

B ü r g e r v e r s a m m l u n g H u m b o l d t s t r a ß e

Datum: 21. Februar 2012

Zeit: von 19:00 Uhr bis 21:30 Uhr

Ort: Ev. Friedensgemeinde (Gemeindesaal), Humboldtstraße 175

Erstellt: Fritz Arndt (Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt)

A n w e s e n d e

Beirat Östliche Vorstadt	Behörden, Vereine und sonst. Institutionen
Angelika Schlansky <i>Die Grünen</i>	Frau Pieper <i>ASV</i>
Steffen Eilers Alexia <i>Die Grünen</i>	Herr Iversen <i>ASV</i>
Sieling <i>SPD</i>	Frau Jäckel <i>ASV</i>
Daniel de Olano <i>SPD</i>	Herr Hamburger <i>SUBV</i>
Angelina Sörgel <i>SPD</i>	Herr Genzel <i>ADFC</i>
Peter Kadach <i>CDU</i>	Herr Dammann <i>Hansegwasser</i>
Birgit Menz <i>Die Linke</i>	Herr Hildebrandt <i>Polizei – Revier Steintor</i>
Herbert Lessing <i>Die Linke</i>	Herr Dohrmann <i>Polizei – Revier Steintor</i>
Beate Prömm <i>Piratenpartei</i>	
<u>Sachkundige Bürger:</u>	Moderation: Robert Bücking <i>Ortsamt</i>
Philip Engler <i>Die Grünen</i>	Protokoll: Fritz Arndt <i>Ortsamt</i>
Klaus-Peter Jonitz <i>CDU</i>	

Vorbemerkung

Anlässlich der geplanten umfangreichen Kanalbaumaßnahme in der Humboldtstraße hat eine Arbeitsgruppe der Verwaltung Überlegungen zu einer Umgestaltung der Straße angestellt. Dabei wurde das Ziel verfolgt, diese Verkehrsachse für den Radverkehr attraktiver zu gestalten. Die behördlichen Vorplanungen dazu sollten im Rahmen dieser Bürgerversammlung erläutert und diskutiert werden.

Begrüßung

Begrüßung des Plenums und Vorstellung der eingeladenen Behördenvertreter_innen durch den Ortsamtsleiter.

Präsentation der Planungen

Nach einer kurzen Einleitung durch Frau Pieper, die Leiterin des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV), stellten Herr Iversen und Frau Jäckel das Projekt unter dem Arbeitstitel „Fahrradstraße Humboldtstraße“ vor.

Herr Iversen erläuterte zunächst den Begriff und die Bedeutung einer Fahrradstraße. In einer Fahrradstraße, so Iversen, sei das Fahrrad die vorherrschende Verkehrsart. Der motorisierte Individualverkehr werde dadurch jedoch grundsätzlich nicht von der Nutzung der Straße ausgeschlossen. Die maximal zulässige Geschwindigkeit in einer Fahrradstraße betrage 30 km/h. Das Tempo bestimmten ansonsten die Radfahrer.

Iversen vertrat die Auffassung, dass der Charakter der Humboldtstraße den Verkehrsteilnehmer_innen eine bevorrechtigte Straße suggeriere. Dies führe häufig zu einer Missachtung der tatsächlich dort geltenden Rechts- vor Links Regelung.

Im Rahmen einer Verkehrszählung, so der Vertreter des ASV, habe man ermittelt, dass der Radverkehr in der Humboldtstraße die vorherrschende Verkehrsart darstelle und deshalb die Einrichtung einer Fahrradstraße grundsätzlich gerechtfertigt sei.

