



Einbau einer Querungsstelle (Ludwig-Roselius-Allee)



Anhörung der Träger öffentlicher Belange

Inhalt

- 1· Veranlassung
- 2· Aktueller Zustand
- 3· Planung
- 4· Technische Ausführung und Ausstattung
- 5· Eingriffsregelung, Arten- und Baumschutz, Grünordnung

·1· Veranlassung

Das Amt für Straßen und Verkehr beabsichtigt in Bremen-Hemelingen, an der Ludwig-Roselius-Allee in Höhe des Champignonweges eine gesicherte Querungsstelle für Zufußgehende und Radfahrende zu bauen. Die Querungsstelle besteht aus zwei Furten mit bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage und einem neuen getrennten Rad- und Gehweg auf dem Mittelstreifen. Die Maßnahme erfolgt auf Beschluss des Beirates Hemelingen vom 12.10.2021.

Die Ludwig-Roselius-Allee wird im Bereich des Champignonweges in Zukunft durch die anstehende Bebauung der ehemaligen Galopprennbahn und die geplanten neue Wegeverbindung auf dem Rennbahngelände, welche hier an die Ludwig-Roselius-Allee anbindet, von vielen Menschen gequert. Die nächsten gesicherten Querungsmöglichkeiten im Zuge der Ludwig-Roselius-Allee befinden sich aktuell in Entfernungen von annähernd 300 m (Richtung Westen) und über 400 m (Richtung Osten). Aus diesen Gründen sind Maßnahmen erforderlich um ein sicheres Queren der Ludwig-Roselius-Allee zu ermöglichen.

·2· Aktueller Zustand

Bei der Ludwig-Roselius-Allee handelt es sich um eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße. Sie verbindet die Stadtteile Hemelingen, Vahr und Osterholz.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Ludwig-Roselius-Allee beträgt 50 km/h.

Auf der Ludwig-Roselius-Allee verläuft die Buslinie 25 der BSAG. Die Busse fahren werktags am Tag im 10min-Takt.



Foto 1: Ludwig-Roselius-Allee (südliche Richtungsfahrbahn, Blickrichtung Osten)

Im Planbereich liegen südlich der Straße im Westen Gewerbegrundstücke und im Osten überwiegend Wohngrundstücke mit Ein- bis Zweifamilienhäusern. Nördlich der Straße befindet sich die ehemalige Galopprennbahn Bremen. Das Gelände wird zurzeit umgestaltet. Aktuell befindet sich eine Rad- und Gehwegverbindung im Bau, die nördlich der geplanten Querungsstelle auf die Ludwig-Roselius-Allee mündet.



Foto 2: Ludwig-Roselius-Allee (nördliche Richtungsfahrbahn, Blickrichtung Westen)

Der Planbereich besteht im aktuellen Zustand aus zwei zweispurigen Richtungsfahrbahnen, welche durch eine ca. 17 m breiten begrünten Mittelstreifen voneinander getrennt werden. Die Breiten der Richtungsfahrbahnen liegen im Bereich der geplanten Querungsstelle bei ca. 6,50 m. Die Fahrbahnen sind zu den Nebenanlagen geneigt. An den Fahrbahnrandern befinden sich ca. 38 cm breite gepflasterte Pendelrinne mit Straßenabläufen oder Scheinrinnen.

Westlich der geplanten Querungsstelle befindet sich eine Wendemöglichkeit im Mittelstreifen.



Foto 3: Ludwig-Roselius-Allee (Wendemöglichkeit, Blickrichtung Norden)

Die nördliche Richtungsfahrbahn ist bis auf eine Zufahrt zum Gelände der Galopprennbahn anbaufrei. Auf der südlichen Seite sind Zufahrten zu Wohn- und Gewerbegrundstücken vorhanden.

Etwa 20 m westlich der geplanten Querungsstelle mündet der Champignonweg in die Ludwig-Roselius-Allee ein. Die Einmündung ist in Form einer Grundstückszufahrt / Gehwegüberfahrt ausgebaut.

