



## **Beiratsfraktion Walle**

---

### **Verkehrskonzept "Walle Central"**

#### **Der Stadtteilbeirat Walle möge beschließen:**

Das von den Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen eingebrachte Verkehrskonzept "Walle Central" soll ab 2018 im Fachausschuss "Quartiersentwicklung" behandelt werden.

#### **Begründung:**

Das Verkehrskonzept "Walle Central" ist vielfältig und umfassend und wird deshalb intensiv beraten werden müssen. Deshalb empfiehlt es sich, dieses Thema aus dem FA "Bau ..." herauszunehmen. Zudem ist festzustellen, dass das bisherige Thema im FA Quartiersentwicklung "Desdorfer Platz" bald abgeschlossen werden kann und es deshalb angezeigt ist, den FA mit der Verwirklichung eines neuen Konzeptes zu betrauen.

Bremen, den 14.11.2017

DIE LINKE. Im Beirat Walle  
c/o Jörg Tapking, Geestemünder Str. 19, 28219 Bremen

Verteiler  
per Mail

**Jörg Tapking**

Fraktionssprecher

Geestemünder Straße 19

0421-3909025

joerg.tapking@dielinke-bremen.de

www.dielinke-bremen-nordwest.de/

Bremen, 03.12.2017

Der Beirat Walle möge folgendes **Auskunftsbegehren** nach § 7 (1) 1. OBG beschließen:

Der Beirat Walle begehrt Auskunft von den zuständigen Stellen im Bereich Verkehr und Umwelt in der Angelegenheit Umleitungsempfehlung des Verkehrs von der A27 auf die B6 / B75 ab BAB-Abfahrt Überseestadt für die Fahrtrichtung Osnabrück und stellt dazu folgende Fragen:

1. Aus welchem Grund und für welchen Zeitraum wurde o.g. Umleitungsempfehlung angeordnet?
2. Gibt es eine Verkehrszählung entlang der Strecke, wie sehen die Ergebnisse dazu aus? Gibt es signifikante Unterschiede gegenüber früheren Verkehrszählungen?
3. Finden entlang der Strecke an der B6 Messungen der Schadstoffbelastungen der Luft statt? Wie sehen die Ergebnisse dazu aus?
4. Wird die Belastungsmöglichkeit der Brücke am Utbremer Kreisel überschritten, wenn dort LKW an LKW steht, wie sind dort die Grenzen der Belastung? Wird die Auslastung der Brücke beobachtet, wie sind die Ergebnisse?
5. Welche Auswirkungen hat eine erhöhte Verkehrsbelastung auf der B6 auf den Verkehrsabfluss aus der Eduard-Schopf-Allee auf die B6 / Stephanibrücke?
6. Gibt es Alternativmöglichkeiten zur Umleitung des Verkehrs von einer mehrspurigen Autobahn auf eine Strecke durch bewohntes städtisches Gebiet, welches zudem im Gebiet Hochbrücke (Utbremer Kreisel) bis zur Weserbrücke nur eine einspurige Fahrmöglichkeit aufweist. Wenn ja, wie sehen die aus, was spricht dagegen oder dafür?

Begründung:

Die Ausschilderung der Richtungsempfehlung Osnabrück mit dem Zeichen 467 (orangener Pfeil) an der BAB Abfahrt Überseestadt führt augenscheinlich zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der B6 im Beiratsgebiet mit zunehmenden Staus und damit zu einer zusätzlichen Belastung der Bevölkerung durch vermehrte Lärm- und Schadstoffemissionen. Gleichzeitig sind immer häufiger Staus in den umliegenden Straßen zu beobachten. Diese Beobachtung trifft möglicherweise auch für den Abfluss des Verkehrs von der Eduard-Schopf-Allee auf die B6 / Stephanibrücke zu.

Im Zusammenhang mit einer gestiegenen Verkehrsbelastung ist nach Auffassung des Beirats Walle auch zu prüfen, inwieweit Brückenbauwerke (bei bekannt schlechten Erhaltungszuständen) ihre Belastungsgrenzen erreichen.

