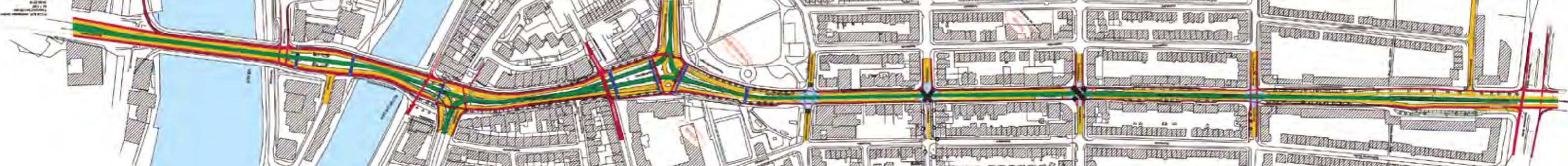


Die Neustadt –
Im Zentrum von Bremen, links der Weser

Für eine lebenswerte und sichere
Friedrich-Ebert-Straße





Straßenverlauf der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Innenstadt (Domsheide/Balgebrückstraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke) bis zur Neuenlanderstraße. Maßstab ca. 1: 3.000

IMPRESSUM

September 2019

friedrich-ebert-str.stadtneudenken.de

friedrich-ebert-str@stadtneudenken.de

Arbeitsgruppe Friedrich-Ebert-Straße

REDAKTION

Cornelia Ernst

Wolfgang Koehler-Naumann

Wolfgang Kumpfer

Gunter Mischner

Ingo Mose

Janne Müller

Johannes Osterkamp

Manuel Warrlich

Walter Wiedenmann



Stadt neu denken, die Friedrich-Ebert-Straße neu gestalten.

In vielen Großstädten Deutschlands vollzieht sich gegenwärtig ein auffälliger Wandel: Immer mehr Menschen ziehen (wieder) in die Stadt und entdecken die Qualitäten eines urbanen Lebens für sich. Dies ist auch in Bremen der Fall. Vor allem junge Menschen, Auszubildende und Studierende, Singles sowie Familien mit Kindern durchmischen die Quartiere. Gleichzeitig steigt mit der zunehmenden Lebenserwartung aber auch der Anteil älterer Menschen. Brennpunktartig verdichtet sich in den Stadtteilen und Quartieren, was Menschen bewegt und welche – häufig veränderten – Erwartungen und Ansprüche sie an das Leben in der Stadt haben. So auch in der Neustadt. Die Menschen schätzen die Nähe zu Kindertagesstätten, Schulen, Geschäften und Kneipen, erwarten gleichzeitig aber ein Mehr an Ruhe, Grün und Freiräumen. Ebenso wünschen sich mehr und mehr Menschen, das Leben in der Stadt nachhaltiger und sozialverträglicher zu

gestalten. In besonderer Weise wird der motorisierte Individualverkehr aufgrund von Lärm und Abgasen in den innenstadtnahen Quartieren von Menschen aller Altersgruppen als Belastung empfunden. Dabei gäbe es gerade hier gute Möglichkeiten, noch mehr als bisher Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen – stünde dem nicht eine einseitig auf den PKW ausgegerichtete Straßenverkehrsinfrastruktur in Form großer Trassen mit hoher Trennwirkung häufig im Wege! Aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Gesundheitsvorsorge und des Klimaschutzes ist es heute mehr als geboten, insbesondere Fuß- und Radverkehr in einem Stadtteil der kurzen Wege, wie es die Neustadt ist, zu stärken und das städtische Leben damit klimafreundlicher und nachhaltiger zu machen. Die Chancen, entsprechende Maßnahmen zum Vorteil vieler umzusetzen, sind jetzt größer denn je!