Herr Iversen und Frau Jäckel präsentierten insgesamt sechs Planungsalternativen:

1. Wiederherstellung ohne bauliche Änderung. ☞ aus Sicht der Behörde nicht empfehlenswert
2. Aufhebung der Radwege, breitere Gehwege, derzeitige Vorfahrtsregelung (rechts vor links) wird nicht geändert, Tempo 30 Zone ☞ Mindestumsetzung
3. Fahrradstraße mit Vorfahrtsregelung rechts vor links ☞ für die Behörde nicht empfehlenswert
4. Fahrradstraße mit Vorfahrtsberechtigung durch Beschilderung ☞ aus Sicht der Behörde nicht empfehlenswert
5. Als Straße mit Hochpflaster in den Einmündungsbereichen ☞ aus Sicht der Behörde nur in Verbindung mit Fahrradstraße empfehlenswert
6. Fahrradstraße mit Hochplasterung in den Einmündungsbereichen ☞ Empfehlung der Behörde

Bezüglich der Details wird auf die im Anhang beigefügte Power-Point-Präsentation verwiesen, die Bestandteil dieses Protokolls ist.

Einzelne Stellungnahmen zu den Planungen

Herr Hamburger (SUBV)

Herr Hamburger, Verkehrsplaner beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV), lobte die ausgewogene Planung des ASV und erklärte, dass sich der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr ebenfalls dafür ausgesprochen habe, die Humboldtstraße in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Die Fahrradstraße, die übrigens in Bremen erfunden worden sei, werde gegenwärtig in der stark frequentierten Wachmannstraße, die täglich von 8.000 Radfahrern und 4.000 Kfz befahren werde, erprobt. Die bisherigen Erfahrungen dort seien durchweg positiv.

Herr Genzel (ADFC)

Herr Genzel vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) stellte diverse Beispiele für Fahrradstraßen in Bremen vor. Der ADFC halte grundsätzlich die Aufhebung der Trennung von Kfz und Radverkehr in Wohnstraßen für erstrebenswert. Es schaffe objektiv mehr Sicherheit, weil sich die Verkehrsteilnehmer gegenseitig besser wahrnehmen würden.

Diskussion

Diverse Bürger_innen trugen ihre Bedenken vor. Sie befürchteten unter anderen, dass

- der motorisierte Individualverkehr (MIV) bei Aufhebung der geltenden Vorfahrtsregel (rechts vor links) insbesondere am späten Abend und in der Nacht stark beschleunigt werde (Stichwort: Rennstrecke).
- sich insbesondere unsichere Radfahrer_innen auf der Fahrbahn durch den MIV bedrängt fühlten.
- viele Radfahrer_innen auf den Gehweg ausweichen würden.
- sich die Humboldtstraße vermutlich durch die zukünftige

Bebauung des Klinikumgeländes zu einer heimlichen Hauptstraße entwickeln werde. Eine konsequente Hochpflasterung aller Kreuzungs- und Einmündungsbereiche könne die Straße sicherer machen.

- Beidrichtungsverkehr für eine Fahrradstraße zu gefährlich sei. In der Wachmannstraße funktioniere dieses Prinzip nur aufgrund der bestehenden Einbahnstraßenregelung für den MIV.
- der MIV bei weiteren Einschränkungen in der Humboldtstraße vermehrt in die ohnehin schon überlastete Bismarckstraße ausweichen könnte.
- durch den Rückbau der Radwege ein überbreiter Gehweg entstehe, der so nicht gebraucht werde.

Die Planungen wurden bei aller Kritik jedoch auch ausdrücklich gelobt. Ein Bürger erklärte, dass sich die Situation in der Humboldtstraße in der vergangenen Zeit sehr chaotisiert habe. Einige Radfahrer_innen würden die Fahrbahn und andere weiterhin den Radweg benutzen. Eine Fahrradstraße könne hier für Klarheit sorgen.

Eine Bürgerin forderte von der Planung, dass für den Radverkehr eine gute und sichere Verbindung in die Innenstadt geschaffen werden müsse.

Die beabsichtigten Hochpflasterungen des Gehwegs in den Mündungsbereichen der Nebenstraßen wurde allgemein gelobt.

