

Grundsatzpapier zum Sielwall

Seit Jahren fordern AnwohnerInnen und die zuständigen Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt eine Veränderung der Situation am Sielwall. Der Sielwall ist eine Wohnstraße, wird jedoch von Seiten der Verwaltung (Amt für Straßen und Verkehr) als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Weit mehr als 5.300 Kfz, darunter 265 LKW (s. VEP-Unterlagen von 2014 insbesondere „VEP 2025, Zwischenbericht zur Chancen- und Mängelanalyse, Anhang Kartenband Teil 1“, Zahlen von 2010) fahren täglich mit überhöhten Geschwindigkeiten durch den Sielwall. Eine Bedarfsampel auf Höhe Auwigstraße wird von den FahrerInnen regelmäßig bei Rot überfahren. Zudem wird der Radweg zwischen „Im Krummen Arm“ und dem Sielwalleck (Ostseite Sielwall) von AutofahrerInnen widerrechtlich überparkt, womit der schmale Raum für Fuß und Rad immer kleiner wird, was zu Konflikten führt.

Der [interaktive Unfallatlas](#) des Statistischen Bundesamtes zeigt drei Unfallschwerpunkte mit Personenschaden und Kfz-Beteiligung auf dieser kurzen Straße. Wohl auch deswegen wurde der Sielwall zur Tempo-30-Straße erklärt, das hat jedoch an den oben beschriebenen Zuständen nichts verändert. Denn die Maßnahme wurde halbherzig umgesetzt und wird nicht kontrolliert. Insofern ist auch der Vorschlag im VEP (S.165, Maßnahme F.4), das Rad einfach auf die Straße zu schicken, nicht zielführend. Hier brauchen wir dringend weiter gehende Vorschläge.

Gleichzeitig werden die Forderungen nach einer klaren Verkehrswende, nämlich der Stärkung des Umweltverbundes, Reduzierung von CO₂-Emissionen, Lärm und chemischen Emissionen immer lauter. „Fridays for Future“ fordert ein autofreies Bremen, die Beiräte rufen nach strikten Temporeduzierungen, diverse Bürgerinitiativen verlangen Parkraumbewirtschaftung.

Bremsklotz ASV, widersprüchlicher VEP

Das ASV besteht jedoch auf der Klassifizierung des Sielwall als Hauptverkehrsstraße und verhindert damit jede grundsätzliche Veränderung der unbefriedigenden Situation. Dabei teilt der VEP, der Verkehrsentwicklungsplan 2025 dem Sielwall bei der Definition von funktionaler und stadträumlicher Verträglichkeit die schlechteste Stufe zu, der Straßenraum sei „nicht verträglich“ (VEP S. 51). Der VEP weist mit dieser Kategorie „nicht verträglich“ darauf hin, dass die Gestaltung des Sielwall viel zu sehr an den Bedürfnissen des Autoverkehrs orientiert ist, dass sich hier dringend etwas ändern muss.

Aber trotzdem bietet der Vorschlag im VEP (S.165, Maßnahme F.4) zur Umgestaltung des Sielwall keine zufriedenstellende Lösung. Hier wird vorgeschlagen, das Fahrrad auf der Fahrbahn zu führen, um den Platz für FußgängerInnen zu erweitern. Voraussetzung sei, das Parken auf der Fahrbahn auf der gesamten Länge des Sielwall zu unterbinden. Eine Veränderung der Straßengestaltung für die Sicherheit der FahrradfahrerInnen bietet der VEP jedoch nicht, vergisst auch zu erwähnen, dass es legal auch heute schon keinerlei Parken auf der Fahrbahn des Sielwall gibt. Und bei 5.300 Kfz, davon 265 LKW pro Tag (in 2010) ist das Radeln auf der Fahrbahn im Mischverkehr nicht nur subjektiv sondern auch objektiv zu gefährlich.

Warum ist der Sielwall als Hauptverkehrsstraße klassifiziert?

Da stellt sich die Frage, warum überhaupt der Sielwall eine Hauptverkehrsstraße sein soll oder muss. Handelt es sich um eine „gesamtstädtisch relevante Straße“ (VEP S. 50)? Brauchen wir den Sielwall zur Erschließung des Stadtteils? Oder ist diese Klassifizierung ein Relikt aus den 70er Jahren, als „viele Hauptverkehrsstraßen (...) durch die Bedürfnisse des Autoverkehrs geprägt“ wurden? (VEP S. 50) Wer sich die Karte ansieht und mit ein wenig historischem Wissen ausgestattet ist, dem fällt auf, dass der Sielwall parallel zur ehemaligen „Mozarttrasse“ verläuft, die ja bekanntlich aufgrund der anhaltenden Proteste 1973 nicht gebaut wurde. Hier schließen sich einige Fragen an:

- Ist der Sielwall zur Ersatz-Trasse für die Mozarttrasse erklärt worden?
- Warum ist es heutzutage - im Sinne der Verkehrswende - überhaupt noch notwendig, eine Autoschneise für den Durchgangsverkehr durch die Östliche Vorstadt/Mitte zu ziehen?

In einer Information an den Beirat Mitte, der den Sielwall teilweise zu einer Einbahnstraße machen wollte, im Juni 2016 (also zwei Jahre nach Beschluss des VEP), teilt das Amt dem zuständigen Fachausschuss sinngemäß folgendes mit: Andere geplante (Verbesserungs-?) Maßnahmen in anderen Hauptverkehrsstraßen (Martinistraße, Am Dobben, Am Wall, Breitenweg, Herdentorsteinweg/ Bahnhofstraße und Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor (letztere sind übrigens keine Hauptverkehrsstraßen)) stünden der Anfrage entgegen. Grob gesagt gäbe es dann mehr Verkehr in den anderen „Projekt-„Straßen, sei also kontraproduktiv. Der Sielwall erhalte schon die oben genannte Maßnahme (Radverkehr auf die Fahrbahn), das müsse reichen.

Der Hintergrund für diese Haltung des ASV kommt aber vielleicht auch noch aus einer anderen Ecke:

Fehlender Zirkulationsplan in Bremen

Trotz des auch international gepriesenen VEP 2025, trotz seiner zahlreichen GutachterInnen, trotz der Bürgerforen und der Partizipation durch das Internet gibt es keinen Zirkulationsplan (oder Mobilitätsplan) für die Stadt Bremen. Zumindest liegt er nicht offiziell auf dem Tisch.

Ein Zirkulationsplan kann ein technokratisches Instrument der Verwaltung zur Regelung der städtischen Mobilität oder ein politisches Projekt und Instrument zur Reduzierung von Kfz-Verkehr, CO₂-Emissionen, Lärm, Unfällen und Dreck sein. Die Stadt Gent hat einen solchen Plan entwickelt, um den Durchgangsverkehr aus der inneren Stadt herauszuhalten. Gent hat das natürlich auch mit einem Plan für das Parken verbunden. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-05/gent-nahverkehr-mobilitaet-nachhaltigkeit> Und wer sich traut (ist nicht schwer) Flämisch zu lesen: <https://stad.gent.nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/plannen-projecten-subsidies-cijfers-scholenwerking/mobiliteitsplan-circulatieplan-en-parkeerplan-gent>

Im Bremer VEP von 2014 ist so etwas - trotz der hohen fachlichen Kompetenz der GutachterInnen, des Projektbeirats und der Verwaltung - noch nicht einmal angedacht. War das eine politische Entscheidung oder der Glauben an die Kompetenz der Verwaltung insbesondere des ASV?

Wir suchen Lösungen für den Sielwall

Aber wir können jetzt nicht darauf warten, dass ein fehlender Plan entwickelt und implementiert wird, die Probleme am Sielwall sind zu gravierend. Andererseits ist der Sielwall nur ein Synonym für viele andere Straßen in Bremen. Eine Lösung für den Sielwall kann deswegen ein Beispiel für andere

Straßen sein, die auch unter permanentem Durchgangsverkehr leiden. Denn wir müssen die folgenden Fragen beantworten:

- Wollen wir einen Rückbau der Durchgangsverkehre durch die Stadt?
- Wollen wir weniger Schwerlastverkehr durch die Stadt?
- Wollen wir eine Umverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von klimafreundlichen Mobilitätsformen?
- Wollen wir mehr Lebensqualität in der Stadt?

Irgendwo müssen wir anfangen, und der Sielwall bietet hierzu gute Voraussetzungen:

- Mit 5.300 Kfz pro Tag hat diese kurze Straße lange nicht die Bedeutung für den städtischen Verkehr, die ihm das ASV zuschreibt. Die als „Übrige Straßen“ klassifizierten Straßen Ostertorsteinweg (5.200), Vor dem Steintor (5.700) und die parallele St.-Jürgen/Lüneburger-Straße (8.100) zeigen, wie willkürlich die Klassifizierung des Sielwall als Hauptverkehrsstraße ist. Andere Hauptverkehrsstraßen sind: Osterdeich (15.900 bis 23.600), (Äußere) Parkallee (14.400 bis 15.700, leider haben wir keine Zahlen für die Fahrradstraße Parkallee), Bismarckstraße (23.600).