Legende:

- Geschützter Radfahrstreifen
- Straßenbahn („H“ = Haltestelle)
- Querung, Diagonalquerung
- 30 Tempo 30 km/h (durchgehend)
- Einrichtungen für Familien, Senioren und Kinder
- Quartiersgarage*

* Voraussetzung flächendeckende Bewirtschaftung des Parkraumes mit Überwachung

Mit diesen Maßnahmen machen wir die Friedrich-Ebert-Straße lebenswert und sicher

Die Neustadt – Im Zentrum von Bremen, links der Weser

Für eine lebenswerte und sichere Friedrich-Ebert-Straße

Immer mehr Menschen ziehen in die Neustadt, die sich dadurch zu einem der lebendigsten Stadtteile Bremens entwickelt. Die Friedrich-Ebert-Straße zerschneidet den Stadtteil und trennt das Flüsseviertel und die Südvorstadt. Sie stellt infolgedessen für viele Menschen ein großes Hindernis dar. So müssen viele Neustädter*innen die Straße queren, weil Krippen, Kitas, Schulen, Geschäfte, Spielplätze und Parks sich auf beiden Seiten der Friedrich-Ebert-Straße befinden. Insbesondere viele schutzbedürftige Schulkinder queren regelmäßig morgens und mittags die Straße.

Die Friedrich-Ebert-Straße ist als vierspurige Straße ausgelegt und dient gleichzeitig als Verbindungsstraße in die Bremer Innenstadt und als Wohnstraße für über Tausend Bremer Bürgerinnen und Bürger.

Täglich nutzen bis zu 25.000 Autos und LKWs, 15000 Fahrräder und mehrere hundert Fahrzeuge des ÖPNV den Straßenabschnitt zwischen Buntentorsteinweg und Wilhelm-Kaisen-Brücke. Morgens und abends nutzen die Bremer*innen den Fahrradweg und anschließend die Wilhelm-Kaisen-Brücke für ihren Weg zu ihrer Arbeitsstelle, zur Schule etc. in der Innenstadt. Zudem verlaufen in der Fried-

rich-Ebert-Straße die Straßenbahnlinien 4, 8 und 6, die ihr auf ganzer Länge folgt. Die Buslinien 24 und 26 sowie mehrere Linien, die Bremen mit dem Umland verbinden, nutzen ebenfalls die Friedrich-Ebert-Straße bzw. sie queren sie an wichtigen Fußgängerkreuzungen.

Um den Stadtteil über diese Verkehrsachse hinweg bei guter Verkehrssicherheit zu verbinden und um die Belastung der Anwohner*innen durch Lärm und Luftschadstoff-Emissionen zu reduzieren, schlagen wir das im Folgenden beschriebene Maßnahmenpaket für die Friedrich-Ebert-Straße vor.

Es ist eng!





1



2



3



4

1 + 4. Schwierige Erreichbarkeit der Straßenbahn
 2. Feierabendverkehr
 3. Lärmbelastung (tagsüber)

6

Das wollen wir erreichen:

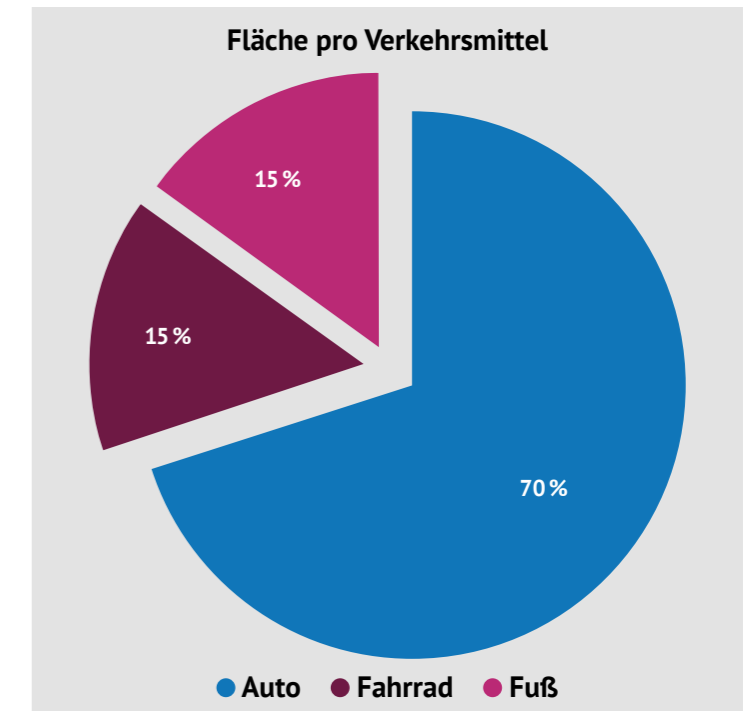
- Die Trennung zwischen Flüsseviertel und Südvorstadt überwinden
- Mehr Sicherheit für Fußgänger*innen, Kinder und Fahrradfahrer*innen
- Weniger Verkehrslärm und Abgase für die Anwohner*innen
- Mehr Lebensqualität