Einzelne Stellungnahmen zur Diskussion

Herr Eilers (Beirat)

Steffen Eilers - Sprecher des Fachausschusses Stadtteilentwicklung im Beirat Östliche Vorstadt - erklärte, dass die Planungen des ASV unter anderen auf eine Initiative des Fachausschusses im Herbst 2011 zurückzuführen seien. Der Fachausschuss habe angesichts der anstehenden Kanalbaumaßnahme eine Chance gesehen, die Verkehrsverhältnisse in der Humboldtstraße nachhaltig zu verbessern.

Herr Land (ADFC)

Klaus-Peter Land vom ADFC stellte fest, dass in der Diskussion um die Fahrradstraße hier die gleichen Befürchtungen vorgetragen worden seien wie damals bei den Planungen zur Wachmannstraße. Die anfängliche Skepsis sei im Nachgang nicht begründet gewesen. Der Erfolg der Fahrradstraße habe auch nichts mit der für die Wachmannstraße geltenden Einbahnstraßenregelung des MIV zu tun, entscheidend sei vielmehr die Radverkehrsmenge. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer_innen verändere sich dadurch.

Herr Hamburger (SUBV)

Herr Hamburger bemerkte, dass die Humboldtstraße für den Radverkehr in Bremen Teil des Haupttroutennetzes sei. Im Zusammenhang mit den Befürchtungen einer starken Zunahme des MIV durch die Bebauung des Klinikumgeländes solle möglichst keine „Phantomdiskussion“ geführt werden. Die maximale Leistungsfähigkeit der Humboldtstraße in ihrer Eigenschaft als sog. „Wohnsammelstraße“ liege bei täglich 10.000 Kfz (Anm.: heute verkehren dort am Tage bis zu 4.800 Kfz). Die Schaffung optimaler Verhältnisse für den MIV – insbesondere für den nichtgebietsbezogenen Verkehr – sei jedoch nicht erstrebenswert.

Hamburger plädierte auch im Interesse der Fußgänger für klare Verhältnisse und damit für eine Aufhebung der Radwege.

Frau Pieper (ASV)

Frau Pieper bemängelte, dass teilweise so getan werde, als sei die derzeitige Verkehrssituation in der Humboldtstraße gut. Beispielhaft berichtete sie über eine typische Situation, die sie vor wenigen Tagen selbst erlebt habe. Eine Radfahlerin, die auf der Humboldtstraße unterwegs gewesen sei, habe einem von rechts kommenden Autofahrer die Vorfahrt genommen und diesen auch noch beschimpft. Auf ihren Hinweis, dass der Autofahrer eigentlich im Recht gewesen sei, habe die Radfahlerin offenkundig überrascht reagiert. Sie habe erklärt, dass sie seit Jahren fest davon ausgegangen sei, in der Humboldtstraße Vorfahrt zu haben.

Herr Genzel (ADFC)

Herr Genzel ..., dass Radwege eine trügerische Sicherheit suggerierten. In Wahrheit seien sie aber durch die vielen Schnittstellen (Kreuzungen, Einmündungen, Ein- und Ausfahrten usw.) alles andere als sicher. Die Beschilderung einer Fahrradstraße schaffe dagegen objektive Sicherheit.

Herr Bücking (Ortsamt)

Der Radverkehr in der Östlichen Vorstadt benötigt dringend eine sichere Alternative zum Steintor.
Mehr Platz auf dem Fußweg sei entspannend und attraktiv für die Fußgänger.

Frau Sörgel (Beirat)

Angelina Sörgel, die stellvertretenden Sprecherin des Fachausschusses Stadtteilentwicklung im Beirat Östliche Vorstadt, begrüßte grundsätzlich die Planungen des ASV und sprach sich für die Umwidmung der Humboldtstraße zur Fahrradstraße aus. Dieses Projekt sei eine tolle Chance für den Stadtteil, die jedoch einen Lernprozess bei allen Verkehrsteilnehmer_innen erfordere.

Protokoll erstellt am
27.02.2012

gez.
-Fritz Arndt-
Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt