

Verteilung der Flächen im Ostertorsteinweg zwischen Fußgänger/innen, parkenden Kraftfahrzeugen und fließendem Verkehr (ÖPNV , KFZ und Fahrrad) nach dem Auseinander legen der Schienen durch die BSAG

Vorauszuschicken ist:

1.

Die BSAG muss die Schienen sanieren und will die beiden Schienenpaare um ca. 40 cm auseinander legen, das reduziert den Raum zwischen Schienen und Bordsteinkante auf jeder Seite um ca. 20 cm.

Die Straßenbahn wird die Schienen auf ein Fundament legen, dies macht es notwendig den gut hundert Jahre alten Kanal vorher zu sanieren. Der Hauptkanal wird unterirdisch in Ordnung gebracht. Bei den insgesamt 85 Hausanschlüssen ist jedoch zum Teil Tagebau erforderlich.

Die Bauarbeiten konzentrieren sich auf das Stück zwischen Mozartstraße und Schildstraße. Der Rest der Straße ist bereits früher fertig gestellt worden.

2.

Diese Baumaßnahme von ca. 5 Monaten Dauer, trifft die Geschäftsleute an der Straße hart. Es ist daher alles zu unternehmen um die Baumaßnahme möglichst rasch und mit dem geringst möglichen Schaden für die Unternehmen am Straßenrand abzuwickeln.

3.

Das Auseinander legen der Schienen durch die Straßenbahn führt dazu, dass die ohnehin für die Radfahrer/innen gefährliche Situation in der Straße vollends unzumutbar wird.

4.

Die Straße wird sehr intensiv von sehr vielen verschiedenen Nutzungen in Anspruch genommen. Alle diese Nutzungen zusammen machen diese Straße urban und lebendig, aber auch konfliktreich.

Wir glauben, die Straße kann auf keine dieser Nutzungen verzichten.

Die augenblickliche Organisation des Straßenbahnverkehrs und erst recht die Planungen der BSAG gehen auf Kosten der Sicherheit und Nutzbarkeit der Straße für den sehr starken Radverkehr.

Wir wollen deshalb einen Vorschlag machen, der den Radverkehr besser stellt, ohne die anderen Nutzer der Straße unzumutbar einzuschränken.

5.

Die Bauarbeiten werden aus den Etats der BSAG und von Hansewasser finanziert.

Die Stadt hat keine Mittel für einen weitergehenden Umbau der Straße eingeplant.

Jeder Vorschlag für die Anpassung des Straßenprofils muss sich also auf das absolut Notwendige beschränken, wenn er eine Chance auf Realisierung haben will.

(ARGE Baustelle der BR Mitte und Östliche Vorstadt)

Unsere Ziele sind mehr Sicherheit und Platz für alle Nutzer/innen des Ostertorsteinwegs durch:

- A) Einen durchgehenden Streifen für den Radverkehr neben den Schienen in Kleinpflaster (neben der Schiene drei Reihen Kopfsteinpflaster; Breite 60 cm, dann 90 cm für Radverkehr, dann 40 cm Wasserrinne)
- B) Wir wollen keine Reduktion der Lieferzonen und der Parkplätze.
- C) Die Fußwegbreite soll an keiner Stelle unter 2 Meter liegen.

Diese Planungsziele sind erreichbar. Sie machen aber folgende Änderungen notwendig:

1. Dort, wo jetzt Parkbuchten sind, stehen die Autos zu weit in die Fahrbahn. Das zwingt die Radfahrer/innen zum Queren der Schienen und zum Einfädeln in den Verkehr. Diese Parkbuchten müssen auf 2 Meter Tiefe auf Kosten des Fußwegs verbreitert werden. Auf der Nordseite ist dafür eine Verschiebung der Parkplätze nötig. Auf der Südseite geht dies an der gleichen Stelle. (vergleiche Anlage)
2. Alle Lieferzonen sollen auf ein Zeitfenster am Vormittag beschränkt werden. (Näheres muss mit den Gewerbetreibenden vereinbart werden) Da nach sollen die Lieferzonen in der Regel als Parkplätze ausgewiesen werden. Diese Parkplätze befinden sich dann, wie heute, auf dem Gehweg. Zum Teil sind Lieferzonen heute aber an Stellen angeordnet, an denen der Fußweg zu schmal ist. Diese Lieferzonen müssen verlegt werden. Oder, wenn dies nicht möglich ist, sollen nach dem „Lieferzeitfenster“ mit einem absoluten Halteverbot weitere Parknutzungen ausgeschlossen werden. Dies ist im nördlichen Teil des Ostertorsteinwegs zwischen Bauernstraße und der Sielwallkreuzung der Fall. (vergleiche Anlage, betrifft den Betriebsplan, keine baulichen Konsequenzen)
3. Die Kap Haltestelle Goetheplatz auf der Nordseite vor dem Sonnenstudio muss zurückgebaut werden, so dass der geforderte Radverkehrsstreifen auch dort angelegt werden kann. Der Radfahrstreifen soll bis zur Einmündung Contrescarpe durchgebaut werden, so dass sich ein Anschluss an den Fahrradweg im Bereich Goetheplatz ergibt.
4. In dem Abschnitt zwischen Sielwallkreuzung und Bauernstraße, auf der Nordseite der Straße, muss der Fußweg um eine Gehwegplatte zugunsten des Radverkehrsstreifens zurück genommen werden. (Dies ist eine Zusage des Bauressorts nach der Fahrradfahrerunfallserie vor drei Jahren)
5. Auf der gegenüberliegenden Seite in dem Abschnitt zwischen Sielwallkreuzung und Schildstraße, muss der Fußweg ebenfalls zu Gunsten des Radverkehrsstreifens um eine Gehwegplatte zurückgenommen werden.

Hier wird der Fußweg aber kurz vor der Kreuzung sehr schmal. Deshalb soll diese Verbreiterung der Straße kurz vor dem Cinema im abgesenkten Bereich des Fußwegs enden.

- 6. Ein weiteres Mal fordert der Beirat, das selten benutzte Betriebsgleis der Linie 10 aus dem Dobben in Richtung Innenstadt im Kurvenbereich durch ein geeignetes elastisches Material zu verfüllen. Dieses Material kann von der Straßenbahn zusammengedrückt werden, würde aber die Überfahrbarkeit der Gleise im besonders kritischen Bereich durch die Radfahrer/innen erleichtern.**
- 7. Zur Verbesserung der Querungsfähigkeit der Straße, insbesondere für mobilitätsbehinderte Menschen, fordert der Beirat, ähnlich wie am Leibnitzplatz, drei Fußgängerfurten aus besonders glattem Großpflaster. (Höhe Mozartstraße, am Ulrichsplatz, an der Sielwallkreuzung)**
- 8. Die Straße soll in den vorhandenen Materialien, nach dem bereits gebauten Muster wieder hergestellt werden. Dies ergibt sich aus den bereits fertig gestellten Teilen, (Kulturmeile bis Mozartstraße, Bauernstraße bis Ziegenmarkt usw.) dem Votum der Anlieger aus dem Jahre 2003 und den Verträgen mit Hansewasser und der Straßenbahn. Also: Streifen zwischen Bordsteinkante und Großkopfreihe an den Schienen in Kleinpflaster, zwischen den Schienen Großkopfpflaster.**

Bremen den 5.11.07