Und das sind die Maßnahmen, mit denen wir das erreichen wollen:

- Tempo 30 entlang der gesamten Friedrich-Ebert-Straße
- Breitere Bürgersteige für die Fußgänger*innen
- Geschützte Radfahrstreifen vom Leibnizplatz bis zur Martinistraße
- Eigene Fahrstreifen für die Straßenbahn
- Zusätzliche Ampeln, sichere und zügige Querungen für Fuß- und Radverkehr
- Verkehrssicherheit entlang der Schulwege in Höhe Gastfeldstraße, Kornstraße, Leibnizplatz und auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke



Sicherheit für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen



Aktueller Flächenanteil der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen in der Friedrich-Ebert-Straße in Prozent. (Fläche für Auto beinhaltet Straßenbahntrasse)

7

Tempo 30 entlang der gesamten Friedrich-Ebert-Straße

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit sollte für die Friedrich-Ebert-Straße auf der gesamten Länge, von der Neuenlander Straße bis zur Martinistraße, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gelten. Tempo 30 erhöht die Sicherheit für alle und sorgt für mehr Gleichberechtigung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen. Gerade die ungeschützten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen profitieren von Tempo 30. Die Straße wird von vielen Radfahrer*innen genutzt. Der dichte Fuß- und Fahrradverkehr steht in Konkurrenz zum Autoverkehr und verlangt eine Neuord-

nung des Straßenraumes, um auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen zu schützen. Alle Untersuchungen, die nach Einführung von Tempo 30 in verschiedenen Städten durchgeführt wurden, zeigen einen Rückgang von Unfallzahlen von bis zu 40%; die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten konnten um bis zu 60% reduziert werden. Tempo 30 rettet also Leben!

Tempo 30 sorgt für Verkehrssicherheit und reduziert auch krankmachenden Lärm und schädliche Abgase. Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine Straße, die häufig gequert werden muss und auf der viele Fußgänger*innen und Radfahrer*innen unterwegs sind; zudem wohnen an ihr ca. 1.100 Menschen. Diese Menschen sind von morgens bis abends dem Lärm und den Autoabgasen ausgesetzt. Mit bis zu 25.000 KFZ zwischen Buntentor und Weserbrücke und Lärmbelastungen über 60 dB(A) in der Nacht und mehr als 70 dB(A) am Tag gehört sie zu den am stärksten vom Autoverkehr belasteten Straßen der Innenstadt. Verkehrslärm stört die Entspannung und die Erholung und schädigt die Gesundheit. Bei Tempo 50 sind neben den Motorengeräuschen auch die Reifen-Roll-

Einspurige Straßenführung

geräusche laut zu hören. Bei Geschwindigkeiten über 50 km/h werden sie zur Hauptschallquelle. Eine Absenkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 halbiert den Lärm für die Menschen; langsam fahrende Autos sind leiser, und in Tempo 30 Zonen werden starke Brems- und Beschleunigungsvorgänge vermieden.

