

Stellungnahme von Einfach Einsteigen im Beteiligungsverfahren Friedrich-Ebert-Straße

Vorabbemerkung

Wir fokussieren unsere Stellungnahme überwiegend auf Maßnahmen, die den Nahverkehr betreffen. Auch wenn wir selbst nicht im Detail darauf eingehen, befürworten wir generell alle Maßnahmen, die dazu beitragen, dass der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und Nahverkehr gestärkt wird. Dazu gehören neben Maßnahmen, die die Sicherheit und Bequemlichkeit fördern auch solche, die allgemein zu einer lebenswerteren Stadt beitragen.

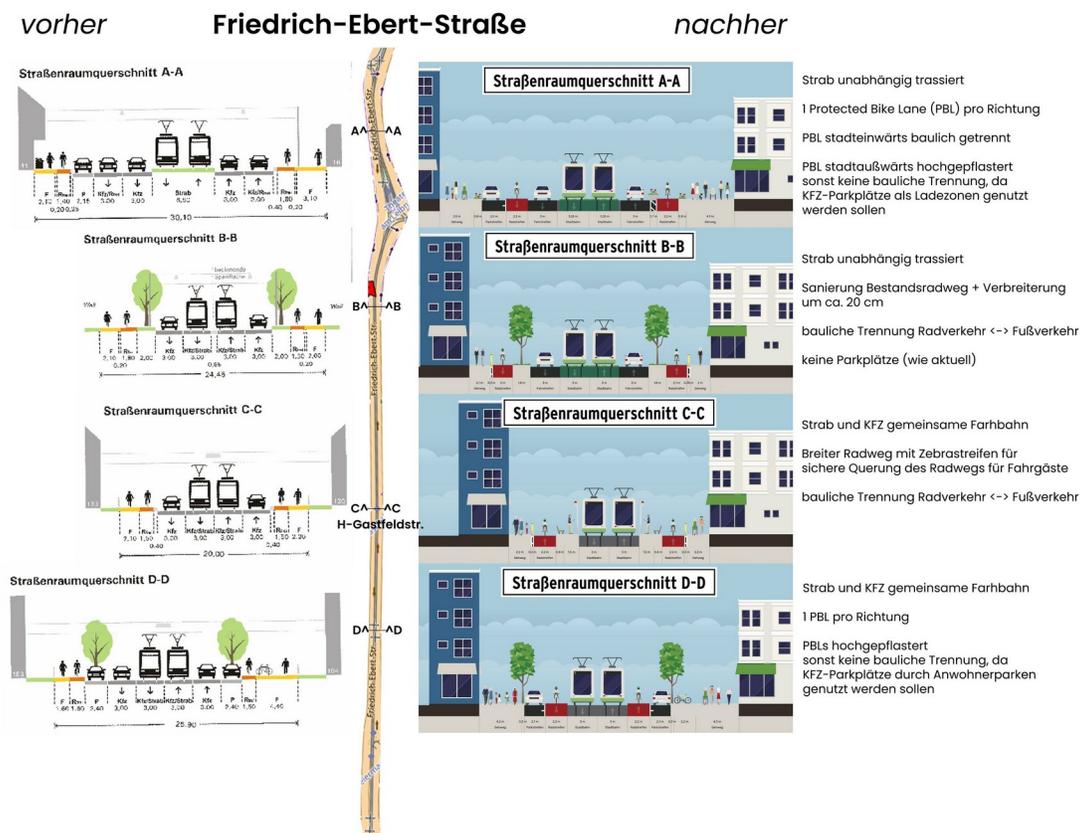


Schaubild 1: Straßenquerschnitt vorher und nachher nach unserem Vorschlag 1 dargestellt

1. Neuordnung des Straßenraums Variante 1

Wir schlagen vor, dass, sofern es möglich ist, die Linie 6 generell eine eigene vom Straßenverkehr getrennte Trasse bekommt. Die getrennte Trasse soll dort, wo diese nicht mit dem Busverkehr geteilt wird und wo auch nicht zu erwarten ist, dass dies absehbar passieren könnte, als Rasengleis geführt werden. Es ist darauf zu achten,

dass für den Rad- und Fußverkehr in ausreichender Zahl sichere Querungspunkte eingeplant werden.

