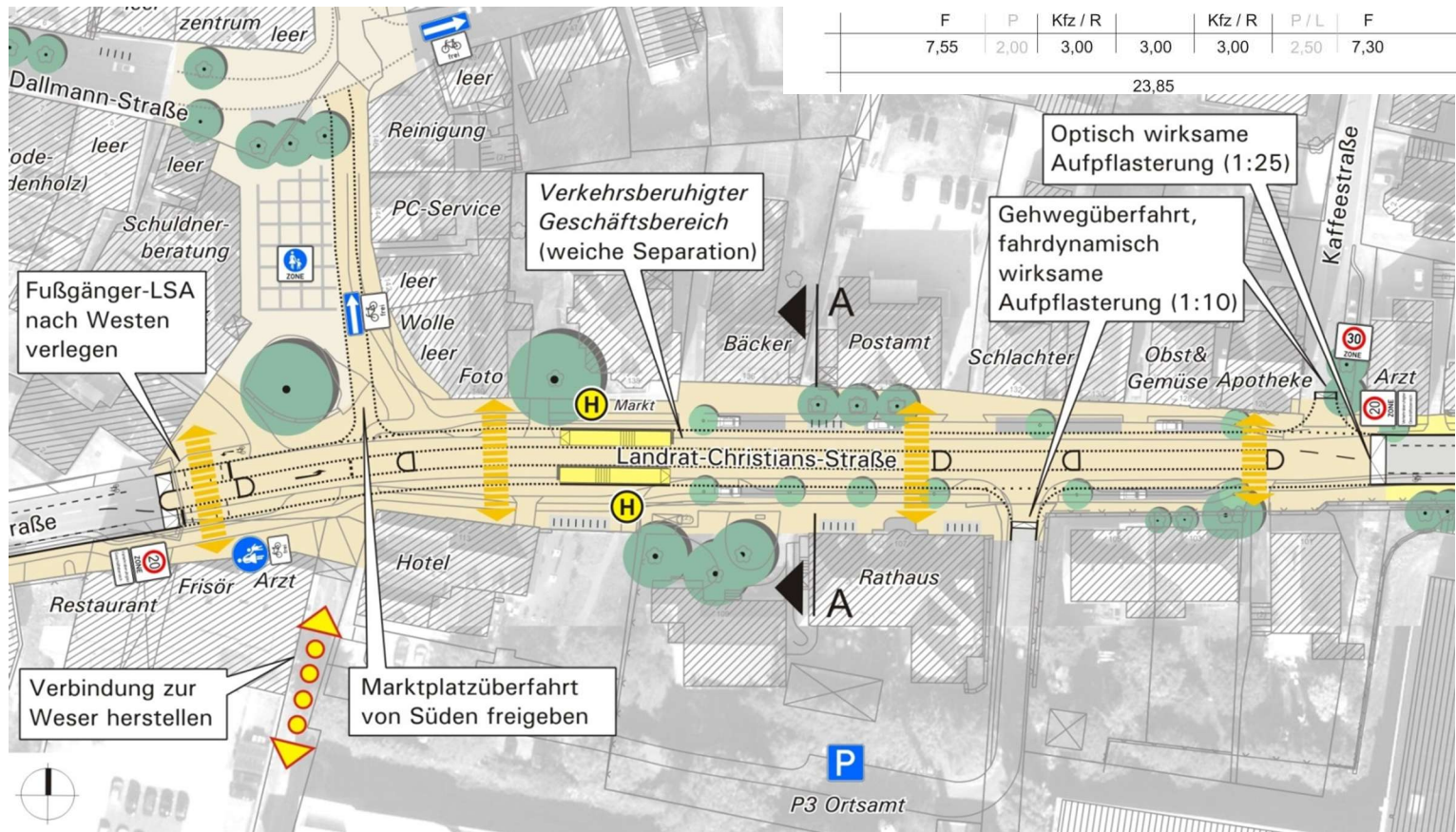


■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße – Variante 1

Straßenräumliche Handlungskonzepte



F	P	Kfz / R	Kfz / R	P / L	F
7,55	2,00	3,00	3,00	2,50	7,30
23,85					



■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße – Variante 2

Baustein: Erweiterung des Geschäftsbereiches

Landrat-Christians-Straße

- Bei Entwicklung einer öffentlichen Nutzung auf dem Grundstück des ehemaligen Modehauses Nordenholz Erweiterung des Geschäftsbereiches in westlicher Richtung sinnvoll
- Erweiterungsmöglichkeit besteht für alle Varianten und kann auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen

Baustein: Erweiterung des Geschäftsbereiches



■ Exemplarische Darstellung (Variante 2)

Straßenräumliche Handlungskonzepte

Landrat-Christians-Straße – Geschäftsbereich

■ Variante 0 – Minimalvariante:

- + geringe Umbaukosten (~ 90.000 EUR netto – erste Schätzung!)
- geringe funktionale und gestalterische Verbesserung, Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h wird sich aufgrund fehlender gestalterischer Aufwertung schwer durchsetzen lassen

■ Variante 1 – Fahrbahnaufpflasterung:

- + Aufwertung des Geschäftsbereiches an der Ldr.-Christians-Straße, jedoch
- keine Einbeziehung der Seitenräume in die Gestaltung zur Kosteneinsparung, nur geringe Verbesserung der Überquerungsqualität durch Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h, hohe Umbaukosten (~ 340.000 EUR netto – erste Schätzung)

■ Variante 2 – Mittelstreifen:

- + Aufwertung des Geschäftsbereiches an der Ldr.-Christians-Straße, Betonung durch einheitliche Gestaltung, Verbesserung der Überquerungsqualität durch Mittelstreifen und Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h
- sehr hohe Umbaukosten (~ 600.000 EUR netto – erste Schätzung)