Durch die Einführung von Tempo 30 werden zudem Feinstaub- und NO₂-Belastung gesenkt. Tempo 30 Strecken tragen also aktiv zur Luftreinhaltung bei. Tempo 30 ermöglicht zudem neue Nutzungen der Freiräume an den zentralen Orten für Begegnung, Kultur und Erholung. ■



1. Tempo 30-Markierung
2. Intensive Auslastung, Richtung Innenstadt (auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke)
- 3 + 4. Stark frequentierte Querung der Pappel-/Gastfeldstraße

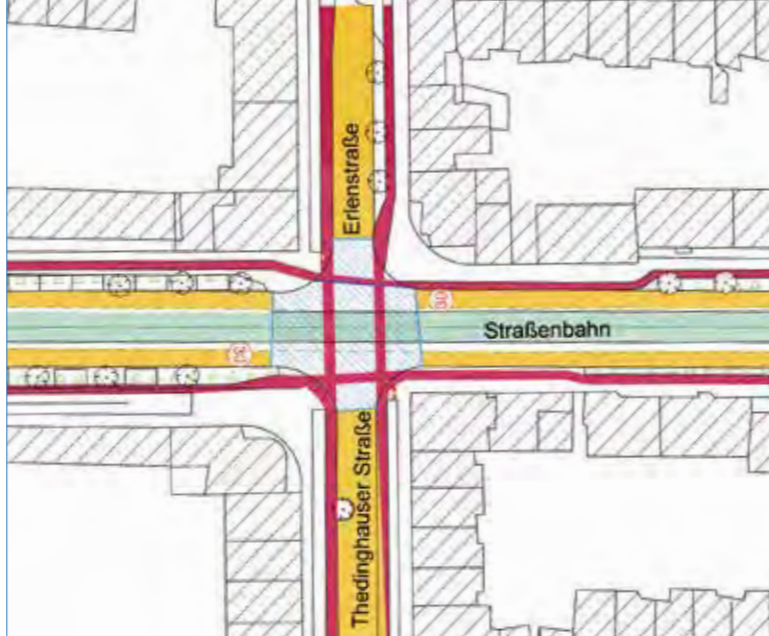


Eigene Fahrstreifen für die Straßenbahn

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine der letzten Hauptstrecken im Bremer Straßenbahnnetz ohne eigenen Gleiskörper und mit Haltestellen auf der Fahrbahn. Dies führt bei Stau zu Fahrtverzögerungen und zu Unfallrisiken für die Fahrgäste an der Haltestelle „Gastfeldstraße“.

Wir fordern daher einen eigenen Gleiskörper mit schalldämpfendem Rasengleis und Haltestelleninseln an der Gastfeldstraße. Wo dies aufgrund der räumlichen Enge nicht möglich ist, sind andere barrierefreie Haltestellenlösungen zu entwickeln und der gesamte Gleiskörper zumindest durch Fahrbahnmarkierungen für den Individualverkehr zu sperren. ■

Behinderung der Straßenbahn, erschwertes Einsteigen in die Bahn durch wartenden Autoverkehr.



Vorschlag zur Neugestaltung der Querung Erlen-/Thedinghauser Straße

Zusätzliche Ampelquerung an der Kreuzung Erlen-/Thedinghauser Straße

Zur besseren, umwegfreien Querung der Friedrich-Ebert-Straße für Fuß und Rad in beide Richtungen schlagen wir vor, zusätzlich zu der vorhandenen Ampel auf der Nordseite der Kreuzung eine Ampelquerung auf der Südseite der Kreuzung Thedinghauser Straße/Erlenstraße zu installieren. Diese Maßnahme trägt zur Verbesserung der Quermöglichkeit und damit zur Verkehrssicherheit bei, beinhaltet aber die gleiche Durchlässigkeit für Autos und ÖPNV auf der Friedrich-Ebert-Straße. ■



Alltag an der Pappelstraße/Gastfeldstraße



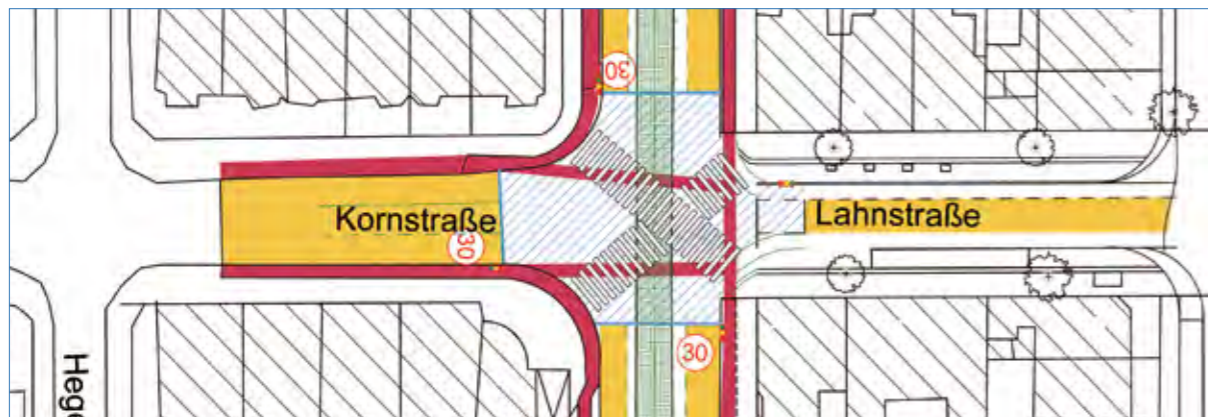
Verbesserte Verkehrssicherheit entlang der Schulwege in Höhe Pappel-/Gastfeldstraße und Lahn-/Kornstraße durch „Rundumgrün“

Knotenpunkte bergen besondere Sicherheitsrisiken. Hier kreuzen sich die Wege aller Verkehrsteilnehmenden. Die Kreuzungen in Höhe von Pappel-/Gastfeldstraße und von Lahn-/Kornstraße sind zentrale Orte, an denen viele Menschen die Friedrich-Ebert-Straße kreuzen. Morgens, mittags und nachmittags sind das im Wesentlichen auch Schüler*innen, die von einem Teil der Neustadt zur Schule in den anderen Teil der Neustadt gehen oder mit dem Fahrrad fahren. Die Situation an den Kreuzungen ist unbefriedigend und schon seit Langem

organisieren die Schulleitern einen privaten Verkehrssicherungsdienst für ihre Kinder.

Damit die Situation an den Kreuzungen sicherer wird, müssen sie auch baulich übersichtlich gestaltet werden. Wir fordern Umbauten, wie rote Fahrradfurten und weitere Zeichen auf den Fahrbahnen mit entsprechender Beschilderung zur klaren Erkennbarkeit des neu einzuführenden „Rundum-Grün“ für Fußgänger*innen. Rundum-Grün heißt: es gibt Phasen, in denen alle Ampeln für den motorisierten Verkehr und Fahrräder auf Rot stehen, während die Fußgänger*innen in allen Richtungen grün haben, also die Kreuzung in jede gewünschte Richtung überqueren können – auch diagonal. ■

Neugestaltung der Querung Lahnstraße/Kornstraße



Ampelsymbol für „Rundum-Grün“.

Zusätzliche Querungen in Höhe der Neustadtscontrescarpe und des Neustadtwalls

Für eine Stärkung der Fußverkehre schlagen wir eine zusätzliche Ampel auf Höhe der Neustadtscontrescarpe und eine „Grüne Welle“ für den querenden Radverkehr in Richtung Weserbrücken vor. Damit erreichen wir einen sicheren Fußweg für die Schüler*innen der Oberschule am Leibnizplatz, eine sichere Erreichbarkeit des SOS-Kinderdorfs und des Ortsamtes sowie eine Zusammenführung des Grünzugs der Neustadts-Wallanlagen. Dies verbessert die Erreichbarkeit des Spielplatzes und verbindet die Fußgängerverkehre in den beiden Teilen der Neustadtswallanlagen.



Abbildung oben und unten: Bereich für die zusätzliche Ampel und Querung an den Neustadts-Wallanlagen/Schule am Leibnizplatz.