Die nördlichen Nebenanlagen gliedern sich in einen ca. 1,00 m breiten Sicherheitstrennstreifen, einen ca. 1,40 m breiten Zweirichtungsradweg und einen ca. 1,50 m breiten Gehweg. Ein Begrenzungstreifen zwischen Radweg und Gehweg ist nicht vorhanden.

Die südlichen Nebenanlagen bestehen aus einem Längsparkstreifen mit einer Breite von ca. 2,00 m. Der ca. 1,70 m breite Zweirichtungsradweg wird durch einen ca. 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen vom Längsparkstreifen getrennt. Der Gehweg hat eine Breite von ca. 2,70 m. Zwischen Gehweg und Radweg verläuft ein Betonbordstein 8/25 ohne Ansicht. Ein Begrenzungstreifen ist nicht vorhanden.



Foto 4: Ludwig-Roselius-Allee / Einmündung Champignonweg (südliche Nebenanlagen, Blickrichtung Osten)

Auf der nördlichen Seite ist der Gehweg am Übergang zur angrenzenden Grünfläche (inner

Leitlinie) nicht durch einen Bordstein eingefasst. Auf der südlichen Seite ist es nicht erkennbar, da der Randbereich stark überwachsen ist.

Alle Nebenanlagen sind zur Fahrbahn geneigt.

Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind asphaltiert. Der Längsparkstreife auf der südlichen Seite ist mit betonrauem Wellen-Verbundsteinpflaster befestigt. In den Radwegen ist auf beiden Seiten der Straße Klinkerpflaster 25/12 verlegt. Beide Gehwege sind mit Betonplatten 50/50 Betonrau befestigt. Die Begrenzungstreifen und Kleinflächen sind mit Natursteinpflaster 7/9 befestigt.



Foto 5: Ludwig-Roselius-Allee (nördliche Nebenanlagen, Blickrichtung Westen)

Die Hochbordsteine am Fahrhahnrand und der Tiefbordstein zwischen Fahrbahn und Längsparkstreifen bestehen aus Naturstein, die übrigen Bordsteine aus Beton. Die Rinnen sind aus roten Rechtecksteinen 25/12 hergestellt.

·3· Planung

Die neue Querungsstelle und die geplanten Veränderungen an den Nebenanlagen verbinden den neuen Weg auf dem Gelände der ehemaligen Galopprennbahn mit dem Champignonweg.

Hierfür wird auf jeder Richtungsfahrbahn eine Querungsstelle eingerichtet. Die Querungsstellen werden durch einen Rad- und Gehweg auf dem Mittelstreifen verbunden. In den südlichen Nebenanlagen wird der Radweg zwischen der Querungsstelle und dem Champignonweg auf 3,00 m verbreitert. Hierfür muss der vorhandene Längsparkstreifen aufgehoben werden.

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnsituation mit zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn ist eine gesicherte Querungsstelle nur in Form einer Lichtsignalanlage zulässig.

Die Querungsstellen bestehen jeweils aus einer Furt für Radfahrende von 3,00 m Breite und einer Furt für Zufußgehende von 4,00 m Breite. Die Furt für den Radverkehr liegt auf der westlichen Seite.

Auf dem Mittelstreifen wird ein neuer Rad- und Gehweg angelegt. Die Breiten entsprechen den Breiten der zugehörigen Furten. Neben dem Rad- und Gehweg wird beidseitig ein Bankett von 50 cm Breite angelegt. Auf der östlichen Seite wird aufgrund der Senke im Mittelstreifen eine Böschung von 1,50 m bis 2,00 m Breite erforderlich. Die Böschung wird mit einer flachen Neigung von 1:3 angelegt.

Die Breiten der nördlichen Nebenanlagen bleiben unverändert.

Die vorhandene Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr und die Buslinie bleibt erhalten.

An der südlichen Richtungsfahrbahn werden Bordsteine mit Ansichtshöhen entsprechend der geplanten Nutzung gesetzt. Die Bordrinnen und die Lagen der Rostenkästen bleiben unverändert.