- Außerdem ist der Sielwall eine Wohnstraße mit wenigen kleinen Läden, Zulieferverkehre sind gering, das Meiste spielt sich am Sielwalleck ab, trotzdem ist der LKW-Anteil über 2,8 Tonnen mit 5% überdurchschnittlich hoch, etwa im Vergleich zur Bismarckstraße mit 4 bis 5% und deren offensichtlicher Bedeutung (Zahlen: VEP). Das heißt, mindestens 265 LKW fahren jeden Tag durch den Sielwall, fast ausschließlich als Durchgangsverkehr. Und dabei ist der Sielwall nicht im LKW-Führungsnetz ausgewiesen, wohl aber der Osterdeich (7% LKW über 2,8 Tonnen) und die bereits genannte Bismarckstraße.

- Und ein letztes Argument: Der Sielwall ist auch zu Hauptverkehrszeiten am Nachmittag nur zu 31 bis 60% ausgelastet, der Osterdeich und die Bismarckstraße jedoch zu 100% (VEP Kartenband Teil 2). (Übrigens ist auch die „gesamstädtisch relevante Straße“ Martinstraße nachmittags nur zu 31 bis 60% ausgelastet)

Sielwall aus Hauptverkehrsstraßennetz entlassen

Also: Relativ (im Vergleich mit anderen Hauptverkehrsstraßen) wenige Kfz – mehr als 5.300 pro Tag - nutzen den Sielwall, er ist auch in den Stoßzeiten nur zu höchstens 60% ausgelastet. Der Sielwall hat damit in der innerstädtischen Zirkulation eine untergeordnete Rolle - anders als das ASV es behauptet. Andererseits ist er eine fast reine Wohnstraße, doch sein Straßenraum ist im VEP als „nicht verträglich“ qualifiziert worden. Ihn weiterhin als Durchgangsstraße zu behandeln, bringt die Verkehrswende keinen Zentimeter voran. Abgesehen davon, dass Bremen dringend einen Mobilitätsplan oder Zirkulationsplan braucht, der den Durchgangsverkehr aus der Stadt insgesamt raushält und nur klare Liefer-Zielverkehre zulässt, kann der Sielwall bereits heute aus seiner Rolle als Hauptverkehrsstraße entlassen und grundsätzlich neu gestaltet werden.

Nach einer Begehung und groben Vermessung des Straßenraums haben wir zwei Alternativen diskutiert:

1. Einbahnstraße Richtung Osterdeich mit geschütztem Radfahrstreifen auf einer ehemaligen Autospur

vs.

2. Fahrradstraße mit Durchgangsverkehr-Sperre = modaler, aber flexibler Filter

Nachteile der Einbahnstraße:

- Weiterhin Durchgangsverkehr möglich.
- Zugang zu den Grundstücken auf der östlichen Seite des Sielwalls zwecks Parken(auf dem eigenen Grundstück) und Anlieferungen aufgrund des geschützten Radfahrstreifens behindert/unmöglich.

Deswegen unser Vorschlag:

1. Einrichtung einer Fahrradstraße mit Sperrung des Durchgangsverkehrs durch eine für Fahrräder passierbare Mittelbarriere (zwischen „Im Krumpfen Arm“ und „Körnerwall“, siehe unten), auch modaler Filter genannt, flexibel gestaltbar, für definierte Kfz-Verkehre (Rettungsdienste, Müllabfuhr, spezielle Dienste und Lieferungen) passierbar.
2. Rote Einfärbung der Fahrbahn
3. 20 km/h für Kfz
4. Überholverbot für Kfz
5. Einmündungen am Osterdeich und Sielwalleck hochpflastern und mit 90°-Abbiegewinkel versehen
6. Baumkulisse wiederherstellen
7. Mehr Fahrradständer auf den jetzt als Parkplatz genutzten Flächen
8. Aufgesetztes und illegales Parken unterbinden

Vorteile dieser Lösung:

- Entschleunigung
- Mehr Sicherheit (am Sielwall liegt eine Schule!)
- Weniger Kfz-Verkehr, dadurch weniger Lärm, weniger chemische Emissionen: Verkehrswende!!
- Mehr Platz für FußgängerInnen
- Geringe Baumaßnahmen: Poller, Hochpflasterungen an den Einmündungen plus 90°-Einfahrwinkel, Bäume pflanzen, Fahrradbügel montieren und Fahrbahn rot einfärben

Nachteile:

- Fahrrad muss mit Kfz-Verkehr im Mischverkehr fahren
- Mögliche Verlagerung des bisherigen Durchgangsverkehrs auf andere Straßen
- Voraussetzungen für eine Fahrradstraße entsprechen nicht den „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“. Bei einer Breite von 6,50m dürfen nicht mehr als 5000 Kfz

pro Tag fahren. Laut VEP fahren durch den Sielwall 5.300 Kfz pro Tag, davon 265 LKW über 2,8 Tonnen. Das könnte sich jedoch mit Unterbindung des Durchgangsverkehrs ändern.

Und das haben wir gemessen:

Grundsätzlich passt sich die Breite des Radweges über die ganze Länge immer an: Die Straße ist immer mindestens 6,50m breit, die Fußwege variieren zwischen 1,10 und 1,90 bis hin zu mehr als 4,40. Die Radwege variieren von 84 cm bis 1,60m.

Sielwall

1. Abschnitt „Osterdeich“ bis „Prangenstraße“

	Ecke Osterdeich an Ampel-Haltelinie Kfz in m	5m weiter Richtung Siewalleck Westseite	Ostseite			
Fußweg	4,40					
Kante	0,00					
Radweg	1,60		1,10 Nr. 76, auf 14m Länge			
Kante	0,73					
Fahrbahn	7,50					
Kante	0,86	0,75				
Radweg	1,30	1,37				
Kante	0,30	0,30				
Fußweg	2,85	1,64				
Kante						

Forderungen:

1. Einmündung vom Osterdeich hochpflastern
2. Einmündung vom Osterdeich: Im Winkel 90° ausführen
3. Baumkulisse wiederherstellen
4. Mehr Fahrradständer auf dem Gehweg vor der Schule
5. Parkplätze Ostseite auch bewirtschaften wie auf Westseite oder nur Baumkulisse oder eine Mischung aus Parkplätzen, Fahrradstellplätzen und Bäumen

6. Parkplätze Westseite: Mischung Parkplätze, Fahrradstellplätze, Bäume

Sielwall

2. Abschnitt „Prangenstraße“ bis „Im Krummen Arm“

	kurz nach Ecke Prangenstraße Ostseite	An der Ampel Auwig Ostseite				
Fußweg	1,80					
Kante	0,95					
Radweg	1,38	1,20				
Kante	0,85	0,50				
Fahrbahn	6,50	6,50				
Kante						
Radweg						
Kante						
Fußweg						
Kante						

Forderungen:

1. Parkzone Ostseite Höhe Nr. 52: Parkplätze aufheben, dafür 2 Bäume pflanzen und Fahrradbügel einrichten
2. Sperrung auf Mitte der Fahrbahn für Kfz und LKW auf der Höhe hinter Einmündung „Im Krummen Arm“ und direkt vor „Körnerwall“. So können Kfz von jeder Seite kommend problemlos wenden
3. Sitzgelegenheiten für FußgängerInnen im Bereich Körnerwall

Sielwall

3. Abschnitt „Im Krumpfen Arm“ bis Ampel „Sielwalleck“

	Ostseite Im Krumpfen Arm bis Sielwalleck Höhe erster Baum	Ostseite Im Krumpfen Arm bis Sielwalleck ab erstem Baum	Westseite ab Eck bis Bernhard	Westseite ab Bernhard Richtung Osterdeich		
Fußweg	1,10	1,25				
Kante						
Radweg	0,84	0,86				
Kante	1,80 mit Bau	1,60 = "Parkstreifen"				
Fahrbahn	6,50	6,50				
Kante			0,40	0,55		
Radweg			1,27	1,06		
Kante			0,20	0,30		
Fußweg			1,75	1,90		
			Fußweg mit Werbeflächen 1,07			
				Radweg variiert		
				1,60-1,06		

Forderungen:

1. Einmündung vom Sielwall hochpflastern und 90°-Winkel herstellen
2. Aufgesetztes Parken auf Ostseite aufheben, dafür: Fahrradbügel (schräg), Bäume pflanzen und abpollern, um illegales Parken zu verhindern
3. Sperrung auf Mitte der Fahrbahn für Kfz und LKW auf der Höhe hinter Einmündung „Im Krumpfen Arm“ und direkt vor „Körnerwall“. So können Kfz von jeder Seite kommend problemlos wenden