Der Beirat Walle erwartet eine zeitnahe Aufhebung der Umleitungsempfehlung und Ausschilderung alternativer Fahrempfehlungen z.B. über das Bremer Kreuz. Er erhofft sich von diesen Maßnahmen eine Verringerung des Verkehrs im Beiratsgebiet sowie einen besseren Verkehrsabfluss.

Thomas Bierstedt, Jörg Tapking und Fraktion DIE LINKE

### **Überlegungen zur Entwicklung schneller und bevorzogter Fahrradwege im Bremer Westen**

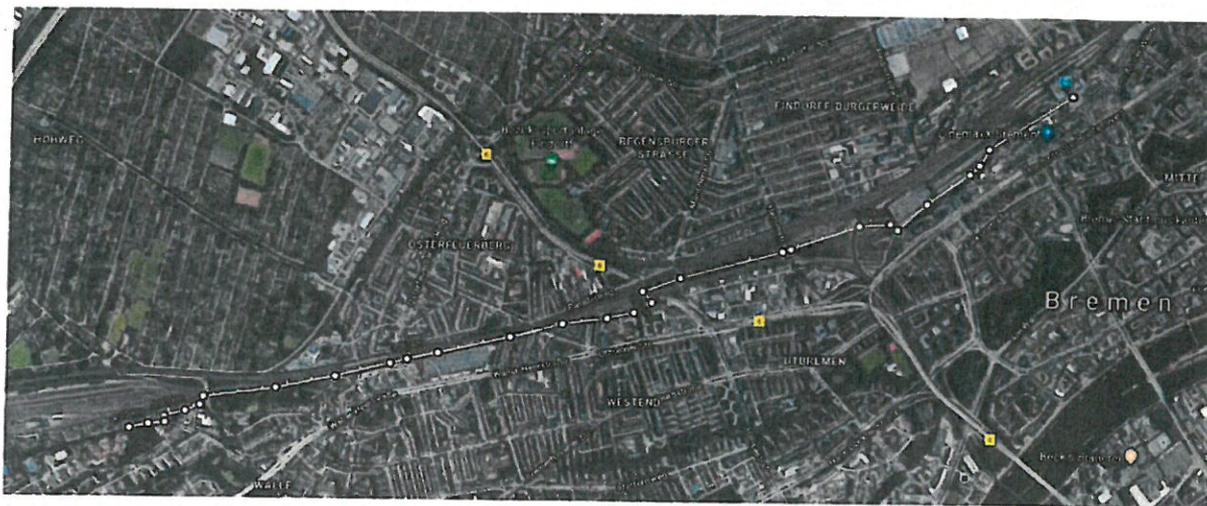
Die Planung der Premiumroute D15 entlang der Weser, von Farge bis nach Hemelingen eröffnet Perspektiven für die angrenzenden Stadtteile, die nicht nur auf effektivere Verkehrsflüsse betreffen.

Entlang dieser qualitativ hochwertig auszubauenden Fahrradwege kann durch eine Konzentration des motorisierten Verkehrs neue Lebensqualität durch reduzierte Lärm- und Abgasemissionen entstehen. Auch für die Ansiedlung kleinerer Geschäfte an diesen Routen ergeben sich Möglichkeiten, deren Förderung genau zu prüfen ist. Die nun für den Teilabschnitt in Walle vorgestellte Führung wertet die Verkehrsachsen des Stadtteils auf und ist in ihrem Ausbau geeignet, eine Verlagerung von KFZ hin zu umweltschonender Fortbewegung zu befördern.

Das Verkehrskonzeptes "Walle Central" bildet hierzu einen Baustein.

In diesen radelnden Kontext fügen sich auch die Planungen für den Umbau des Osterfeuerberger Rings ein. Die Strecke am Osterfeuerberger Ring ist Teil der Premiumroute D19.b aus dem Bremer Verkehrsentwicklungsplan 2025 von Hastedt über Schwachhausen und Findorff in die Überseestadt. Es ist sicherzustellen, dass der Ausbaustandard für den Radverkehr von Anfang an einer Premiumroute entsprechen wird.

