

# Neues Verkehrskonzept mit Tempo 50

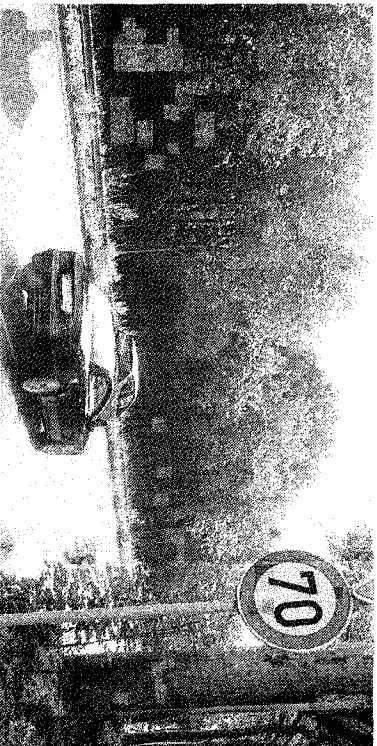
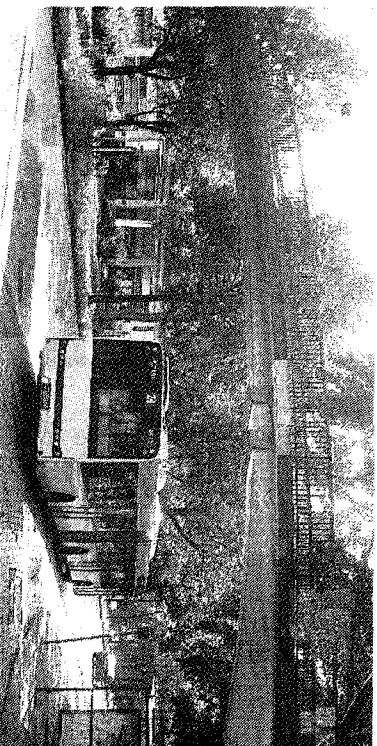
## Barrierefreie Übergänge für Kurfürsten- und Richard-Boljahn-Allee / Fragezeichen hinter Finanzierung

Von Andreas Becker

Schwachhausen. Hinter der Finanzierung steht noch ein dickes Fragezeichen, aber die Pläne für ein Verkehrskonzept Nordost sehen. Sollte es umgesetzt werden, müssen sich die Autofahrer auf der Kurfürsten- und der Richard-Boljahn-Allee auf eine durchgehende Tempo-50-Regelung einstellen. Der Straßenzug ist mit bis zu 33.000 Fahrzeugen täglich einer der meist befahrenen in ganz Bremen.

Ziel des Konzepts ist nicht nur ein langsamer fließender Verkehr, der die Anwohner entlasten soll. Im Mittelpunkt der rund sechsmonatigen Beratungen und Planungen einer Arbeitsgruppe stand vor allem die Absicht, ebenerdige Querungen einzuzeichnen. „Die vorhandenen Brücken über die Straße haben mehr als 15 Prozent Steigung. Das ist vor allem für Rollstuhlfahrer oder Mütter mit Kinderwagen schwer zu schaffen“, sagt Brigitte Pieper vom Verkehrssenator. Darauf habe der Beirat besonders viel Wert gelegt, sagt Sprecher Ralph Saxe. Er lobt ausdrücklich, dass ein Beiratsbeschluss als Basis genommen worden sei, um ein neues Verkehrskonzept zu untersuchen.

Auf eine Empfehlung für zwei Fußgängerübergänge hat sich die Arbeitsgruppe aus Vertretern der Behörden, der Handelskammer sowie der Beiräte Schwachhausen und Vahr bereits geeinigt: in Höhe der Metzger Straße sowie der Carl-Severing-Straße. „Dort besteht eine hohe Nachfrage, und die Auswirkungen einer Fußgängerquerung



Die Brücken über der Kurfürstenallee, wie an der Brandenburger Straße (links), sollen verschwinden. Außerdem soll das Tempo auf der Kurfürstenallee von 70 auf 50 Stundenkilometer begrenzt werden.

FOTOS: PETRA STUBBE

mit Ampelschaltung für den fließenden Verkehr wären vertretbar“, so Brigitte Pieper. Nicht ganz so dringend ist aus Sicht der Pläner ein Überweg in Höhe der Brandenburger Straße. Abgelehnt wurden bislang Überwege in Höhe der Diönstraße und der Loignystraße wegen zu geringer Nachfrage.

Ein besonderes Problem stellt sich in Höhe der Vahrer Straße. Dort ist die Nachfrage – auch wegen der Nähe zur Berliner Freiheit – zwar besonders hoch, eine Ampelschaltung könnte hier jedoch einen schwerwiegenden Nachteil mit sich bringen. „Ungünstig wirkt sich hier die Nähe zur Autobahnabfahrt aus. Wenn viel Verkehr ist, könnten sich die Autos bei einer roten Ampel bis auf die Autobahn zurückstauen. Das geht nicht“, betont Brigitte Pieper. Auch

Ralph Saxe räumt ein, dass hier noch keine Lösung gefunden worden sei. Er bekräftigt jedoch die Forderung nach drei ebenerdigen Übergängen. Nur so sei eine vollständige Barrierefreiheit gegeben.

Eine entschiedene Absage erteilt Saxe dem Vorschlag der Handelskammer, anstelle der Überwege Fahrstühle an die vorhandenen Brücken zu bauen. „Das ist doch Unsinn und wäre am Ende viel teurer.“

Zwar gibt es für den Bau der Überquerungen noch keine gesticherten Kostenberechnungen, Schätzungen sprechen jedoch von rund 100.000 Euro. Der Einbau von sechs Fahrstühlen, so Saxe, würde mit rund drei Millionen Euro zu Buche schlagen. „Von der Gefahr von Störungen und Vandalismus gar nicht zu reden“, kritisiert der Beirats-

sprecher. Anhand von Computersimulationen und Modellrechnungen hat man die Auswirkungen des Verkehrskonzepts auf die umliegenden Straßen untersucht. Demzufolge würde es nach Umbau und Temporeduzierung eine Entlastung für die Kurfürsten- und Richard-Boljahn-Allee von 4000 bis 7500 Autos pro Tag geben. Im Gegenzug würden die Julius-Brecht-Allee, die Kurtschumacher-Allee sowie die Konrad-Adenauer-Allee mit jeweils 800 bis 1700 Autos täglich zusätzlich belastet.

Angesichts der leeren Bremer Kassen ist zurzeit unklar, ob und wann das Konzept verwirklicht werden kann. Nach der Sommerpause werden sich zuerst die Beiräte und dann die Baudeputation damit befassen.