Die Querung des Leibnizplatzes im Zuge des Neustadtwalls ist für Radfahrende zur Zeit nur über einen stark versetzten Fußgängerüberweg möglich. Hier muss eine neue direkte Fahrradquerung in Verlängerung des Neustadtwalls angelegt werden, um die Konflikte mit den Fußgänger*innen an der Haltestelle zu vermeiden und die Verbindung zwischen Hochschule und Kleiner Weser zu erleichtern. ■





Geschützter Radfahrstreifen in der Friedrich-Ebert-Straße

Neugestaltung der Ampelknoten am St.-Pauli-Deich und am Franziseck

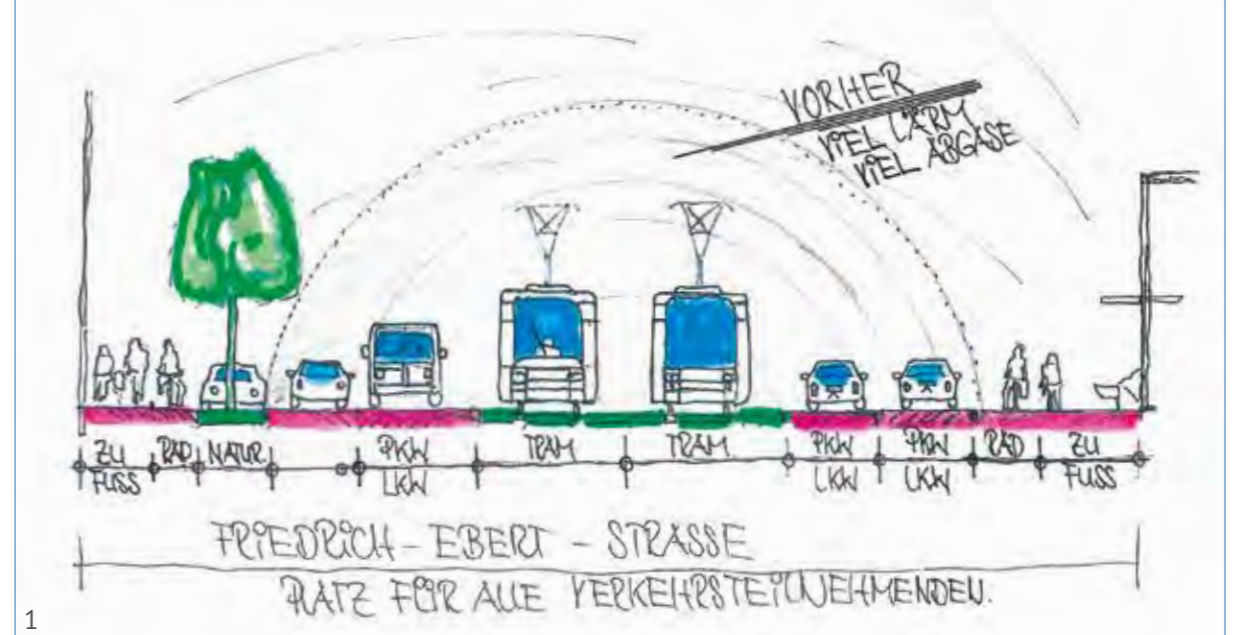
Im Rahmen der Deicherhöhung für den Küstenschutz der Kleinen Weser wird auf der Deichkrone eine vom Fußverkehr getrennte Fahrradpremiumroute gebaut. Auf Höhe der Straßen St.-Pauli-Deich/Am Deich muss dazu eine neue und direkte Ampelquerung über die Wilhelm-Kaisen-Brücke angelegt werden, um die Premiumroute mit dem Stadtteil zu verknüpfen.

Am wichtigsten Zugang der Werderinsel an der Einmündung des Franzisecks in die Wilhelm-Kaisen-Brücke teilen sich Menschen zu Fuß und mit dem Rad einen versetzten und engen Fußgängerüberweg. Auch hier muss eine neue und direkte Ampelquerung für die Radfahrenden geschaffen werden, damit dieses Quartier angemessen und konfliktfrei an die Neustadt angebunden wird. ■

Geschützter Radfahrstreifen und breite Fußwege vom Leibnizplatz bis zum Tiefer

Für zahlreiche Bremer*innen auf dem Weg zu Arbeit, Schule, Einkaufen, Kultur und Freizeit ist die Friedrich-Ebert-Straße der zentrale Weg um mit dem Fahrrad oder zu Fuß zwischen Neustadt und Innenstadt. Täglich nutzen bis zu 15.000 Radfahrende die Wilhelm-Kaisen-Brücke. Die Kapazität des Fahrradweges ab Buntentor reicht schon heute nicht aus, damit die Radfahrenden sicher durch den Verkehr kommen. Immer wieder kommt es auf der Brücke und davor zu kritischen und gefährlichen Situationen. Dieses Problem wird sich mit zunehmendem Wohnungsbau noch weiter verschärfen.

