



Bremen, 21. Juli 2017

U:\ADE\ArbeitsOrdner\ARBEIT\DOCS\Verschiedenes\Borgfeld
der Heerstraße Zweispurigkeit\Stellungnahme zum Beschluss
des Beirats Borgfeld vom 23.docx

Armin.Dettmer@ASV.Bremen.de

☎ (361) 9704

Stellungnahme zum Beschluss des Beirats Borgfeld vom 23.05.2017

Der in Rede stehende Streckenabschnitt zwischen Distelkampsweg und Querlandstraße (bis zum Aufweitungsbereich des Knotenpunktes mit der Borgfelder Allee) hat eine Länge von ca. 450 m. Die planungsrechtliche Genehmigung der Verkehrsanlage erfolgte im Oktober 2000 mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz zur Verlängerung der Linie 4 bis Borgfeld. Die bauliche Umsetzung erfolgte in der Zeit von 2001 bis 2002. Der heutige Verkehrsraum weist einen mittig liegenden besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn mit daneben liegenden Fahrbahnen für den Individualverkehr sowie beidseitige Nebenanlagen aus. Die stadtauswärtige Fahrbahn hat in diesem Bereich eine Breite von 5,00 m. Lediglich ein ca. 60 m langer Abschnitt vor der Einmündung der Bürgermeister-Kaisen-Allee hat eine Breite von 5,50 m. Die Breiten der Geh- und Radwege von jeweils 1,50 m in einem großen Abschnitt dieser Strecke sind nach heutigem Regelwerk untermäßig und entsprechen auch nicht den heutigen Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit.

Bauliche bzw. verkehrsrechtliche Faktoren: Die vom Beirat geforderte Zweispurigkeit der stadtauswärtigen MIV-Fahrbahn ist rechtskonform nur zu erreichen, wenn die Fahrspurbreite mindestens 2,60 m pro Spur beträgt. Dies bedeutet eine Erweiterung der Richtungsfahrbahn um mindestens 60 cm. Die Verbreiterung kann aufgrund des in der Mitte liegenden besonderen Bahnkörpers und der dort zwingend einzuhaltenden Seitenräume nur in Richtung Nebenanlagen erfolgen. Dies führt dazu, dass die Anlagen für Fuß- und Radverkehr weiter eingeschränkt werden müssen. Eine separate Führung von Fußgängern und Radfahrern auf der Nebenanlage bzw. eine Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg wäre dann, aufgrund der nicht ausreichenden Restfläche der Nebenanlage, nicht möglich.

Maximal kann dann hier ein Gehweg angeordnet werden, auf dem das Radfahren erlaubt ist. Radfahrer hätten sich in diesem Bereich den zu Fuß gehenden unterzuordnen. Die Nebenanlagen sind durch die anliegenden Wohngebiete, den Netto-Markt und den Baumarkt Viohl in diesem Bereich stark frequentiert und stellen eine wichtige Wegeverbindung dar. Durch eine Breitenreduzierung der Nebenanlage ist mit erheblichen Behinderungen zu rechnen.

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn ist ein Eingriff (Entfernen) in den dort bestehenden Baumbestand zu erwarten. Dies betrifft drei alte Straßenbäume im Zulauf zur Borgfelder Allee und sieben im Rahmen der damaligen Maßnahme gepflanzte jüngere Bäume. Ebenfalls ist ein Verlust von ein bis zwei Stellplätzen in Höhe des Baumarktes Viohl nicht auszuschließen. Inwieweit durch in den heutigen Nebenanlagen vorhandene Versorgungsleitungen, Beleuchtungs-, Fahrleitungs- und Vorwegweisungsmaste weitere Notwendigkeiten bzw. Einflüsse bei einer Umsetzung bewirken werden, ist derzeit nicht abzuschätzen. Das es hier Berührungspunkte gibt, ist aber unzweifelhaft.

Notwendige planrechtliche Schritte: Da es sich hier um eine planfestgestellte Verkehrsanlage handelt, ist bei Umbau bzw. Änderung ein Genehmigungsverfahren zur Planänderung einzuleiten. Ob hier ein vereinfachtes Verfahren, aufgrund der Betroffenheiten Dritter durch das Verschieben der Fahrbahn und der damit einhergehenden lärm- und

erschütterungstechnische Immissionen, möglich wäre, müsste durch die zuständige Genehmigungsbehörde geprüft und entschieden werden. Bei dem zuvor angemerkten Eingriff in den Baumbestand gilt Ähnliches. Hier ist auch zu prüfen, ob die betroffenen Jungbäume Bestandteil der im damaligen Verfahren durchgeführten Kompensationsmaßnahme sind.

gez. i. A.

Dettmer