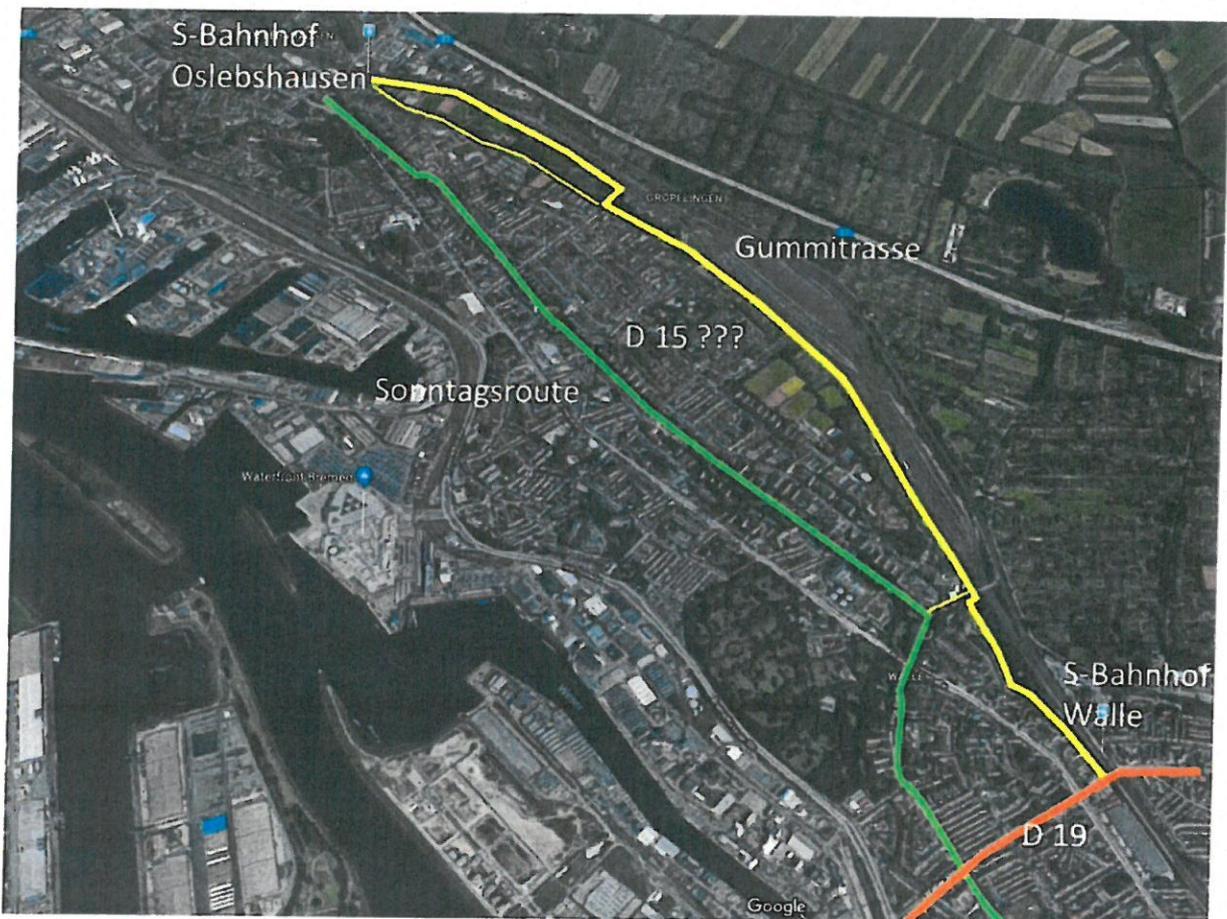
Gleichwohl entsprechen die geplanten Premiumrouten nicht dem Konzept von Fahrradschnellwegen, wie sie aus anderen Regionen bekannt sind. Expressrouten für den Radverkehr haben andere Anforderungen an die Trassen und erfordern besondere Regeln für den zu- und abfließenden, wie für den kreuzenden Verkehr. Die Strecke setzt vor allen Dingen auf ehemalige Bahnstrecken bzw. auf Gleise die jetzt nicht mehr genutzt werden und würde Kreuzungsfrei auf dem Bahndamm verlaufen und nur bei den Anknüpfungspunkten Ab- und Auffahrten haben (ähnlich wie bei Autobahnen).



