

per Mail gesendet am 19.04.2022

**Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz  
- Klimaschutzmanager -**

Freiligrathstraße 420, Gebäude B  
26386 Wilhelmshaven  
Zimmer [REDACTED]  
Telefon (0 44 21) [REDACTED]  
Fax (0 44 21) [REDACTED]

Zeichen und Datum Ihres Schreibens

Mein Zeichen

Datum

67KBR0095

36-04/KSM

19.04.2022

## 67KBR0095 – Antrag Anpassung der Abbruchkriterien und Zuwendung Bremer Straße

Sehr geehrte [REDACTED]  
sehr geehrten [REDACTED]  
sehr geehrten [REDACTED]

die aufgrund der deutlich erhöhten Baukosten notwendig gewordene Beantragung einer geänderten Routenführung zieht weitere Anpassungen im Projektablauf mit sich, die wir in diesem Zusammenhang gerne ebenfalls beantragen möchten.

### 1. Anpassung des Zeitplanes und der Abbruchkriterien

Sachverhalt: Im Projektverlauf waren mehrere Abbruchkriterien benannt worden. Teilweise bezogen sich diese auf die Brückenbauwerke und würden folglich mit einer Genehmigung der beantragten Routenänderung automatisch entfallen. Solange die Entscheidung über die beantragte Routenänderung aussteht, muss die Vergabe der Bauleistungen jedoch ruhen, so dass auch der Zeitplan und die damit verbundenen Abbruchkriterien für die Teilprojekte „Fahrradstraße“ und „Knotenpunkt Knorrstraße“ angepasst werden müssen.

Änderung im Vergleich zur ursprünglichen Planung: Die aktuelle Planung sah als Abbruchkriterien für den ersten Bauabschnitt der Bremer Straße den Zeitpunkt 04/2022 für die Vergabe der Bauleistungen und 11/2022 für die Fertigstellung vor (bzw. 09/2022 Vergabe und 05/2023 Fertigstellung für den zweiten Bauabschnitt und 02/2023 und 10/2023 für den dritten Bauabschnitt). Hiermit möchten wir insbesondere spätere Zeitpunkte für die Vergabe und Fertigstellung des ersten Bauabschnittes beantragen und gleichzeitig das Verfahren bündeln, um mit der Gesamtfertigstellung der Bremer Straße im Zeitplan zu bleiben.

Begründung: Aufgrund der angespannten Haushaltssituation sollte die Ausschreibung der Bauleistungen erst erfolgen, wenn die beantragte Routenänderung bewilligt worden ist. Die Ausschreibung der Bauleistungen kann unmittelbar erfolgen, sobald der geänderte



Mitglied im  
Klima-Bündnis

europa  
energy award

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Bewilligungsbescheid vorliegt. Ausgehend von einer Bewilligung der beantragten Änderungen spätestens im Juni 2022 kann die Ausschreibung und Vergabe im Quartal III/2022 erfolgen. Als Sicherheit haben wir einen weiteren Monat eingeplant.

Auswirkungen auf die Projektziele: Zentrales Projektziel ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr. Mit der geplanten Änderung verzögert sich die Fertigstellung des ersten Bauabschnittes geringfügig. Seine volle Wirkung wird das Teilprojekt allerdings ohnehin mit der Fertigstellung des gesamten Teilprojektes „Fahrradstraße Bremer Straße“ und deren durchgängiger Befahrbarkeit entfalten. Die geplante Änderung hat keine Auswirkung auf die Gesamtfertigstellung des Teilprojektes „Fahrradstraße Bremer Straße“.

## **2. Erhöhung der Zuwendung für das Teilprojekt „Fahrradstraße Bremer Straße“**

Sachverhalt: Im Zuge der Planungen der Fahrradstraße „Bremer Straße“ sind die Kosten von ursprünglich kalkulierten 983.263 Euro auf 1,484 Millionen Euro gestiegen. Ein Großteil der Kostensteigerung ist mit einer im Vergleich zur ursprünglich beantragten Version im Sinne des Radverkehrs deutlich verbesserten Planung zu begründen. Um die Maßnahme in diesem Qualitätsstandard ausführen zu können, beantragen wir eine entsprechende Erhöhung der Mittel für diese Teilmaßnahme.

Änderung im Vergleich zur ursprünglichen Planung: Die erhöhte Kostenschätzung basiert wesentlich auf einer deutlich verbesserten Planung, die die Belange des Radverkehrs stärker berücksichtigt. Dazu gehört insbesondere eine stärkere Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs, der bisher in vielen Abschnitten wenig geordnet ist. Das Parken ist an vielen Stellen sowohl zwischen Baumbeeten als auch im Bereich der Bäume auf der Straße möglich. Dies führt zu einer häufig eingeschränkten Sicht, einer Fahrbahnbreite geringer als in der ERA empfohlen und zu bisweilen gefährlichen Überholmanövern und Vorfahrtsmissachtungen im Begegnungsverkehr. Das Parken soll deshalb stärker reguliert werden und geordnet neben der Fahrbahn stattfinden. Im besonders kritischen Bereich der Bremer Straße soll eine Einbahnstraße für den motorisierten Verkehr eingerichtet werden und das bisher beidseitige Parken in diesem Bereich durch Neuanlage von Parkflächen an einem Fahrbahnrand unterbunden werden.

Begründung: Die im Projektantrag skizzierte Lösung fokussierte in erster Linie auf die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und der optischen Einengung durch Markierungsarbeiten. Eine Anpassung des Parkraums war nur begrenzt und durch punktuelle Markierungsarbeiten vorgesehen. Alle aktuellen Studien<sup>1</sup> weisen auf die hohe Bedeutung des Parkraummanagements für die Wirksamkeit von und die objektive wie subjektive Sicherheit in Fahrradstraßen hin und des Radverkehrs allgemein hin. Das Planungsbüro hat daher in Abstimmung mit uns eine Planung vorgelegt, die insbesondere in Abschnitten mit viel ungeordnetem Parken und einer engen verbleibenden Restfahrbahn eine deutlich umfangreichere Anpassung des Parkraums sowie teilweise die Einrichtung einer Einbahnstraße vorsieht. Im Sinne der Ziele der Förderrichtlinie möchten wir diese Änderung gerne in diesem Umfang umsetzen und so zu einem hohen Komfort und einer deutlich verbesserten Sicherheit für den Radverkehr beitragen.

Auswirkungen auf die Projektziele: Der neue Ansatz trägt wesentlich besser zum primären Projektziel, der Verlagerung vom KfZ-Verkehr auf den Radverkehr, bei. Das subjektive Sicherheitsempfinden und die objektive Sichtbarkeit steigen gleichermaßen, der Radverkehr wird deutlich weniger durch ungeordnetes Parken beeinträchtigt. Insgesamt tragen die skizzierten Maßnahmen zu einem deutlich verbesserten Komfort auf der Bremer Straße bei.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung,

---

<sup>1</sup> DIFU (Hrsg.) (2021). Fahrradstraßen Leitfaden für die Praxis. Abgerufen von:

[Leitfaden Fahrradstrassen\\_02\\_07\\_2021.pdf \(bund.de\)](#) (14.04.2022).

(UDV (Hrsg.) (2020). Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer. Forschungsbericht Nr. 66. Abgerufen von: [www.udv.de/FB\\_66\\_Unfallrisiko\\_Parken](http://www.udv.de/FB_66_Unfallrisiko_Parken) (19.04.2022).

Freundliche Grüße

Im Auftrag

