

Verkehrskonzept

Bremen-Borgfeld

- ENDBERICHT -

- ~~ENTWURFSFASSUNG~~ -

AUFTRAGGEBER: **FREIE HANSESTADT BREMEN
DER SENATOR FÜR BAU, UMWELT UND VERKEHR
ANSGARITORSTRASSE 2, 28195 BREMEN**

AUFTRAGNEHMER: **PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE (PGT)
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-ING. R. LOSERT
DIPL.-GEOGR. H. WINDMÜLLER
G. HERNER**

GRAFIK:
TYPOSCRIPT: **DIPL.-SOZWISS. H. RITZER-BRUNS**

HANNOVER, IM MAI 2004
P1495-ENDBERICHT-040419.DOC

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
1. Ausgangslage und Zielsetzung	1
2. Analyse der Verkehrsstruktur	5
2.1 Städtebauliche Struktur	5
2.2 Straßennetz	6
2.3 ÖPNV	10
2.4 Fuß- und Radverkehr	10
2.5 Straßennetzhierarchie	11
3. Verkehrserhebung.....	14
3.1 Analyseverkehrsmengen.....	14
3.2 Verkehrsbeziehungen	17
4. Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation.....	22
4.1 Objektivierbare Bewertungskriterien	22
4.1.1 Innergebietliche vergleichende Bewertung	22
4.1.2 Vergleichende Bewertung der Konfliktschwere	24
4.2 Subjektive Bewertungskriterien	27
4.3 Zusammenfassende Bewertung.....	27
5. Verkehrliche Handlungsspielräume	30
5.1 Verkehrliche Maßnahmen	31
5.2 Straßenräumliche / städtebauliche Maßnahmen.....	32
5.3 Bewertung bereits diskutierter Maßnahmenvorschläge	33
6. Abwägung der Maßnahmen	42
6.1 Maßnahmenvariante 1: „Harte“ Maßnahmen (vgl. Abbildung 6.1)	42
6.2. Maßnahmenvariante 2: „Weiche“ Maßnahmen (vgl. Abbildung 6.2).....	44
6.3 Bewertung der Maßnahmenvarianten	47
6.4 Weitere ergänzende Maßnahmen.....	48
7. Zusammenfassung und Handlungsempfehlung	51

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1:	Untersuchungsgebiet Bremen-Borgfeld	3
Abb. 1.2:	Übersicht: Regionales Verkehrsnetz	4
Abb. 2.1:	Bestandsaufnahme zur verkehrlichen Situation: Straßennetz und Verkehrsregelungen im Gebiet.....	8
Abb. 2.2:	Bestandsaufnahme Verkehrsberuhigung	9
Abb. 2.3:	Straßennetzhierarchie	13
Abb. 3.1:	Analyseverkehrsmengen (Kfz/24 h)	15
Abb. 3.2:	Analyseverkehrsmengen (Kfz/8 h)	16
Abb. 3.3:	Definition der Verkehrsarten.....	17
Abb. 3.4:	Durchgangsverkehr (Kfz/8 h)	19
Abb. 3.5:	Gesamtverkehr im Zählzeitraum mit Anteil der Durchgangsverkehre (Kfz/8 h) ..	20
Abb. 4.1:	Bewertung anhand der Kriterien Gesamtverkehrsmengen, Durchgangsverkehr, Geschwindigkeitsniveau und Straßenraumnutzung	23
Abb. 4.2:	Bewertungshilfen zur Beurteilung von Verkehrsmengen sowie angrenzender Nutzungen und daraus resultierende Konflikte	25
Abb. 4.3:	Bewertung der gegenwärtigen verkehrlichen Situation	29
Abb. 5.1:	Maßnahmenvorschläge aus der bisherigen Diskussion.....	34
Abb. 6.1:	Maßnahmenvariante 1 „Hartes“ Maßnahmenpaket	43
Abb. 6.2:	Maßnahmenvariante 2 „Weiches“ Maßnahmenpaket	46
Abb. 6.3	Ergänzende Maßnahmenempfehlungen	50

