

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 24. April 2014

Umgestaltung der Martinistraße

A. Bewertung der Martinistraße im Konzept „Bremen Innenstadt 2025“

Mit dem Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ wird u.a. das Ziel verfolgt, Barrieren für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer innerhalb der Innenstadt und in den Verbindungen zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Quartieren abzubauen, die Quartiere besser untereinander zu verknüpfen und die Innenstadt insgesamt aufzuwerten. Die Martinistraße ist in den Nebenanlagen ansprechend gestaltet und mit Radabstellmöglichkeiten ausgestattet (**Abbildung 1**). Sie hat jedoch für die Verbindungen der Altstadt zum Quartier entlang der Schlachte trennenden Charakter.



Abbildung 1: Martinistraße heute (Foto: SHP Ingenieure, Hannover)

Die Vernetzung der Altstadt mit der Schlachte und der Weser wird durch die ca. 12 m breite Fahrbahn und deren vierstreifigen Ausbau außerhalb der ampelgeregelten Querungsmöglichkeiten erschwert. Die vorhandenen Verkehrsstärken (durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke DTV 15.000) erfordern die heutige Vierstreifigkeit außerhalb der Kreuzungsbereiche nicht.

B. Verkehrsuntersuchung zum Konzept „Bremen Innenstadt 2025“

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ wurden Möglichkeiten aufgezeigt, die Trennwirkung der Martinistraße zu reduzieren. Um die Überquerbarkeit der Martinistraße zu verbessern und damit die Verbindung zwischen Altstadt und Weser zu stärken, wird die Anlage eines ca. 2 m breiten, gepflasterten Mittelstreifens empfohlen. Dieser dient Fußgängern außerhalb der Lichtsignalanlagen als „Trittstein“, so dass die Fahrbahn etappenweise überquert werden kann. Der Fußgänger muss den Kraftfahrzeugverkehr jeweils nur noch in einer Fahrtrichtung beachten.

Abbildung 2 zeigt die Kombination des Mittelstreifens mit überbreiten Richtungsfahrbahnen. Die heutige 4-Streifigkeit der Straße wird durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf ca. 5 m je Richtung aufgehoben. Der Radverkehr verbleibt im Seitenraum. Ein Umbau der Seitenbereiche ist voraussichtlich nicht erforderlich.

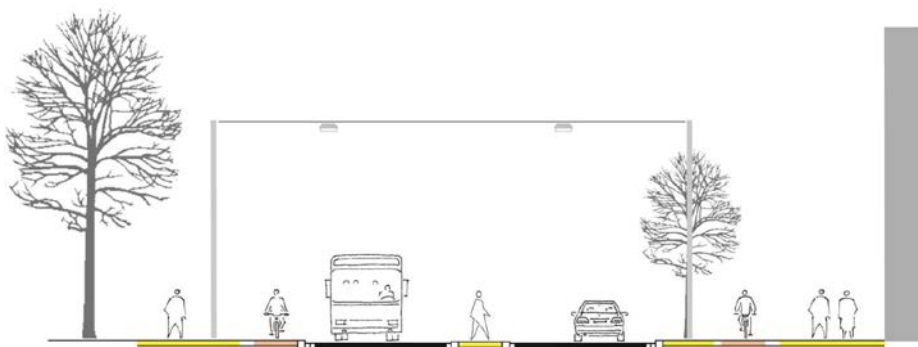


Abbildung 2: Querschnitt mit Mittelstreifen

Die Zufahrten zur Brill-Kreuzung bzw. zur Unterführung Tiefer, die Lage der Bushaltestellen, die Parkhauszufahrten sowie das Parken im Straßenraum sind bei der Bemessung des Mittelstreifens zu berücksichtigen. Unter Beachtung dieser Gesichtspunkte soll ein gepflasterter Mittelstreifen in den Straßenabschnitten

- Bredenstraße – Zweite Schlachtpforte
- Langenstraße (Süd) – Kurze Wallfahrt

planerisch weiterverfolgt werden (Lageplan s. **Abbildung 3**). Beide Abschnitte weisen eine geringe Anzahl von Straßenrandstellplätzen auf, so dass die Fahrbahn zugänglich und lineares Queren möglich ist. Ggf. sind punktuell Fahrradstellplätze am Straßenrand zu überprüfen, um das Queren zu erleichtern. Die reduzierte Fahrbahnbreite lässt Vorbeifahren von Lkw (Bus) an haltenden Lkw (Bus) nicht mehr zu. Die bestehenden Haltemöglichkeiten für Reisebusse in diesem Bereich werden aufgehoben.

Für die Anlage des Mittelstreifens ist eine Reduzierung der Fahrspuren Voraussetzung. Zwischen dem Trogbauwerk Tiefer und dem Knotenpunkt Bredenstraße ist dies wegen der notwendigen Verflechtung der Fahrspuren nicht möglich. Gleiches gilt für den mittleren Abschnitt der Martinistraße zwischen Langenstraße und Pieperstraße (Abbiegespur Parkhaus Pressehaus; Überholspuren an den Bushaltestellen Martinistraße) und dem westlichen Abschnitt zwischen Kurze Wallfahrt und der Brillkreuzung (erforderlicher Stauraum in der Zufahrt zur Brillkreuzung; Überholspuren an den Bushaltestellen Am Brill sowie Fahrbahnrandparken). Die Querung der Martinistraße ist in diesen Abschnitten durch Signalanlagen gesichert (LSA Langenstraße, FSA Pieperstraße, LSA Bgm.-Smidt-Straße/ Brill).



Abbildung 3: Lageplan mit Mittelstreifen (Skizze)

Aufgrund der bereits vorhandenen, einheitlichen Gestaltung der Seitenräume sind voraussichtlich mit Ausnahme des Mittelstreifens keine Umbaumaßnahmen erforderlich.

Abstimmung und weitere Vorgehensweise

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat am 20. Februar 2014 das Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ mit dem hieraus abgeleiteten „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ als Basis für die weitere Innenstadtentwicklung beschlossen. Die Umgestaltung der Martinistraße soll nach der Umsetzungsstrategie als Projekt in 2014/2015 realisiert werden.

Der Beirat Mitte wurde mit den Projektvorschlägen des Konzeptes Bremen Innenstadt 2025 begrüßt. Der Beirat hat um weitere Beratung und Ausarbeitung der einzelnen Projekte gebeten. Nach Vorliegen der Planung zur Umgestaltung der Martinistraße wird der Beirat Mitte wiederum beteiligt.

Mit der Planung und weiteren Abwicklung soll eine Projektgesellschaft beauftragt werden. Die von einer Projektgesellschaft überschlägliche Kostenannahme für die Durchführung der Planung der Maßnahmen an der Martinistraße sind der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen.

Kosten Projektträgergesellschaft	€ 11.000,-
Vorlaufleistungen (Vermessung, Untersuchung Baugrund)	€ 9.000,-
Vorplanung, Entwurfs- bis einschließlich Ausführungsplanung	€ 43.000,-
<u>Summe Planungskosten brutto</u>	<u>€ 63.000,-</u>

Nach Vorlage der Planung wird der Deputation das Projekt zur Zustimmung vorgelegt.

II. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.