Sollte an vereinzelt Stellen der Straßenraum zu eng sein, um Fußgänger*innen ausreichend Raum, Radfahrenden eine geschützte Radspur und dem PKW-Verkehr eine eigene Spur zu geben, kann zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmer*innen bei einzelnen Abschnitten auf eine eigene Spur für die Straßenbahn verzichtet werden. In diesem Fall sollten aber Maßnahmen (z.B. Beschilderung, Lichtsignalanlagen) ergriffen werden, die verhindern, dass PKWs dort zum Stillstand kommen und ein Fortkommen der Straßenbahn behindern.

2. Schutz von Fahrgästen im Haltestellenbereich

Der jüngste Verkehrsunfall an der Haltestelle *Gastfeldstr.* zeigt, dass in der Friedrich-Ebert-Str. dringend etwas getan werden muss, um die Sicherheit der Fahrgäste, die ein- und aussteigen, zu gewährleisten. Idealerweise sollte die Haltestelle, wie z.B. am Buntentorsteinweg, so angelegt werden, dass der PKW-Verkehr nicht passieren kann, wenn eine Straßenbahn hält und die Fahrgäste direkt auf dem Gehweg ein- und aussteigen können.

Falls dies wegen der Lage nicht möglich ist, sollte die Fahrbahn im Ausstiegsbereich auf 24 cm über Schienenoberkante erhöht werden und es sollten weitere Maßnahmen geprüft werden, um zu erreichen, dass Rad- und MIV-Verkehr die Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht gefährden können.

3. Wartekomfort an Straßenbahnhaltestellen

In der regenreichen Stadt Bremen muss der Komfort für wartende Fahrgäste deutlich erhöht werden. Die bisherigen eher kleinen Wartehäuschen bieten den Fahrgästen keinen ausreichend Schutz vor Wind und Wetter. Wir schlagen daher – nicht nur in der Friedrich-Ebert-Str. – vor, die Haltestellen auf voller Bahnsteiglänge mit einer Überdachung zu versehen, die bis in den Einstiegsbereich von Bus- und Straßenbahn reicht.

Diese sollte ästhetisch gelungen und wenn möglich mit einer Begrünung und/oder Photovoltaikzellen versehen werden, um entweder Energie zu gewinnen oder zu einer Verbesserung des Stadtklimas beizutragen. Beispiele dieser Art von Haltestellenüberdachung finden sich zum Beispiel an den Straßenbahnhaltestellen *Park Praski* in Warschau (Polen), *Nieuwpoort Stad* in Nieuwpoort (Belgien) oder auch an der geplanten neuen Haltestelle in Gröpelingen.

Im Bereich der Haltestelle *Gastfeldstr.* sollte – sofern der Wartebereich aus Platzgründen seine aktuelle Lage behält – pro Richtung jeweils ein gläsernes Dach an den umliegenden Gebäuden installiert werden. Die Dächer sollten je bis zum Bordstein der Gehwege reichen, die Länge eines Daches sollte dabei circa 35m (ähnliche Länge wie die einer Bremer Straßenbahn) betragen.

Vorschlag: Mit Studierenden der Hochschule für Künste und der Hochschule Bremen sollen Designs für Straßenbahnhaltestellen entwickelt werden, die im Stil an oberirdische U-Bahn-Haltestellen erinnern (z.B. Größer dimensionierte Überdachung als bisherige Wartehäuschen, Kunst an Haltestellen).

4. Kreuzung Friedrich-Ebert-Str. / Kornstr. / Lahnstr.

Im bisherigen VEP 2025 ist hier die Kreuzung mit einer Straßenbahnlinie, die über die Kornstr./Lahnstr. geführt wird, geplant. Auch wenn diese Planungen geringe Priorität zu genießen scheinen, sollte die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Str. diese Maßnahme so weit wie möglich vorwegnehmen, um die Kosten der späteren Realisierung nicht unnötig in die Höhe zu treiben.

5. Leibnizplatz

Die Haltestelle *Theater am Leibnizplatz* sollte Teil einer umfassenden Umgestaltung des Leibnizplatzes werden, die nicht nur die Ziele verfolgt, die Verkehrsbeziehungen besser zu regeln, sondern auch zum Ziel hat, den Platzcharakter des Leibnizplatzes wieder besser zur Geltung kommen zu lassen. Der Platz soll an Lebendigkeit gewinnen und bessere Umgebungsbeziehungen herstellen. Die Nähe zu den Neustadtwallanlagen, der Oberschule, der Hochschule, dem Südbad, und der Shakespeare Company sollte vor allem für weniger Ortskundige besser wahrnehmbar und erfahrbar werden. Beispielsweise könnte ein kleiner Bereich eingerichtet werden, an denen die Shakespeare Company kurze Theatervorstellungen bieten kann. Darüber hinaus schlagen wir vor, dass diese Ziele durch deutlich sichtbare Wegweiser für den Fußverkehr hervorgehoben werden. Außerdem muss die Querung der Friedrich-Ebert-Str. von der Haltestelle aus deutlich komfortabler gestaltet werden. Darüber hinaus sollte bei der Umgestaltung des Leibnizplatzes daran gedacht werden, eine Beziehung zum Namensgeber herzustellen.

