Ein Projekt in Kooperation mit
Bernhard Gruppe
HBI Hiller + Begemann

II. Informationsveranstaltung

Umgestaltung Oslebshauser Heerstraßenkreuzung

22.09.2022

BPW Stadtplanung

Teilnehmende

27 Besucher:innen ---- Beginn: 19 Uhr Ende: ca. 21:15 Uhr

Claus Gieseler	SKUMS (Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnen), Ref. Stadtumbau
Michael Osigus	HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH
Hendrik Pierer	Bernard Gruppe
Charlotte Herbst	BPW Stadtplanung
Leander Feiertag	BPW Stadtplanung

1 Begrüßung

Frau Pala, Leiterin des Ortsamtes West und Herr Gieseler begrüßen die erschienenen Bürgerinnen und Bürger.

Herr Gieseler ordnet das Vorhaben in das IEK Gröpelingen ein und dass es dort als Maßnahme zur Aufwertung und Belebung der Verbindung zwischen altem Ortskern und den neuen Versorgungsangeboten aufgeführt ist. Die im November 2021 dem Beirat vorgestellte Studie benennt daher als zentrale Maßnahme den Umbau des Knotenpunktes. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen auf die Verkehrsströme und das städtebauliche Umfeld sind in den letzten Monaten eingehender betrachtet worden und sind heute vornehmlicher Gegenstand dieser Veranstaltung.

2 Abfrage der Wohnorte

Charlotte Herbst vom Büro BPW Stadtplanung begrüßt die Teilnehmenden. Das Büro hat federführend die städtebauliche Studie erarbeitet.

Eine Abfrage mit Handzeichen zeigt, dass 20 der 27 Teilnehmenden in Oslebshausen wohnen. Lediglich zwei der Besuchenden stammen aus dem nördlich der Heerstraße gelegenen Teil von Oslebshausen. Abgeschlossen wird die Abfrage der Wohnorte mit dem Einholen eines Stimmungsbildes bezüglich der anstehenden Umgestaltung der Oslebshauser Heerstraßenkreuzung. Die Mehrheit der Besuchenden gibt ein Handzeichen, dass sie einer Umgestaltung der Kreuzungsanlage positiv gestimmt sind.

3 Inputvortrag

Hinweis: Weitere Informationen können der Präsentation entnommen werden.

Die Präsentation sowie der Bericht sind hier einzusehen: https://www.bpw-stadtplanung.de/oslebshausen.html#

4 Diskussion und Fragerunde

Im Folgenden werden die Hinweise und Fragen der Bürger:innen sowie die darauf erfolgten Antworten der Planer:innen zusammengefasst dargestellt:

- *Bürger: Die meisten Menschen wohnen im Süden von Oslebshausen, die Geschäfte sind im Norden. Das Unterbinden des Abbiegens verhindert diesen Verkehr und die Nebenstraßen bieten keine gleichwertige Möglichkeit, den Verkehr aufzufangen. Gibt es die Möglichkeit, den Tunnel*

am südlichen Ende der Oslebshauser Landstraße zu sperren. Für den LKW-Verkehr vor einigen Jahren war dies auch möglich?

Antwort: Die Neuplanung verhindert wesentlich die direkte Fahrbeziehung von der Ritterhuder Heerstraße in die Oslebshauser Landstraße und soll den Durchgangsverkehr auf der Oslebshauser Landstraße unterbinden. Es können weiterhin alle Ziele nördlich der Oslebshauser Heerstraße erreicht werden. Der in seiner Anzahl wesentlich geringere Ziel- und Quellverkehr der Bewohnenden soll bei der vorgeschlagenen Planung über die Nebenstraßen im Quartier abgewickelt werden.

Die Möglichkeit den Tunnel komplett zu sperren, wurde bisher noch nicht berücksichtigt. Eine Sperrung des Tunnels verhindert Durchgangsverkehre, aber verbessert die Situation an der Heerstraßenkreuzung und Oslebshauser Landstraße nicht wesentlich. Die Knotenpunktgeometrie würde mit den langen Räum- und Umlaufzeiten erhalten bleiben, das Queren für den Fuß- und Radverkehr bleibt unattraktiv.