Fazit und Empfehlung

- **Aus gutachterlicher Sicht wird aufgrund der funktionalen und gestalterischen Vorteile die Umsetzung der Variante 2 empfohlen!**
- Die gestalterische und funktionale Aufwertung des Geschäftsbereiches an der Landrat-Christians-Straße sowie die Öffnung des Marktplatzes für den Kraftfahrzeugverkehr wird als wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Mühlenstraße sowie zur Verknüpfung von Mühlenstraße und Landrat-Christians-Straße erachtet.
- Zur Förderung des Radverkehrs wird weiterhin eine qualitativ hochwertige Führung entlang des Straßenzuges Landrat-Christians-Straße/Weserstrandstraße empfohlen.
- Eine Aufhebung der finanziellen Bewirtschaftung der Stellplätze im Straßenraum kann die Attraktivität gegenüber den kostenfreien Parkieranlagen steigern.

Umsetzungskonzept

- In Abstimmung mit Vertretern der Stadt Bremen, dem Bauamt Bremen Nord und dem Ortsamt Blumenthal hat sich zur Aufwertung der Ldr.-Christians-Straße insbesondere aufgrund der Umbaukosten die **Variante 1** als Vorzugsvariante herausgestellt
- Zur Attraktivierung der Geschäftslagen in der Mühlenstraße soll neben der Öffnung der Zufahrt von Süden die **finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze aufgegeben** werden
- Langfristig wird eine Umgestaltung des Bereiches um die **St. Marienkirche** befürwortet
- Die einzelnen Schritte werden im Rahmen eines **Umsetzungskonzeptes** festgelegt

Umsetzungskonzept

■ Schritt 0

- Aufgabe der finanziellen Bewirtschaftung der Stellplätze in der Mühlenstraße

■ Schritt 1

- Öffnung der Marktstraße von Süden für den Kfz-Verkehr
- gestalterische Aufwertung im Bereich des Marktplatzes
- Rückbau der Busbucht und Zusammenlegung der Haltestellen
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich zw. Marktplatz und Kaffeestraße