Bezüglich der Haltestelle *Theater am Leibnizplatz* schlagen wir vor:

- Wie in Punkt 3 vorgeschlagen, sollte auch hier der Wartebereich komplett überdacht werden. Aufgrund der besonders exponierten Stellung des Platzes ist auch hier auf den ästhetischen Gesamtcharakter großer Wert zu legen.
- Wie bereits von anderen vorgeschlagen, sollte geprüft werden, ob eine Zusammenführung der Haltebereiche der Linien 4 und 6 möglich ist, damit mehr Platz für die Wartenden entsteht. Allerdings sollte dann die Möglichkeit bestehen, dass zwei Bahnen hintereinander halten können. Ansonsten ist zu prüfen, wie mit anderen Maßnahmen mehr Platz für die Wartenden geschaffen werden kann.
- Hochpflasterung der PKW-Spur in Bereichen von Fußüberwegen zwischen Gehweg und Bahnsteig, um Gefahren durch den PKW-Verkehr zu verringern und die Barrierefreiheit auf dem Weg zur Haltestelle zu erhöhen.
- Wenn möglich, soll auch Platz für einen Kiosk / einen Imbiss im Wartebereich vorgesehen werden.
- Errichtung einer größeren, überdachten Fahrradabstellanlage auf Seite der Schule/ Fahrradmodellquartier mit Ladeinfrastruktur für Pedelecs.

6. Abschnitt zwischen Leibnizplatz und Osterstr.

Wir möchten vorschlagen, den genannten Bereich auf beiden Straßenseiten gläsern zu überdachen und damit einen Arkaden-Charakter wie *Am Wall* herzustellen, sodass der Straßenzug, der sich aktuell zur Flaniermeile der Alten Neustadt entwickelt, eine erhöhte Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen auch bei schlechtem Wetter bekommt. Für die gläserne Überdachung sollte allerdings eine anspruchsvollere und zeitgemäßere Ästhetik als beim Beispiel *Am Wall* entwickelt werden. Mit der Schaffung der erwähnten Arkaden und der geplanten Verlegung des Radwegs in dem Abschnitt auf die Fahrbahn wird so deutlich mehr Raum und Attraktivität für Außengastronomie geschaffen. Diese neue Flaniermeile sollte mit dem Platz vor dem *PAPP* verbunden werden. Sollte dieser Vorschlag aufgegriffen werden, wäre aufgrund des sich von der Friedrich-Ebert-Str. abhebenden Charakters denkbar, diesem Straßenzug einen neuen Namen zu geben und den Platz vor dem *PAPP* damit abgestimmt erstmalig zu benennen. Dabei wäre es wünschenswert, dass als Namensgeberinnen für den erwähnten

Platz und Straßenabschnitt ausschließlich weibliche Persönlichkeiten in Erwägung gezogen werden.

7. Sicherheits- und Beleuchtungskonzept Friedrich-Ebert-Str.

Wir möchten anregen, für die Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Str., die die Chance hat, eine Visitenkarte auf dem Weg zur autofreien Innenstadt zu werden, ein alternatives Sicherheits- und Beleuchtungskonzept zu entwickeln, das die Möglichkeiten moderner LED-Technologien ausnutzt. Dabei halten wir es für sinnvoll, verschiedene Aspekte zu betrachten. Sicherheit meint nicht nur die Sicherheit im Straßenverkehr, sondern auch der Schutz oder die gefühlte Sicherheit von Menschen, die Übergriffe/Überfälle fürchten müssen. Die Beleuchtung der Friedrich-Ebert-Str. sollte so gestaltet werden, dass es keine dunklen Ecken gibt. Moderne LED-Technologien könnten es erlauben von gewöhnliche Straßenbeleuchtungskonzepten abzuweichen und die Straße durch als angenehm empfundene Beleuchtung auch ästhetisch aufzuwerten.