→ Die Möglichkeit den Tunnel zu sperren, muss mit SKUMS abgestimmt werden.

- *Die Verbindung vom Süden in Richtung Autobahn oder umgekehrt bildet keine Möglichkeit mit größeren Gespannen zu passieren, insbesondere bezüglich des Wochenmarkts. Die Neuplanung würde zu einer erheblicheren Belastung in den Wohnstraßen führen.*

Die bei der Neuplanung vorgeschlagenen Routen bilden jeweils den kürzesten Weg. Auf diesen Routen werden Begleitmaßnahmen zur Umgestaltung der Heerstraßenkreuzung durchgeführt werden müssen. Die Marktfahrzeuge können über die Oslebshauser Heerstraße einfahren, wenn auch nur aus Richtung Grambke kommend. Der Tunnel ist zu schmal. Über die nicht Passierbarkeit von Wohnwagen, Marktfahrzeugen oder anderen größeren Fahrzeugen im Nebenstraßennetz ist bisher nichts bekannt. Die Anfahrt des Markts müsste mit dem Marktbestücker (Bremer Großmarkt) abgestimmt werden.

- *Nach 1995 gab es eine Veränderung in der Verkehrsführung: Ein Linksabbieger von der Oslebshauser Heerstraße in die Oslebshauser Landstraße wurde eingerichtet. Vorher musste man aus der Innenstadt kommend bereits in die Straße Am Nonnenberg einfahren. Die Planung würde den Zustand wieder herbeiführen, warum?*

Zu den Planungen von 1995 sind keine Informationen bekannt.

- *Die Befürchtung ist, dass der Durchgangsverkehr Am Nonnenberg und in den Anwohnerstraßen zunimmt. Damit würde es zu einer Problemverlagerung kommen.*

Die Verkehre werden zunehmen, es handelt sich dabei jedoch um die von den Wohngebietsbewohner:innen erzeugten Kfz-Verkehre, die sich zum Teil von der Oslebshauser Landstraße in das Nebennetz verlagern würden (Ziel- und nicht Schleichverkehre). Rechnerisch wurden die heutigen Verkehre der Oslebshauser Landstraße umverteilt (es ist davon auszugehen, dass es sich bei

einer Umgestaltung um weniger Verkehre handelt, da die Durchgangsverkehre wegfallen; der vermeintliche Wegfall der Durchgangsverkehre ist in den Zahlen noch nicht berücksichtigt). In der Spitzenstunde am Nachmittag gibt es Auf den Heuen + 49 Einfahrten und + 120 Ausfahrten. Auf der Straße Am Nonnenberg würde es rechnerisch zu +84 Einfahrten kommen. Aufgrund der bisher niedrigen Belastung bleibt die Straße trotz eines steigenden Verkehrsaufkommens leistungsfähig. Der Einmündungsbereich müsste gestalterisch-funktional aufgewertet, Schlaglöcher beseitigt werden.

- *Die Neuplanung ist energetisch ineffizient. Der Fahrstrecke mit dem Kfz wird länger als sie sein müsste.*

Der Weg mit dem Auto wird länger, dafür werden Voraussetzungen geschaffen, die erst einen Ausbau der Oslebshauser Landstraße für den Rad- und Fußverkehr sowie für den Umbau der Kreuzung schaffen und damit kürzere Wege und Wartezeiten bewirken. Übergeordnetes Ziel ist die Stärkung der Nahmobilität.

- *Warum wurde die Planung eines Kreisverkehrs nicht weiterverfolgt. bzw. nicht über einen langgezogenen, ovalen Kreisverkehr (wie im gezeigten Beispiel von Finkenwerder) auf der Kreuzung nachgedacht?*

Der Kreisverkehr stellt insbesondere aufgrund der häufigen Durchfahrung mit dem Busverkehr keine befriedigende Lösung dar. Die Querbarkeit mit dem Rad oder zu Fuß ist bei einem Kreisverkehr ebenfalls vergleichsweise schlecht. Zudem ist der Platzbedarf eines Kreisels wesentlich größer als einer Kreuzung/Einmündung. Es müssen dafür Grundstücksankäufe getätigt werden.