■ Schritt 2

- Ausweitung der Straßenraumgestaltung in östlicher Richtung bis zur Einmündung Kaffeestraße

■ Schritt 3

- Umgestaltung des Bereiches um die St. Marienkirche (Fresenbergstraße)

Schritt 0 – kostenloses Parken in der Mühlenstraße



■ Mühlenstraße



Schritt 0 – kostenloses Parken in der Mühlenstraße

Ziel

- Aufhebung der finanziellen Bewirtschaftung der Stellplätze im Straßenraum, dadurch Steigerung der Attraktivität gegenüber den kostenfreien Parkieranlagen
- Beschränkung der Parkdauer durch Parkscheibenregelung (beispielsweise auf 2 Stunden, Mo. – Fr. zwischen 8.00 und 18.00 Uhr)

Maßnahme

- Abbau der Parkscheinautomaten
- Änderung der Beschilderung



Schritt 1 – Bereich Marktplatz

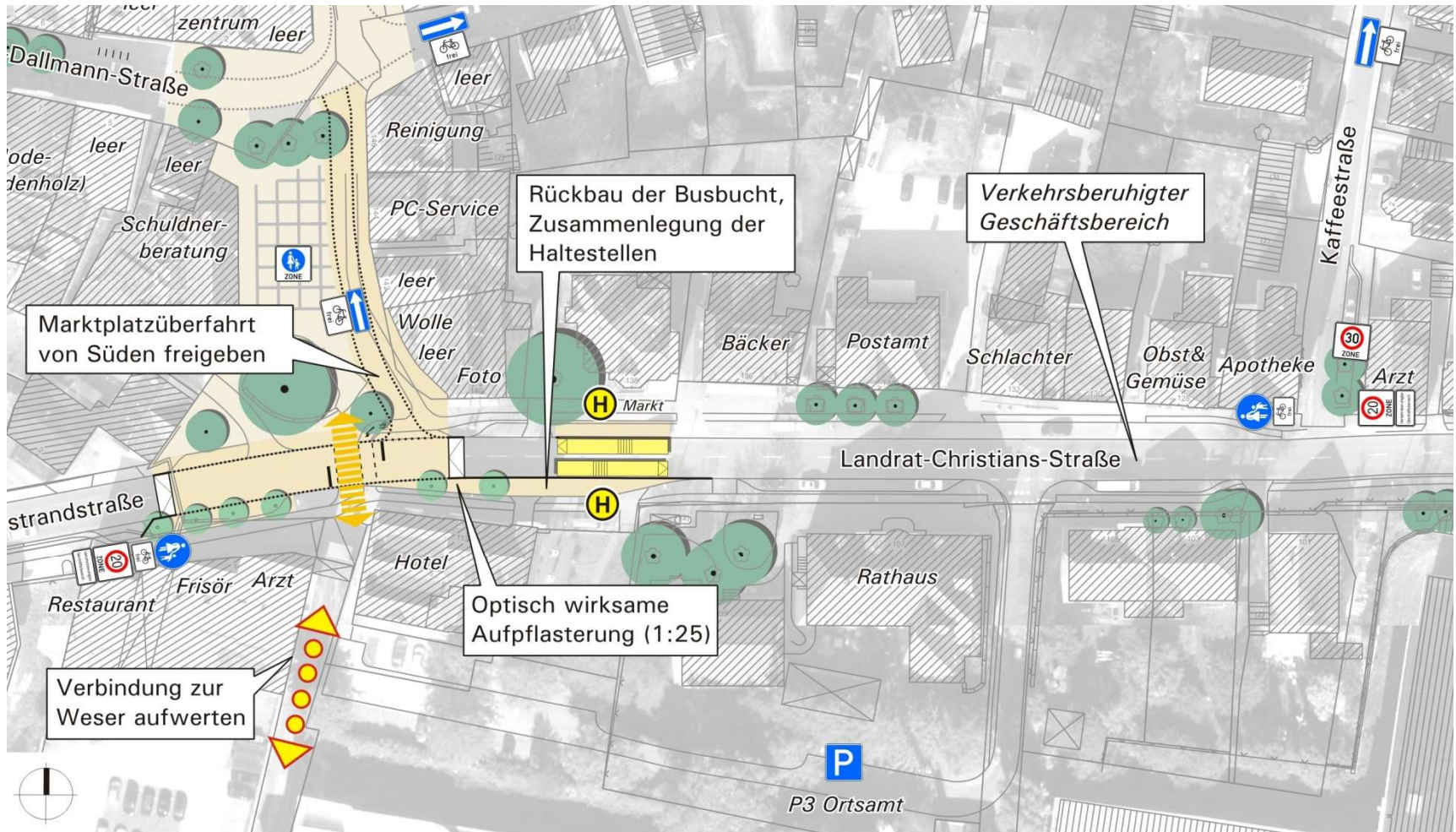
Ziel

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Mühlenstraße
- Aufwertung des zentralen Bereiches am Marktplatz
- Verbesserung der städtebaulichen Integration der Ldr.-Christians-Straße

Maßnahme

- Öffnung des Marktplatzes für den Kfz-Verkehr von Süden
- Aufpflasterung der Fahrbahn der Ldr.-Christians-Straße über die Breite des Marktplatzes
- Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zw. Marktplatz und Kaffeestraße

Schritt 1 – Bereich Marktplatz



■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße

Schritt 1 – Bereich Marktplatz



■ Bestandssituation

Schritt 1 – Bereich Marktplatz



■ Visualisierung

Schritt 2 – Ldr.-Christians-Straße

Ziel

- Aufwertung des Geschäftsbereiches
- Verbesserung der städtebaulichen Integration der Ldr.-Christians-Straße

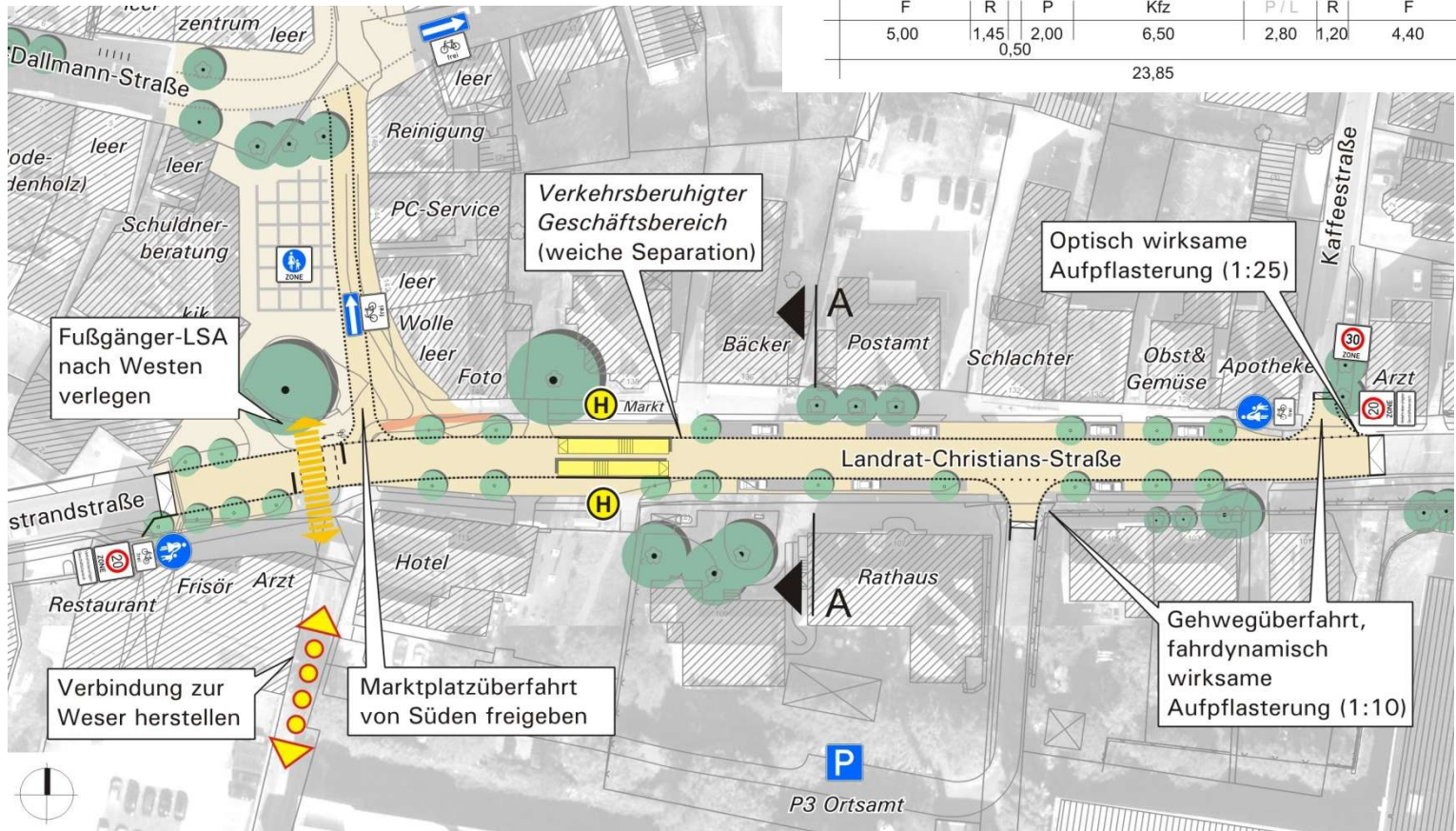
Maßnahme

- Ausweitung der gestalterischen Aufwertung gemäß Schritt 1 in östlicher Richtung bis zur Einmündung Kaffeestraße

Schritt 2 – Ldr.-Christians-Straße



F	R	P	Kfz	P/L	R	F
5,00	1,45	2,00	6,50	2,80	1,20	4,40
			0,50			
23,85						



■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße

Schritt 3 – St.-Marien-Kirche

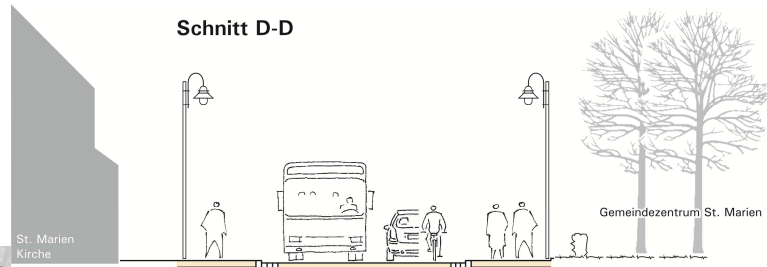
Ziel

- Aufwertung und Betonung des Bereiches um die St. Marienkirche
- Verbesserung der Überquerbarkeit der Fresenbergstraße zur besseren Vernetzung von Kirche, Grundschule und Kindergarten

Maßnahme

- Aufpflasterung der Fahrbahn der Fresenbergstraße und Schaffung einer platzartigen Situation im Bereich der Kirche