Der im eingefügten Bild gezeigte Verlauf einer möglichen Trasse enthält Anknüpfungspunkte an die Hemmstr. die Münchenerstr., die Osterfeuerbergstr., das Walle Center, der Waller Ring, der Grünzug West und dann auch den Mählandsweg zwischen Oslebshausen und dem Hauptbahnhof.

Durch einen derartigen Verlauf könnten folgende Ziele erreicht werden:

- ein höheres Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs wäre möglich, dies ist im Grünzug und auf den anderen Abschnitten unerwünscht, weil gefährlich;
- Konflikte mit dem kreuzenden Kfz-Verkehr reduzieren;
- Die Nutzung auch des Waller Teils des Grünzugs West für Aufenthalt und Erholung ist zu bestärken, für schnelle Verkehre bietet sich der Mählandsweg an;
- Aktiv auf Fördermittel für Walle und Gröpelingen bauen;
- Das Potenzial der Achse Mählandsweg in Bezug auf Geschwindigkeit und Kapazität nutzen;
- Die Fahrradroute von Gröpelingen durchs Parzellegebiet an die Uni ermöglichen.



Der Mählandsweg als ein die Bahn begleitender (autofreier) Weg von Grambke/Oslebshausen bis zu unserem Almata-Hochhaus und am Waldau-Theater vorbei weiter bis an den Osterfeuerberger Ring hin in die Innenstadt zum Hauptbahnhof ist ein ungeheures ungenutztes Potenzial für Walle und Gröpelingen. Am Mählandsweg investiertes Geld würde eine "Rückseite" der Stadt aus dem Dornröschenschlaf erwecken. Diese Piste würde nahezu autofrei sein und noch nicht einmal gekreuzt werden.

Diese Achse könnte

- beide großen Sportanlagen in Gröpelingen bzw. Oslebshausen von der „Rückseite“ her erschließen.



## *Fahrradexpressrouten durch den Bremer Westen*

- Ebenso die Schulzentren Rübekamp, GSW und NOG.
- Weiterhin auch und vor allem den Oslebshauer Bahnhof erreichbar machen, der bislang von der Gröpelingen noch gar nicht ausreichend erkannt und frequentiert wird.
- Eine ganze Reihe weiterer Wohnungsbauflächen und Brachen erschliessen, die jetzt endlich in Gröpelingen in Konkurrenz zu den Angeboten der Vonovia treten sollen bzw. könnten;
- über den Mählandsweg könnte sodann die Fahrradroute von Gröpelingen durchs Parzellegebiet an die Uni ermöglicht werden. Die Brücke dafür über das Waller Fleet ist schon vorhanden, allein der durchgängige Fahrradweg fehlt noch. Damit rückte Gröpelingen gefühlt näher an die Uni, was für die Stadtentwicklung aus unserer Sicht ein wichtiger Impuls wäre.