- *Die Ampelanlage an der Straßenecke Auf den Heuen / Oslebshauser Heerstraße ist gegebenenfalls mit der durch die neuen Routenführung erzeugten Verkehrslast so schon nicht belastbar. Zudem entstehen im Umfeld noch neue Frequenzbringer, wie ein Baumarkt und ein Vollsortimenter an der Ritterhuder Heerstraße.*

Die eingestellte Verkehrsprognose wurde mit SKUMS abgestimmt und das Hinzukommen des Gewerbes mit einer 4 % Erhöhung des Verkehrsaufkommens berechnet.

- *Sorgt eine Änderung der Ampelschaltung ohne weitere bauliche Veränderungen nicht schon für eine erhebliche Verbesserung der Situation?*

Die Ampelschaltungen am Haupt- und Nebenknoten lassen sich nur noch geringfügig optimieren. Eine wesentliche Verbesserung ist nicht zu erwarten. Die Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr bleibt ohne Umbau weiterhin schlecht. Die Umlaufzeit, die Zeit von einmal rote Ampel bis wieder rote Ampel an der gleichen Stelle, ist an der Kreuzung sehr lang. Die Kreuzung ist sehr groß und „verzogen", somit gibt es lange Räumwege. Es kann z.B. erst grün für den Fußverkehr stadtauswärts geben, wenn genügend Wartezeit nach der Rotschaltung an der Ampel auf Höhe der Kirche eingeräumt wurde, um sicher zu stellen, dass gelb-rot Fahrende die Kreuzung und die Querung passiert haben.

- *Keine Kreuzung in Oslebshausen ist barrierefrei. Der Querschnitt des Gehwegs entlang der Oslebshauser Landstraße ist schmal, aber problematisch sind auch die sich hebenden Gehwegplatten auf der Oslebshauser Heerstraße, insbesondere vor dem Glasgeschäft. Inwiefern wird der Aspekt der Barrierefreiheit in ihrer Planung berücksichtigt?*

Die barrierefreie Gestaltung von Straßenzügen ist bei Neuplanungen und bei Änderungen im Bestand inzwischen Pflicht und gesetzlich geregelt und wird dementsprechend berücksichtigt.

- *Die vorgestellte Neuplanung könnte zu Schleichverkehren Am Weinberg und Am Fuchsberg führen?*

Diese ist aufgrund der bereits geregelten Verkehrsführung nicht zulässig – Verstoß gegen die StVO und eine rechtswidrige Handlung. Die Planung muss in erster Linie von rechtskonformen Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden ausgehen.

- *Kann man die Oslebshauser Landstraße als Einbahnstraße führen?*

Die Idee wurde nicht im Detail geprüft. Gemäß einer ersten Einschätzung würde eine Einbahnstraße die Probleme nur umverteilen und die, Probleme mit einer Einbahnstraße erwartbar größer wären.

- *Wie würde der Zeitplan aussehen und wurde die Möglichkeit mitgedacht, die Straßenbahn bis nach Oslebshausen zu verlängern?*

Der zeitliche Horizont ist nicht genau festgesetzt. Es handelt sich bisher um eine konzeptionelle Überlegung.

Die Straßenbahnverlängerung steht im Verkehrsentwicklungsplan für Bremen. Eine Planung wird aber nach Aussage von SKUMS aktuell nicht in Auftrag gegeben. Mit Beginn einer Straßenbahnplanung ist bis zur Umsetzung mit ca. 15 Jahren zu rechnen.

5 Schlusswort

Herr Gieseler bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen, die vielzähligen Anregungen sowie das umfangreiche Feedback zum derzeitigen Planungsstand. Dieses wird in einem Protokoll zusammenfassend dokumentiert. Dem Beirat / Fachausschuss werden noch in diesem Jahr die heute vorgestellten Ergebnisse zu den Auswirkungen eines leistungsfähigen Umbaus der Kreuzung und zu einer quartiersverträglichen Umgestaltung der O-Landstraße vorgestellt. Die Ortspolitik wird sich hierzu positionieren und entsprechende Beschlüsse verfassen, anhand derer sich das weitere Verwaltungshandeln orientieren wird. Die Bürger:innen sind zu diesen öffentlichen Sitzungen herzlich eingeladen.