An der nördlichen Richtungsfahrbahn ist neben den Änderungen an den Bordsteinen auch der Ausbau eines Rostenkastens erforderlich, da er im Bereich der geplanten Fußgängerfurt liegt. Als Ersatz sind zwei

neue Rostenkästen östlich und westlich der Furten geplant. Die Bordrinne (Pendelrinne) ist im Bereich der Furten entsprechend anzupassen.

·4· Technische Ausführung und Ausstattung

Die Fahrbahnen und Bordrinnen bleiben unverändert. Die Bordsteine werden im Bereich der Radwegüberfahrten auf eine Ansichtshöhe von 1 cm abgesenkt.

Die Querungsstellen und die Gehwege werden entsprechend der aktuellen Barrierefreiheitsvorschriften der Freien Hansestadt Bremen aus- bzw. umgebaut. Die Querungsstellen werden mit konstanten Bordhöhen von 3 cm hergestellt. Die Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfelder werden in der Mitte der Furten angelegt. Die Auffindestreifen werden in den vorhandenen Gehwegen bis an die innere Leitlinie verlängert. Im neuen Gehweg auf dem Mittelstreifen werden die Querungsstellen durch einen Leitstreifen verbunden.

Im Bereich der Furt kommen als Bordsteine Rundbordsteine 22/30 aus Beton zum Einsatz.

Die Veränderungen am nördlichen Radweg werden mit dem vorhandenen Klinkerpflaster hergestellt. In den übrigen neuen Radwegabschnitten wird Betonrechteckpflaster 21/10,5 in Rot verlegt.

Die Gehwege werden mit Betonplatten 50/50 in zementgrau befestigt. Kleinflächen, die Begrenzungs- und Sicherheitstrennstreifen werden in Natursteinpflaster ausgeführt.

Die vorhandenen Fahrbahnmarkierungen im Bereich der Furten sind zu entfernen. Die Furtmarkierungen, Haltelinien und durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzungen sind aufzubringen.

Die Darstellung der Markierungen und der Lichtsignalanlagen sind lediglich nachrichtlich. Die endgültige Anordnung erfolgt durch den Betriebsplan des Amtes für Straßen und Verkehr.

Die vorhandene Beschilderung ist im Zuge der Erstellung des Betriebsplanes ggf. anzupassen.

Die beiden Straßenleuchten in den südlichen und nördlichen Nebenanlagen in der Nähe der Querungsstelle werden entfernt und durch neue Straßenleuchten in Kombination mit den LSA-Masten ersetzt. Die genaue Planung erfolgt durch das ASV in Abstimmung mit der swb Beleuchtung. In diesem Zuge wird auch die Notwendigkeit einer weiteren Leuchte am Rad- und Gehweg auf dem Mittelstreifen geprüft.

Änderungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen sowie den zugehörigen Anlagen sind nicht vorgesehen.

·5· Eingriffsregelung, Arten- und Baumschutz, Grünordnung

Die Maßnahme findet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1177 in Bremen – Hemelingen statt. Der gesamte von der Planung betroffene Straßenkörper einschließlich der Grünflächen ist als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Gem. § 18 (2) BNatSchG ist die Eingriffsregelung im Innenbereich nach § 34 des Baugesetzbuches sowie innerhalb gültiger Bebauungspläne nach § 30 des BauGB nicht anzuwenden. Die Bestimmungen der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (BremBaumSchVO) und der Grünord-

nung, sowie die artenschutzrechtlichen Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bleiben jedoch unberührt und sind zu beachten.

Die vorliegende Planung erfolgte vor dem Hintergrund des geringsten Eingriffs in den Baumbestand. Die Lage der Querungsstelle wurde zusammen mit dem UBB festgelegt.

Dennoch ist für die Umsetzung der Maßnahme die Fällung eines Baumes unumgänglich, da sein Standort direkt überbaut wird.