Kontakt: Karsten Seidel, Waller Grüne, Tel. 0172-4241186

## Der Beirat begrüßt ein Fahrradfreundliches Walle – Stellungnahme zur Premiumroute D 15

- Der Waller Beirat hat seit 2015 die Planung der Premiumroute D15 entlang der Weser, von Farge bis nach Hemelingen, positiv begleitet. Die nun für den Teilabschnitt in Walle vorgestellte Führung wertet die Verkehrssachsen des Stadtteils auf und ist in ihrem Ausbau geeignet, eine Verlagerung von KFZ hin zu umweltschonender Fortbewegung zu befördern.
- Der Waller Beirat hat daran gearbeitet, dem wachsenden Stadtteil und den Nachfragen vieler BürgerInnen nach einem beruhigten, sicheren und kooperativen Verkehrsangebot zu entsprechen. Die Premiumrouten D 15 und D 19.b fügen sich hier synergetisch ein.
- An vielen Stellen decken sich die Pläne für die Fahrradroute mit langjährigen Forderungen des Waller Beirats, so zum Beispiel in der Straße Lange Reihe, die durch die Premiumroute erstmals wirklich für den Radverkehr nutzbar wird. Wir beziehen uns auch auf die Befahrung vom 24. Oktober 2017.
- Diese Premiumroute wird nach unserer Kenntnis der Maßnahmen von SUBV keine Fahrradschnellstraße mit Vorrang für den Radverkehr werden. Es wird eine Ausstattung und Markierung geben, die dem Radverkehr Aufmerksamkeit gibt. Das ist für Walle angemessen. Ein Fahrradschnellstraße müsste auf anderen Trassen verlaufen, z.B. entlang der Bahnlinie.
- Am 16.10.2017 wurde im Ausschuss Bau und Verkehr des Beirates der Entwurf des Verkehrskonzeptes "Walle Central" vorgestellt. In diesen Vorschlag fügen sich die Planungen für die Premiumroute synergetisch ein.
- Eine Integration mit bisherigen Verkehrskonzepten zum Dedesdorfer und Ökumenischen Platz sowie mit „Walle Central“ ist zu gewährleisten.
- Waller Ring und der umzubauende Ostermeyer Ring sind Teil der Premiumroute D19.b aus dem Bremer Verkehrsentwicklungsplan 2025. Die Verknüpfung mit der Route D 15 soll sichergestellt werden.
- Integrationen mit Maßnahmen, um den Geschäften entlang des Steffensweg im Stadtteil Perspektiven durch spürbare städtebauliche Verbesserungen zu geben! Ansiedlungen und fußläufige Verkehre fördern.
- Insbesondere die Anlage der Premiumroute D15 ermöglicht es, dass in einem überschaubaren Zeitrahmen viele Straßen, die sich noch in einem schlechten Zustand befinden, saniert werden. Dazu zählt vor allem die Bremerhavener Str. zwischen Helgolander und Elisabethstr.
- Der Anschluss an den Mehlandsweg durch Gröpelingen nach Oslebshausen und Grambke eröffnet viele Potenziale der Stadtentwicklung, die auch für Walle von Bedeutung sind (s. Anmerkung auf Seite 5).

# Der Beirat begrüßt ein Fahrradfreundliches Walle – Stellungnahme zur Premiumroute D 15

## Streckenführung von der Stadt her in Richtung Gröpelingen:

Nr	Abschnitt	Situation	Kommentar Beirat	Prio (1-4)
1	Doventor – Einfahrt in der Grünzug / Hans Böckler Strasse (HBS)	Klassischer Radweg, Zustand OK,	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entsprechend der Norm ausbauen</li> <li>- Einmündung an der „Eiserbahn“ kennzeichnen</li> <li>- Ausfahrt Grünzug auf Hans Böckler Strasse: bessere Ansicht nach den von links kommenden Radfahrern, der Fußgängern herstellen (Spiegel aufstellen, der Verschwengung des Radweges)</li> </ul>	4
2	Grünzug HBS - Haferkamp	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pflaster teilweise defekt</li> <li>- Übergang StraBa neu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entsprechend der Norm ausbauen</li> <li>- Kreuzung mit Fußweg zum Supermarkt kennzeichnen</li> <li>- Vorbeifahrt zum Spielplatz absichern, ggfs die Premiumroute 20-30 mtr nach Süden verlegen</li> <li>- „Schlenker“ zum StraBa Übergang einbauen, um das Unfallrisiko zu reduzieren</li> </ul>	2
2	Haferkamp-Grünzug-Hansestrasse	Teilweise neue Pflasterung in den ersten 150 mtr mit Trennung Rad/Fussweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entsprechend der Norm ausbauen</li> <li>- Am Mehrgenerationenplatz den Radweg nach Süden 15 mtr an das Gebüsch verlegen, um Nutzerkonflikte zu vermeiden.</li> <li>- Sicherheitsmaßnahme zum Spielfeld erwägen</li> <li>- Fußgängerüberwege im weiteren Verlauf kennzeichnen</li> <li>- Breiten Ampelhalt zur Hansestraße einrichten</li> </ul>	3 (Trennung zu Beginn: 1)
3	Entlang Steffensweg bis zur St Magnus Str.	Radweg etwa 3,8 mtr breit, asphaltiert, parallel breiter Fußweg, Autos parken längs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weitgehend unkritisch</li> <li>- Entsprechend der Norm ausbauen</li> <li>- Fußgängerüberwege kennzeichnen</li> </ul>	4
4	Ökumenischer Platz	Derzeit breite Flächen, uneindeutige Ampel. Geplanter Kreisverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enge Zusammenarbeit mit der Abteilung R. Imholze bei der Planung der Erschließung.</li> </ul>	1

# Der Beirat begrüßt ein Fahrradfreundliches Walle – Stellungnahme zur Premiumroute D 15

Nr	Abschnitt	Situation	Kommentar Beirat	Prio (1-4)
5	St Magnus-Str – Elisabethstr.	Radweg etwa 3-5 – 3.8 mtr breit. Weitgehend Zustand OK. parallel breiter Fußweg, Autos parken längs.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pfliffige Lösung zur Führung der Rad- und Fußverkehre entlang des Kreisel entwickeln.</li> <li>- Ampel abschaffen.</li> <li>- Weitgehend unkritisch</li> <li>- Entsprechend der Norm ausbauen</li> <li>- Fußgängerüberweg- und Straßeneinmündungen kennzeichnen</li> <li>- Zwischen Grenzstr und E-Str das aufgesetzte Parken unterbinden.</li> </ul>	4
6	Kreuzung Elisabethstr	Funktionierende Kreuzung. Ampel etwas überflüssig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Verknüpfung mit Walle Central die Kreuzung zum Kreisverkehr ohne Ampel ausbauen</li> <li>- Pfliffige Lösung zur Führung der Rad- und Fußverkehre entlang des gewünschten Kreisels entwickeln.</li> <li>- Vorhandene Geschäfte in die Planung integrieren und stärken.</li> <li>- NOTA: evtl. Schleichverkehre aus/zur Ü-Stadt bedenken und vermeiden</li> </ul>	2
7	Elisabethstr – Bremerhavener Str	Bis Karl Peters Str. Radweg OK Ab KPS bis Bhw Str. Radweg z.T. schmal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hängt da eigentlich schon das neue Zusatzschild zu Namen?</li> <li>- das aufgesetzte Parken unterbinden.</li> <li>- Den schmalen Streifen entlang der Heimstiftung besonders markieren.</li> <li>- (spontane) Fussverkehre aus der Schule zu Spitzenzeiten beachten</li> </ul>	4
8	Kreuzung St-Weg/Bhw Str.	Breite ausgebauter Kreuzung. Planung für Übergang vom D'Platz zum Spielplatz liegt noch nicht im Detail vor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In die breite Kreuzung und mit dem D'Platz – Vorhaben integrieren</li> <li>- Premiumroute ggfs auf dem jetzigen Parkplatz nördl vom Grundreieck führen</li> </ul>	