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 4.1:	Einteilung der Bewertungskriterien.....	22
Tab. 4.2:	Bewertungshilfen der Querungs- und Längsverkehrssicherheit in Abhängigkeit	25
Tab. 4.3:	Ableitung der straßenabschnittsbezogenen Konfliktschwere	26
Tab. 5.1a:	Bewertung von bisher diskutierten Maßnahmenvorschlägen.....	37
Tab. 5.1b:	Bewertung von bisher diskutierten Maßnahmenvorschlägen.....	38

ANHANG:

1a	Wegespinne Zählstelle 1 – einwärts – vormittags 6.00-10.00 h [Kfz/4]
1b	Wegespinne Zählstelle 1 – auswärts – vormittags 6.00-10.00 h [Kfz/4]
1c	Wegespinne Zählstelle 1 – einwärts – nachmittags 15.00-19.00 h [Kfz/4]
1d	Wegespinne Zählstelle 1 – auswärts – nachmittags 15.00-19.00 h [Kfz/4]
1e	Durchgangsverkehre zwischen den Zählstellen 6 und 9 – vormittags 6.00-10.00 h [Kfz/4 h]
1f	Durchgangsverkehre zwischen den Zählstellen 6 und 9 – nachmittags 15.00-19.00 h [Kfz/4 h]
2a	Tagesganglinie am Knotenpunkt 554-1, Knotenarm Borgfelder Landstraße [Kfz/24 h]
2b	Tagesganglinie am Knotenpunkt 564, Knotenarm Upper Borg [Kfz/24 h]
3	Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehre an den Außenzählstellen [Kfz/8 h]

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Der Bremer Stadtteil Borgfeld ist in den letzten Jahren insbesondere durch das Neubaugebiet Borgfeld-Ost einwohnermäßig stark gewachsen. Damit verbunden ist eine Zunahme des Verkehrs in dem gesamten Wohngebiet und im Besonderen in den Zulaufstrecken zum übergeordneten Straßennetz. Aus der Abbildung 1.1 ist zu erkennen, dass die Anbindung des Stadtteils Borgfeld im Wesentlichen in östlicher Richtung an die Borgfelder Heerstraße und in untergeordneter Weise südlich an die Straße Am Lehester Deich erfolgt. Gleichzeitig wird die weitere Wohnbauentwicklung im Bereich des Stadtteils Borgfeld-West aus der Abbildung 1.1 ersichtlich. Infolge der zu erwartenden zukünftigen Einwohner werden sich die Verkehrsbeziehungen insbesondere vom Neubaugebiet Borgfeld-West nach Borgfeld-Mitte aufgrund der infrastrukturellen Einrichtungen erhöhen.

Infolge der städtebaulichen Entwicklung wurden die übergeordneten Verkehrsnetze ausgebaut. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Borgfeld sowie der Umgestaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur im Heerstraßenzug wurde die Anbindung von Borgfeld an das übergeordnete Straßennetz manifestiert. Zudem wurde im Ortskern die Borgfelder Heerstraße umgestaltet. Die Ortsteile Borgfeld-Timmersloh und -Warf sowie Lilienthal-Buendiek sind verkehrlich an das örtliche Straßennetz (Borgfelder Heerstraße) angebunden. Vor Ort werden von den Bewohnern Schleichverkehre in Wohnstraßen insbesondere aus diesen Bereichen sowie der L 154 thematisiert, so dass aus fachlicher Sicht mögliche Unverträglichkeiten zwischen dem Kfz-Verkehr und den Straßenraumnutzern zu untersuchen sind.

Vor diesem Hintergrund hat der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr in Bremen eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, bei der – basierend auf einer aktuellen Verkehrsanalyse – eine Bestandsbewertung des Straßennetzes und, darauf aufbauend, eine Konzeptionsentwicklung erfolgt.