Für die Fahrgäste sollte es an den Haltestellen wie am Hauptbahnhof Notrufanlagen geben, damit die Fahrgäste direkten Kontakt zum nächsten Polizeirevier bekommen.

Zusätzlich zum oben genannten sollten im Rahmen der Planung ein Sicherheitskonzept entwickelt werden, das sich auf die Schulwege und Wege zu Kitas bezieht. Es sollte erreicht werden, dass Wege, die von Schul- und Kindergartenkindern bzw. deren Eltern genutzt werden, mit Querungshilfen ausgestattet und diese gut einsehbar für den Autoverkehr gestaltet sind.

8. Neuordnung des Straßenraums Variante 2

Zusätzlich zu der in Punkt 1. vorgeschlagenen Variante zur Neuordnung des Straßenraums möchten wir vorschlagen, eine alternative, radikalere Variante zu prüfen:

- Errichtung einer Zweirichtungs-Fahrradstraße mit einer Breite von mindestens 4 m stadteinwärts links der Straßenbahngleise.
- Verlegung des PKW-Verkehrs beider Richtungen rechts der Straßenbahngleise (stadteinwärts betrachtet).

Diese Neuordnung sollte ab der Kreuzung Gastfeldstr./Pappelstr. oder wenn möglich bereits ab Neuenlander Str. erfolgen.

Damit könnte eine deutlichere Trennung von Rad- und PKW-Verkehr erreicht werden und die erste Fahrradstraße Bremens entstehen, in der nicht parallel auch Autos fahren dürfen. Visuell würde der PKW-Verkehr damit deutlich weniger Raum einnehmen. Uns ist bewusst, dass dieser Vorschlag einige Herausforderungen aufwirft, die gelöst werden müssen:

- Straßenbahngleise müssen verlegt werden, wobei wir davon ausgehen, dass die bestehenden Gleise absehbar sowieso getauscht werden müssen. Da wäre auch eine Verlegung möglich.
- Es müssen Lösungen für Verkehrsführungen und die Ampelphasenschaltungen für Radfahrer*innen und PKWs in den Kreuzungsbereichen gefunden werden. Im Bereich Gastfeldstr./ Pappelstr. wäre zu überlegen, ob die Pappelstr. nicht sowieso in absehbarer Zeit derartig verkehrsberuhigt wird, dass nur noch Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, ÖPNV und Lieferverkehr zugelassen werden. Somit könnte hier die Problematik verringert werden. Am Leibnizplatz wäre zu überlegen, ob im Anfangsbereich des Buntentorsteinwegs (bis zur Verengung an der Haltestelle *Rotes-Kreuz-Krankenhaus*) nicht auf ähnliche Weise geführt wird, wie hier vorgeschlagen (PKW-Verkehr beidseitig links der Straßenbahngleise/ Radverkehr rechts). Ebenso wäre es vorstellbar, in der Osterstr./Westerstr. den Straßenraum auf diese Weise neu aufzuteilen.
- Man müsste prüfen, wie der Ladeverkehr für Geschäfte auf der Seite stattfinden kann, auf denen der Radweg ist.