# Der Beirat begrüßt ein Fahrradfreundliches Walle – Stellungnahme zur Premiumroute D 15

Nr	Abschnitt	Situation	Kommentar Beirat	Prio (1-4)
8	St-Weg bis Waller Ring	Aufgemalter schmaler Radweg auf beiden Seiten, Bäume mittendrin. Unbefriedigend.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diesen Abschnitt St-Weg als „Am Weg frei“ ausweisen</li> <li>- Bürgersteige sanieren und dann als Fußweg belassen</li> <li>- Die Straße nach Vorbild Benquestr umbauen: R u L parken auf Kopfsteinpflaster, in der Mitte asphaltierter Radstreifen für beide Richtungen</li> </ul>	1
9	Kreuzung Waller Ring	Keine größeren Probleme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampel belassen.</li> <li>- Integration mit Premiumroute D 19, b. sicherstellen</li> <li>- Entsprechend der Norm ausbauen</li> </ul>	4
10	Lange Reihe	Unbefriedigend. Gar keiner, oder aufgemalter kleiner Radweg auf beiden Seiten, Bäume mittendrin. Parkprobleme Schule und KITA auf Höhe der Kirche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bürgersteige sanieren und dann als Fußweg belassen</li> <li>- Die Straße nach Vorbild Benquestr umbauen: R u L parken auf Kopfsteinpflaster, in der Mitte asphaltierter Radstreifen für beide Richtungen</li> <li>- Den jetzigen Radweg an der NW-Mauer zum Park als Fußweg umwidmen.</li> <li>- Erfordernisse KITA und Schule beachten!</li> <li>- Übergangsweise ab sofort das aufgesetzte Parken unterbinden</li> </ul>	1
11	Kreuzung Lange Reihe/Waller Heerstr	Kürzlich für Radler zufriedenstellend ausgebaut Nachbesserungsbedarf Linksebene in die Waller Str	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übergang zum Gröpelinger Teil Richtung Mählandsweg herstellen (für die Schnellstrecke) und Hinweisschilder für die Radler im Grünzug)</li> <li>- Großer Beratungsbedarf</li> </ul>	2

## Der Beirat begrüßt ein Fahrradfreundliches Walle – Stellungnahme zur Premiumroute D 15

**Anmerkungen zu Bedeutung der Premiumroute über Mählandsweg:** Die Argumente der Gröpelinger (soweit uns bekannt) halten wir für nachvollziehbar:

- ein höheres Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs im Grünzug ist unerwünscht, weil gefährlich,
- eine noch intensivere Nutzung auch des Waller Teils des Grünzugs durch den Radverkehr hätte die Intention einer Grünanlage für Aufenthalt und Erholung zuwider,
- die Konflikte mit dem kreuzenden Kfz-Verkehr sind bereits heute erheblich,
- Der Verzicht auf die Entwicklung des Mählandsweges bedeutet Verzicht auf Mittel für beide Stadtteile. Im Waller Grün würden nur ein paar Schilder aufgestellt, am Mählandsweg bliebe alles wie es ist. Und das ist nicht wirklich gut.
- Das Potenzial der Achse Mählandsweg in Bezug auf Geschwindigkeit und Kapazität bliebe ungenutzt.
- Ruhigere Radler mit lokalen Wegen können durchaus im Grünzug verbleiben.

Der Mählandsweg als ein die Bahn begleitender (autofreier) Weg von Gröpelingen/Oslebshausen bis zum Almata-Hochhaus und am Waldau-Theater vorbei weiter bis an den Osterfeuerberger Ring (der dann wieder Premiumroute ist) ist ein großes, ungenutztes Potenzial für Walle und Gröpelingen. Diese Piste würde, wie bereits gesagt, nahezu autofrei sein und noch nicht einmal gekreuzt werden.

Diese Achse könnte zudem endlich die Fahrradroute von Gröpelingen durchs Parzellengebiet an die Uni herstellen. Die Brücke dafür ist schon da, allein der durchgängige Fahrradweg fehlt noch. Dammrückte Gröpelingen gefühlt näher an die Uni, was für die Stadtentwicklung aus unserer Sicht ein ganz wichtiger Punkt ist (s. u. a. die Diskussion um die Studentenwohnheime in Gröpelingen).

Bremen-Walle, den 4. Dezember 2017