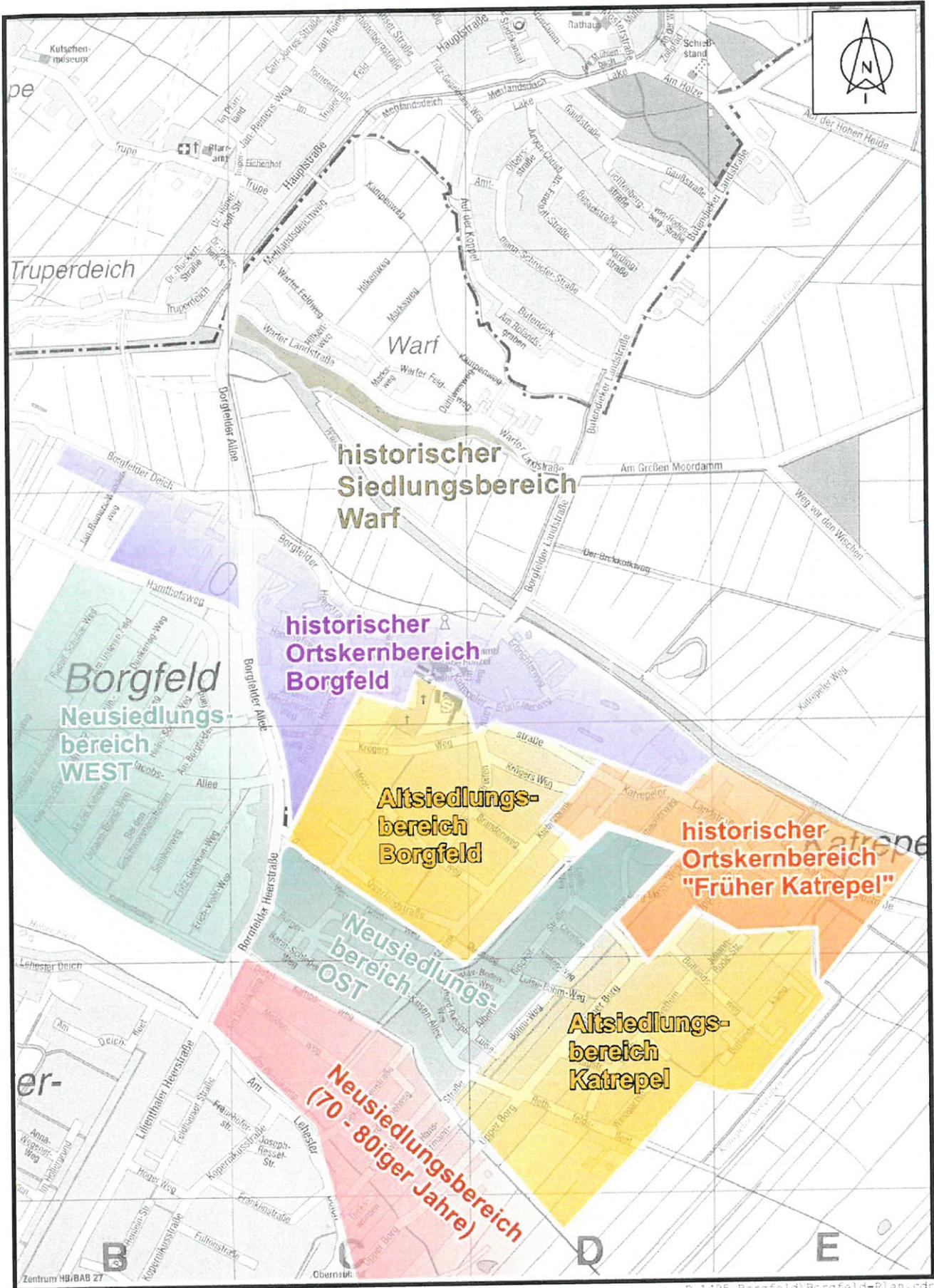
Das vorliegende Gutachten fasst die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammen und hat die Zielsetzung zu überprüfen, ob die nach Fertigstellung des Neubaugebietes Borgfeld-Ost eingetretene Verkehrssituation im Stadtteil den in der Bauleitplanung (B-Pläne Nr. 2064 und 2065) formulierten Absichten entspricht.