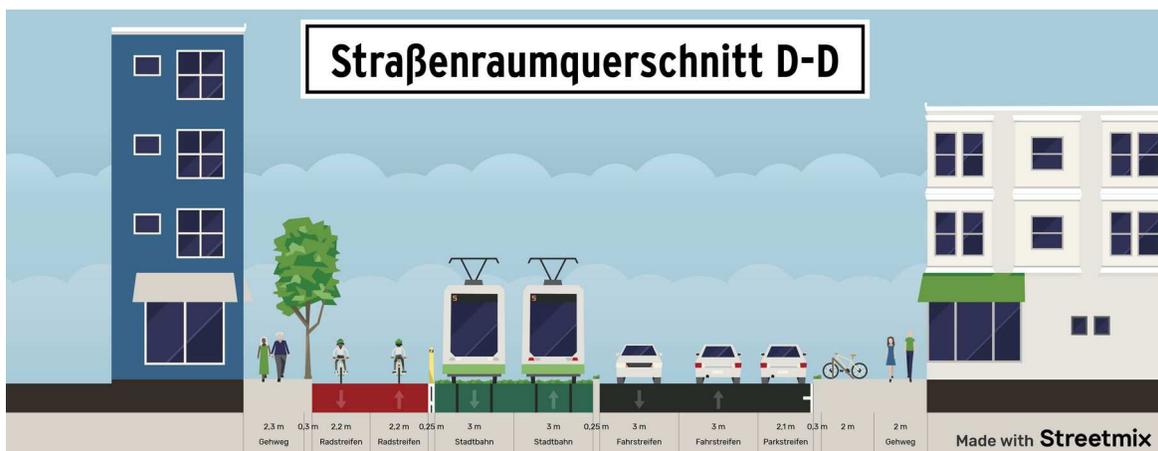
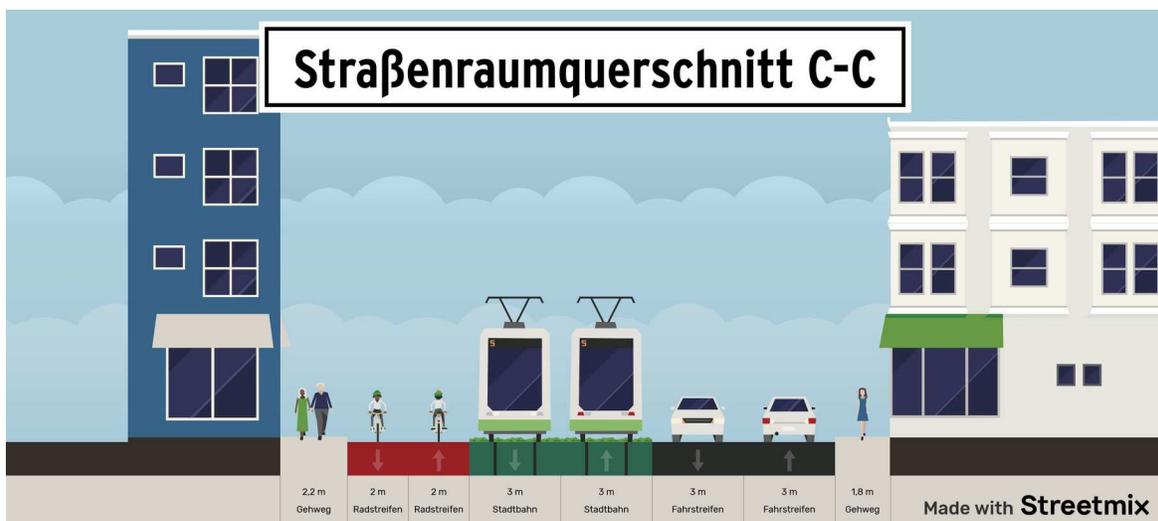
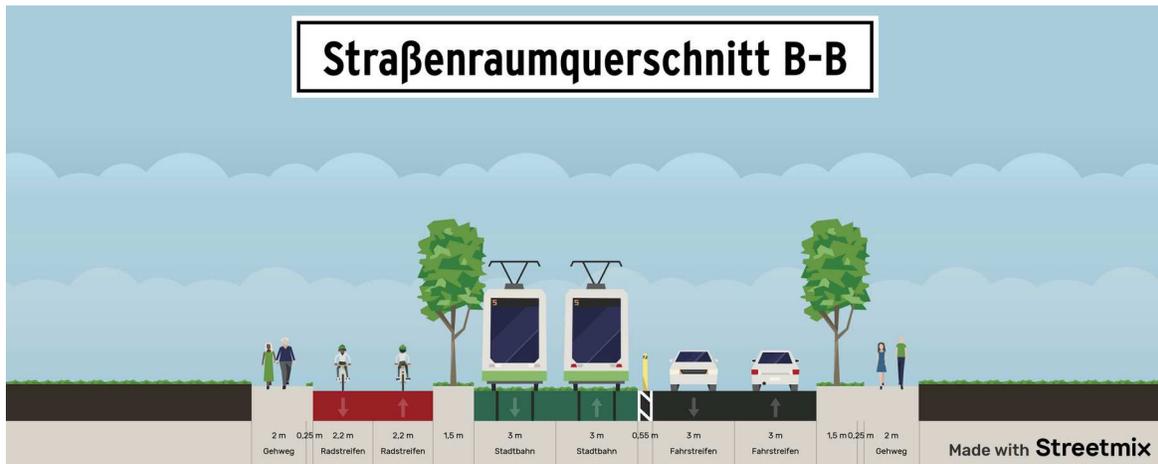


Schaubild 2: Straßenquerschnitt nachher nach unserem Vorschlag 2 dargestellt