Um Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auch einen sicheren Weg in die Bremer Innenstadt zu ermöglichen, müssen Rad- und Fußwege entzerrt und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erhöht werden. Dies kann am besten durch zusätzliche Fuß- und Fahrradbrücken über die Kleine Weser und Weser geschehen, aber auch durch breitere Fußwege und einen sogenannten Geschützten Radfahrstreifen, die wir hier beidseitig ab Leibnizplatz bis Martinistraße zulasten der jeweils rechten Fahrspur vorschlagen.



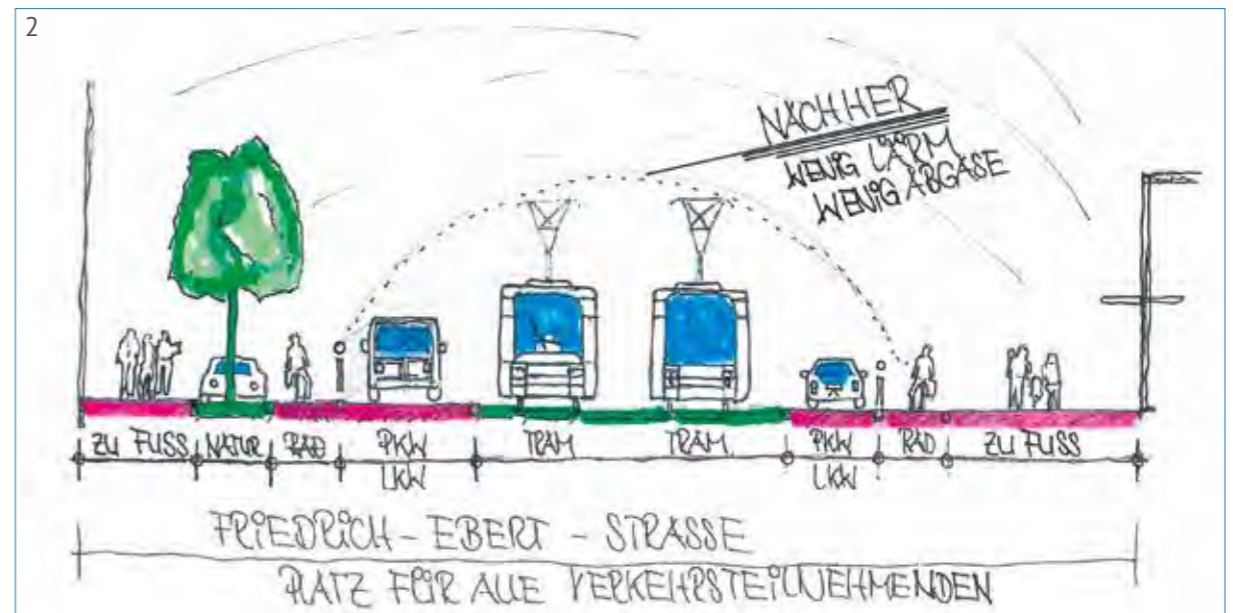
1

Verkehrsteilnehmende vorher

Der Platz für parkende Autos sollte stadtwärts auf das für den Ladeverkehr unverzichtbare Minimum beschränkt werden. Mit der Geschütz-

ten Radfahrstrecke im Straßenraum wird dann auch für Fußgänger*innen der Platz gewonnen, den Geschäfte und Gastronomie in dem heute engen Straßenraum so dringend brauchen. ■

Verkehrsteilnehmende nachher



2

Für eine lebenswerte und sichere Friedrich-Ebert-Straße

Das wollen wir erreichen:

- Mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Kinder
 - Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer*innen
 - Weniger Lärm für Anwohner*innen
 - Weniger Abgase
- Mehr Lebensqualität für alle