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Teilgebiet von Borgfeld, das im Norden durch die Wümme, im Osten durch die Marschwiesen, im Süden durch die Straße „Am Lehester Deich“ und im Westen durch die Borgfelder Heerstraße begrenzt wird. Der Neusiedlungsbereich West wurde nicht in den Untersuchungsbereich einbezogen, da bislang nur ein kleiner Teil der Planung und des Erschließungsstraßennetzes realisiert wurde. Es werden aber die

verkehrlichen Verflechtungen zwischen den zu Borgfeld gehörenden Gebieten Timmersloh und Warf betrachtet. Das regionale Verkehrsnetz ist in der Abbildung 1.2 dargestellt.

Für diese Verkehrsuntersuchung wurden folgende vorliegende Gutachten und Planunterlagen herangezogen:

- Ingenieurgemeinschaft SCHNÜLL HALLER und Partner (2003): Expertise zur Umgestaltung des Hamfhofsweges in Borgfeld – Endbericht zu Projekt-Nr. 0243 – im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen, Amt für Straßen und Verkehr – Hannover, Februar 2003
- GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH (2003): Freie Hansestadt Bremen Dorferneuerung Borgfeld. - Chancen nutzen – Gemeinsam Zukunft gestalten, im Auftrag der Stadtgemeinde Bremen vertreten durch das Ortsamt Borgfeld – Bremen, August 2003
- Bebauungspläne Nr. 2064 und Nr. 2065

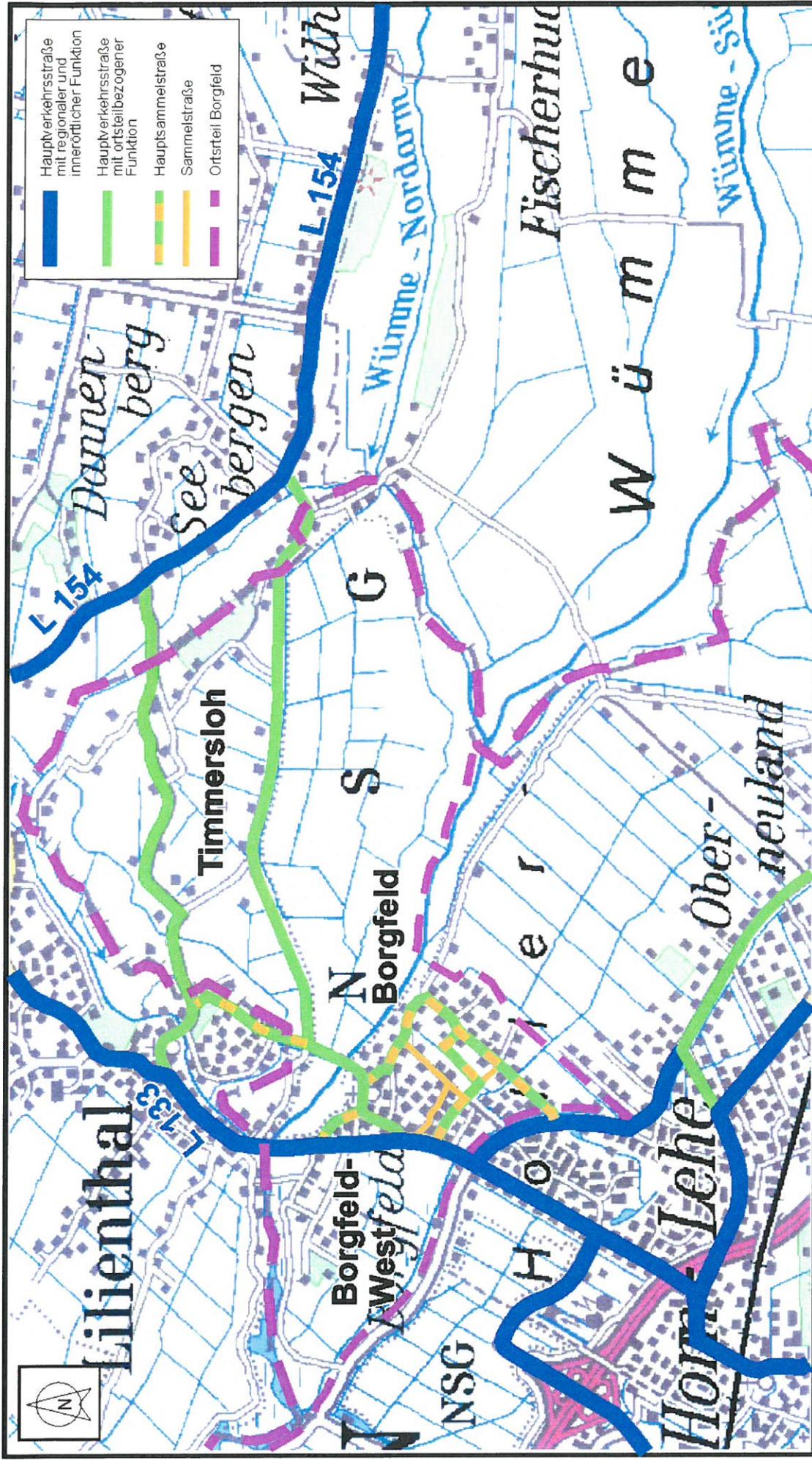


P 1495.Borgfeld\Borgfeld-Plan.cdr
16-12-2003

VERKEHRSKONZEPT
BORGFELD
HANSESTADT BREMEN

UNTERSUCHUNGSGEBIET
BREMEN-BORGFELD

1.1



P1496 Borgfeld / III / 25.02.04

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BREMEN-BORGFELD**

ÜBERSICHT: REGIONALES VERKEHRSNETZ

2. Analyse der Verkehrsstruktur

2.1 Städtebauliche Struktur

Zur Zeit leben im Stadtteil Borgfeld ca. 6.000³ Einwohner, wobei ca. 5.000³ Einwohner im Untersuchungsbereich Borgfeld wohnen. Die Zielplanung geht von einer Einwohnerzahl von ca. 8.500 Einwohnern aus, wobei die Bevölkerungszuwächse im Wesentlichen in Borgfeld-West erfolgen werden. Im Untersuchungsgebiet ist mit einer zusätzlichen Einwohnerzahl von rd. 600 zu rechnen.

Der Untersuchungsraum ist durch den alten Ortskern Borgfelds geprägt, der eine attraktive Ortslage mit umgebauten Hofstellen und dem Einkaufsbereich als Ortsmitte darstellt. Bezüglich der Verkehrserzeugung ist der Verbrauchermarkt (miniMAL) im Hamfhofsweg, der über die Borgfelder Heerstraße als auch über den Hamfhofsweg erreichbar ist, sowie der Kindergarten und sonstige Infrastruktureinrichtungen im Bereich der Borgfelder Heerstraße hervorzuheben. Die Anlieferung des Verbrauchermarktes ist nur über den Hamfhofsweg möglich.

Die Bedeutung des zentralen Bereiches wird sich im Zuge der Erschließung des Stadtteils Borgfeld-West erhöhen.

Im Bereich der Borgfelder Landstraße sind weitere Infrastruktureinrichtungen wie das Ortsamt, die Polizei, Feuerwehr, Schulen und die Kirche angesiedelt.

Im Bereich der Bürgermeister-Kaisen-Allee östlich des Kiebitzbrinks und am Krögersweg befinden sich Kindergärten.

Die Qualität des Ortskerns wird durch den Altbaumbestand und einige stilvoll umgestaltete Bereiche vor Repräsentativgebäuden unterstrichen.

Südlich und östlich des zentralen Bereiches, zwischen Querlandstraße und Distelkampsweg bzw. zwischen Kiebitzbrink und Upper Borg erstreckt sich das Neubaugebiet Borgfeld-Ost. Das neue Wohngebiet wird durch die vorhandenen Baumreihen geprägt. Städtebaulich sind jedoch Unterschiede zu Alt-Borgfeld nicht nur durch die Neubauten, sondern auch bezüglich der verkehrlichen Erschließung durch andere historisch begründete Ausbaustandards unverkennbar. Die Grundstücke des Neubaugebietes sollen mit Hecken eingefasst werden, so dass sich das Neubaugebiet in wenigen Jahren in das traditionelle Ortsbild einfügen wird. Eine besondere Wohnqualität des Stadtteils Borgfeld wird durch den direkten Übergang zur Landschaft geschaffen, so dass eine wohnungsbezogene Naherholung gegeben ist. Die angrenzenden Naherholungsbereiche sind für den lokalen wie den gesamtstädtischen Freizeitverkehr von erheblicher Bedeutung.

2.2 Straßennetz

Die Anbindung des Untersuchungsgebietes an das übergeordnete Straßennetz in Richtung Bremer Innenstadt erfolgt vorrangig über die Borgfelder Heerstraße. Eine zusätzliche Anbindung an den Heerstraßenzug in zentraler Lage ist über den Hamfhofsweg gegeben. Diese Anschlusspunkte sind lichtsignalgeregelt. Darüber hinaus verfügt das Untersuchungsgebiet über zwei weitere, nicht lichtsignalgeregelt und richtungsbeschränkte Anschlüsse (Querlandstraße, Distelkampsweg). Die Ortsdurchfahrt Borgfelder Landstraße / Borgfelder Heerstraße stellt eine verkehrliche Anbindung für die Ortsteile Borgfeld-Timmersloh und Borgfeld-Warf sowie Lilienthal-Butendiek an den Ortskern von Borgfeld und an das überörtliche Straßennetz dar. Nach dem Ausbau der Borgfelder Heerstraße und der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 in Mittellage bezieht sich die ÖPNV-Anbindung des Untersuchungsgebietes auf drei Straßenbahnhaltestellen im Verlauf des „Langen Jammer“ und vier Bushaltestellen im Verlauf des Straßenzuges Bürgermeister-Kaisen-Allee / Albert-Bischof-Straße (vgl. Bestandsaufnahme zur verkehrlichen Situation in Abbildung 2.1).

Das Straßennetz im Gebiet präsentiert sich hinsichtlich der Straßenbreiten und der Verkehrsregelung sehr unterschiedlich. Für Bremen und das Bremer Umland typische Straßenzüge sind die Borgfelder Heerstraße als zentrale Ortsdurchfahrt, die Katrepeler Landstraße und die Straße Upper Borg. Diese Straßen weisen ein Dachprofil, teilweise enge Fahrbahnbreiten und unbefestigte Seitenräume auf.

Die Bürgermeister-Kaisen-Allee weist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, beidseitig Parkstreifen und Gehwege (einseitig befestigt) sowie einen einseitigen Radweg (Zweirichtungsverkehr, jedoch nur einseitig beschildert) auf. Breite Fahrbahnen sind in den Straßen Moorkuhlenweg (6,90 m), Lange Streifen (6,90 m), Krögersweg (6,70 m), Bruchwetter (6,80 m), Butlandsweg (6,30 m), Kiebitzbrink (6,30 m) vorhanden. Diese haben, wie fast alle Straßen in Alt-Borgfeld, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt Borgfelder Heerstraße / - Landstraße, keine separaten Nebenanlagen. Für Fußgänger stehen allenfalls unbefestigte Seitenstreifen zur Verfügung, die aber auch von parkenden Kfz genutzt werden.

Einige Straßenabschnitte weisen Fahrbahnbreiten von unter 5,00 m auf wie z.B. Abschnitte des Hamfhofsweges (4,00 m), Katrepeler Landstraße (4,50 m), Upper Borg (4,80 m), Kiebitzbrink (Südabschnitt, 3,00 m). Die unterschiedliche Struktur der Straßen wird vielfach deutlich. Während Upper Borg und Katrepeler Landstraße als straßensiedlungsähnliche Haupteerschließungsstraßeⁿ entwickelt wurden, bei denen die Häuser einen Vorgartenbereich und einen relativ großzügigen Abstand zur Straße aufweisen, ist in der Neubaustruktur mit

den langen Fleetspännern eine eng am Fahrbahnrand liegende Bebauung mit schmalen Vorgärten realisiert. Auch die Dichte der neuen Bebauung ist erheblich höher.

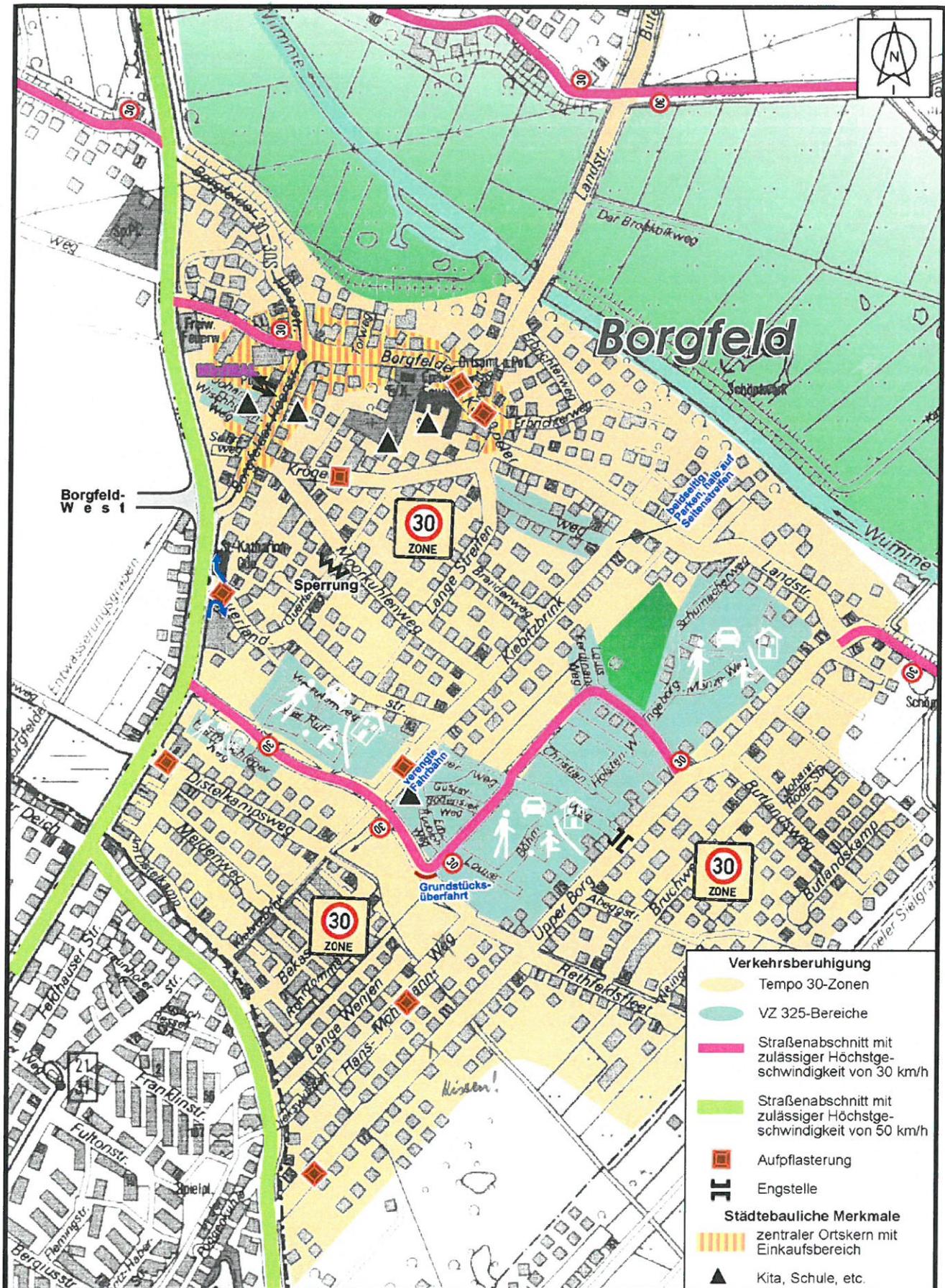
Die Verkehrsregelungen, die in der Abbildung 2.1 dargestellt sind, ergeben für das gesamte Untersuchungsgebiet ein sehr differenziertes Bild. Mit Ausnahme des Straßenzuges Bürgermeister-Kaisen-Allee / Albert-Bischof-Straße – der von der Buslinie 32 befahren wird und deshalb nicht in die Tempo 30-Zonenregelung einbezogen werden kann – ist für das Untersuchungsgebiet flächenhaft eine Zonengeschwindigkeitsregelung (Tempo 30-Zone) bzw. sind für einige Anliegerstraßen verkehrsberuhigte Bereiche (Verkehrszeichen 325/326 StVO) ausgewiesen.

An allen Knotenpunkten der Tempo 30-Zonen gilt die Vorfahrtregelung „rechts-vor-links“. Bevorrechtigt gegenüber den einmündenden Straßen ist der Verkehr des Straßenzuges Bürgermeister-Kaisen-Allee / Albert-Bischof-Straße. Es gilt jedoch als zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls 30 km/h, die – wie auch im Hamfhofsweg, auf der Warfer Landstraße, im Zuge der Straße „Am Großen Moordamm“ und im Abschnitt der Katrepeler Landstraße östlich des Upper Borg – durch ein Streckenverbot ausgeschildert ist. Darüber hinaus sind einzelne Straßennetzabschnitte wie z.B. der Upper Borg, Borgfelder Deich und der Ostabschnitt der Bürgermeister-Kaisen-Allee für Lkw > 12 t gesperrt.

Der Stadtteil ist durch die vorhandenen Verkehrsregelungen (vgl. Abbildung 2.1) bereits vollständig verkehrsberuhigt. Zur Unterstützung gibt es dazu noch folgende bauliche Maßnahmen (vgl. Abbildung 2.2):

- Engstellen
 - im Upper Borg südlich des Querweges
 - im südlichen Abschnitt des Kiebitzbrink (verengte Fahrbahn)
- Plateauaufpflasterungen
 - im Upper Borg vor der Einmündung in die Straße „Am Lehester Deich“
 - in der Katrepeler Landstraße im Abschnitt zwischen Erbrichterweg und Borgfelder Landstraße (Schule)
 - im Krögersweg östlich der Einmündung des Moorkuhlenweges (Kindergarten, Schule)
 - im südlichen Abschnitt des Kiebitzbrink (Kindergarten)
 - im Mittelabschnitt des Hans-Mohrmann-Weg *Strafe*
 - an der Einmündung der Querlandstraße in die Borgfelder Heerstraße
 - an der Einmündung des Distelkampsweg in die Borgfelder Heerstraße

Zur Querungssicherung ist am Südarms des Knotenpunktes Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Landstraße / Hamfhofsweg im Ortszentrum eine Fußgängerbedarfs-Lichtsignalanlage vorhanden.



P 1495.borgfeld \ Borgfeld.edr
16-04-2004

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BREMEN-BORGFELD

BESTANDSAUFNAHME
VERKEHRSBERUHINGUNG