Alternativen zur Ausbauplanung, bei denen kein Baum gefällt werden muss, gibt es nicht.

Zu fällender Baum

- Baum-Nr. 2: Hainbuche (*Carpinus betulus*), DU 45 cm, STU 141 cm, Kronen-DU 9 m, Höhe 12 m, leicht eingeschränkte Vitalität

Bäume im näheren Umfeld der Maßnahme, die erhalten werden

- Baum-Nr. 1: Feld-Ahorn (*Acer campestre*), DU 50 cm, STU 157 cm, Kronen-DU 9 m, Höhe 15 m, vital
- Baum-Nr. 3: Stiel-Eiche (*Quercus robur*), DU 37 cm, STU 116 cm, Kronen-DU 8 m, Höhe 15 m, vital
- Baum-Nr. 4: Hainbuche (*Carpinus betulus*), DU 45 cm, STU 141 cm, Kronen-DU 9 m, Höhe 15 m, vital

Es handelt sich um Straßenbäume im Eigentum des SKUMS (Grünordnung) und in der Unterhaltung des UBB. Die zu fällende Hainbuche mit einem Stammumfang von 141 cm ist nach der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (BremBaumSchVO) geschützt. Es handelt sich um einen Baum mit mittlerer Kronengröße.

Weiterhin sind etwa 150 m² des Strauchbestands auf der Mittelinsel (bestehend aus heimischen Arten wie Hartriegel, Haselnuss, Schlehe, Weißdorn, Wildrosen, etc.) zu entfernen. Die Flächen mit direkter Überbauung werden gerodet. Um ausreichende Sichtfelder freizuhalten werden die Bestände rund um die o.g. zu erhaltenden Bäume auf-den-Stock-gesetzt.

Für die Querungsstelle werden ca. 120 m² der Mittelinsel neu versiegelt und 20 m² entsiegelt und als Grünstreifen mit einer Rasenansaat hergestellt. Daraus ergibt sich eine zusätzliche Versiegelung von insgesamt rd. 100 m².

Artenschutz

Der zu fällende Baum weist keine Löcher oder Höhlen auf, die als Quartiere für Federmäuse oder Vögel geeignet sind, so dass mit der Fällung des Baumes kein Verbotstatbestand nach § 44 (1) Nr. 1-3 BNatSchG ausgelöst wird.

Vermeidungsmaßnahmen

Um die Vorgaben des § 39 (5) BNatSchG beachten zu können (Fällverbot zwischen dem 01.03. und 30.09.), sind die Fällungen des Baumes und der Sträucher bereits vor dem 28. Februar 23 durchgeführt worden. Die Rodungsarbeiten erfolgen im Zuge des Straßenbaues, dessen Beginn für den Sommer 23 vorgesehen ist.

Für die Entnahme des Baumes und der Sträucher wurde vom Umweltbetrieb Bremen zuvor die Freigabe für die Fällung und spätere Rodung der Gehölze erteilt.

Die 3 unmittelbar an die Baumaßnahme angrenzenden Bäume werden während der Bauzeit mit Stammschutz vor Stammschäden geschützt.

Außerhalb der Flächen, die für den Geh- und Radweg benötigt werden, ist ein Befahren mit Baumaschinen nicht zulässig.

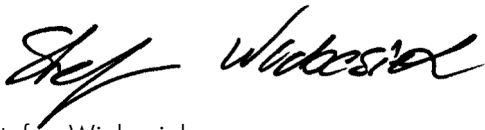
Ausgleich / Ersatz

Die betroffenen Gehölze sind im Eigentum von SKUMS 30 (Grünordnung) und in der Unterhaltung des Umweltbetriebes Bremen (UBB).

Für den zu rodenden Straßenbaum und die Sträucher wurden die Kosten der Ausgleichszahlung nach der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen ermittelt und dem UBB bereits erstattet.

Weitere Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Thedinghausen, den 02.03.2023



Stefan Wiebesiek

Anlagen:

- Lageplan
- Regelquerschnitt