Schritt 3 – St.-Marien-Kirche

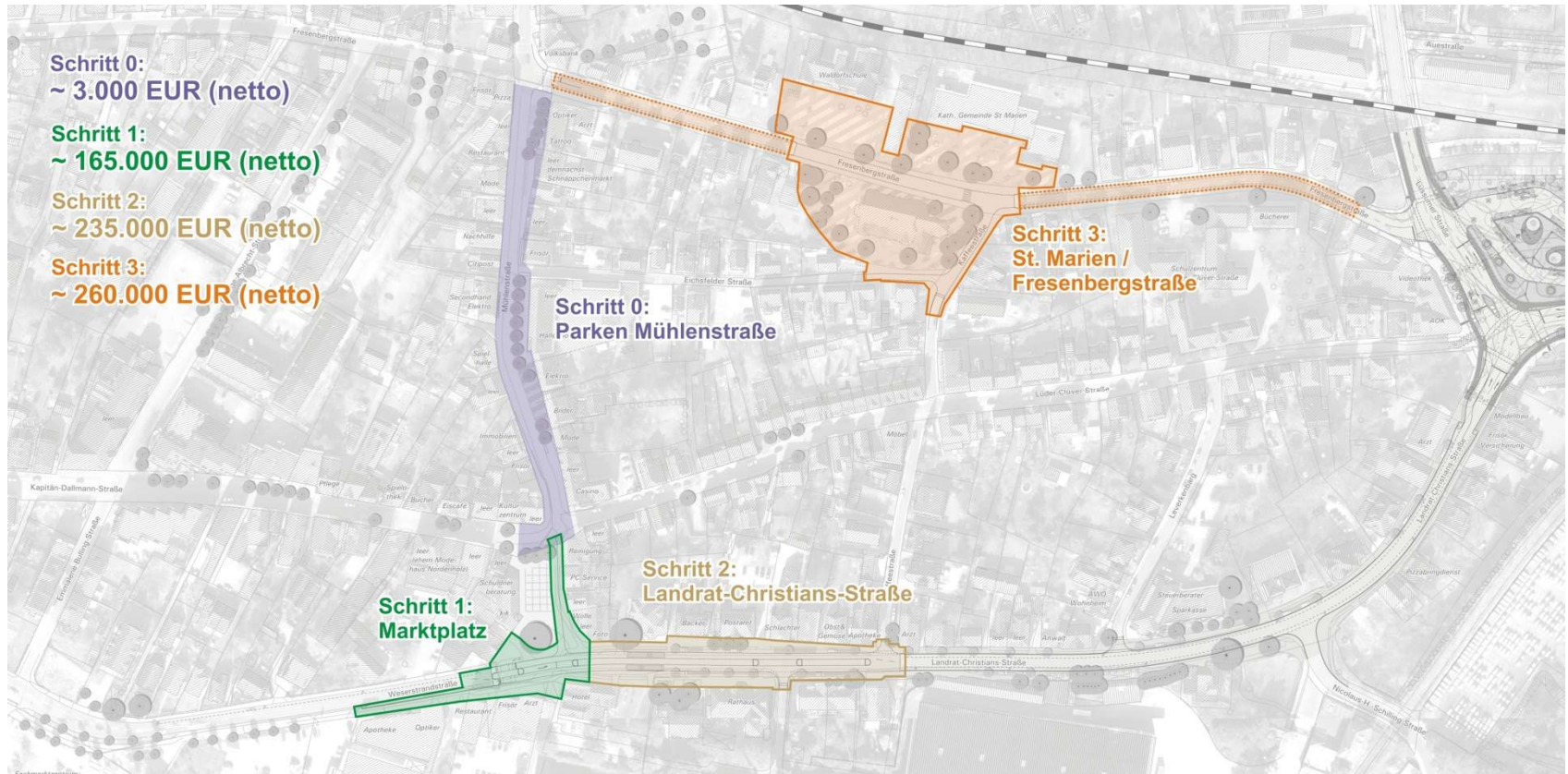


F	Kfz / R	F
2,50 (3,00)	6,00 (5,00)	2,50 (3,00)
11,00		

■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße

Kostenschätzung

■ Kostenschätzung – Umsetzungsschritte



■ Die Kostenschätzung erfolgt ohne Kenntnis des Baugrundes und der Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen!