

Protokoll der öffentlichen Sitzung des Fachausschusses „Bau, Klimaschutz und Verkehr“

Sitzungstag: 09.06.2020	Sitzungsbeginn: 16:30 Uhr	Sitzungsende: 17:30 Uhr	Sitzungsort: Bürgerhaus Hemelingen Godehardstr. 4
----------------------------	------------------------------	----------------------------	---

Anwesend:

Herr Jörn Hermening
Frau Silke Lüerssen

Vom Fachausschuss

Herr Jens Dennhardt in Vertretung für Herrn Nico Ahlers
Herr Ralf Bohr
Herr Alfred Kothe
Herr Heiner Löhmann
Herr Harry Rechten
Herr Gerhard Scherer
Herr Nurtekin Tepe

Beratende Mitglieder

Herr Uwe Janko
Herr Carsten Koczwar

sowie interessierte Bürger*innen (Gästeliste ist aufgrund der geltenden Corona-Schutz-Verordnung vorhanden. Vernichtung der Liste erfolgt drei Wochen nach Ende der Sitzung)

TOP 1: Genehmigung des Protokolls der Sitzungen vom 03.03.2020 sowie Rückmeldungen

TOP 2: Vorschläge für geschützte Radstreifen (Protected Bike Lanes) im Stadtteil Hemelingen

TOP 3: Verkehrszählung Hemelinger Heerstraße

TOP 4: Verkehrsführung Mahndorfer Heerstraße in Fahrtrichtung Uphusen

TOP 5: Verschiedenes

Herr Hermening eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und verliest die Hygiene-Bestimmungen, die der Einladung zur heutigen Sitzung beigelegt waren. Da zu dem mit der Einladung versandten Vorschlag zur Tagesordnung von den Fachausschussmitgliedern keine weiteren Änderungs-/Ergänzungswünsche geäußert werden, gilt dieser als Tagesordnung beschlossen.

TOP 1 Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 03.03.2020 sowie Rückmeldungen

Das Protokoll der Sitzung vom 03.03.2020 wird genehmigt.

Rückmeldungen:

Umlaufgitter An der Bruchweide/ Auf den Conroden

Das Ortsamt hat vor Ort die Abstände zwischen den Umlaufgittern gemessen. An der Malerstraße/Alter Postweg sind 1,80 m Abstand zwischen den Gittern und An der Bruchweide/ Auf den Conroden 1,40 m Abstand. Für Fahrräder mit Anhängern ist an beiden Standorten schwer durchzukommen, die Bereiche können aber umfahren werden ohne dass dies zu erheblichen Umwegen führen würde. Wenn die Gitter an der Bruchweide entfernt würden, wäre die Zufahrt auf den Wendehammer unbegrenzt möglich. Da dort regelmäßig große LKW wenden, wird der Abbau aufgrund einer dann erhöhten Gefahrenlage vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) abgelehnt.

Wegesanieierung Mahndorfer Deich

Die Wegesanieierung Mahndorfer Deich ist als zusätzliche Begleitmaßnahmenvorschlag mit aufgenommen worden, die Prüfung und Kostenberechnung zu den Vorschlägen sind beauftragt.

Bahnübergang "Bultstraße"

Das Anliegen zur Müllbeseitigung direkt an den Bahngleisen wurde an die DB mit Bitte um Bearbeitung weitergegeben.

Markierungen Osternadel

Soll im Jour Fixe mit dem ASV behandelt werden.

Poller Wilhelm-Wolters-Straße

Die Maßnahme wurde bereits gesetzt. Eine Anwohnerin hat sich dazu gemeldet: *Hallo Beirat Hemelingen Ein herzliches riesiges Dankeschön für die superschnelle Orga und Beauftragung für die Setzung der Pfähle in der Wilhelm Wolters Straße. Sie haben uns sehr positiv überrascht, da wir ehrlich gesagt, wenn überhaupt mit Pfählen im Sommer gerechnet hatten.... und jetzt ging alles blitzschnell. Vielen Dank dafür. Ich werde mich jetzt im Frühjahr dran machen dort ein paar Blumensamen zu verteilen... und im Herbst werde ich schöne Blumenzwiebeln dort pflanzen. Herzliche Grüße im Namen der Nachbarn des Wendeplatzes Wilhelm Wolters Straße.*

Poller in der Hemelinger Heerstraße

Die Poller in der Hemelinger Heerstraße wurden ebenfalls gesetzt.

Kanalarbeiten in der Westerholzstraße

Zum Zustand der Bäume hat sich der Umweltbetrieb vor Ort ein Bild gemacht, Rückmeldung gibt es noch nicht.

Bürgerantrag Anwohnerparken Schlossparkstraße

Es haben sich lediglich 12 der 42 Haushalte zurückgemeldet (eigentlich nur 11, weil zwei Personen in einem Haushalt sich getrennt gemeldet haben). Die Anwohner*innen wurden daraufhin mit folgendem Brief per Einwurf am 31.03. darüber informiert, dass das Thema nicht weiterverfolgt wird:

Parkplatzsituation in der Schlossparkstraße

*Sehr geehrte Anwohnerinnen und Anwohner der Schlossparkstraße Nr. 53 bis Nr. 63, im Ortsamt Hemelingen wurde im Februar ein Bürgerantrag eingereicht, in welchem die Einführung von Anwohner*innen-Parken – zumindest in Teilen der Schlossparkstraße - gefordert wird, viele von Ihnen hatten das mit einer Unterschrift unterstützt. Wir haben Ihnen Informationen dazu per Briefeinwurf zukommen lassen und um Rückmeldung bis zum 26.03.2020 gebeten, 12 von 42 Haushalten haben dies getan. Zu den Informationen des Amtes für Straßen und Verkehr und zum Bürgerantrag möchte ich noch auf ein paar Aspekte eingehen, um die Ablehnung des Bürgerantrages zu erläutern:*

Die Einführung eines solchen Parkbereiches nur in Teilen der Schlossparkstraße ist nicht möglich, der im Anschreiben an die Nachbar*innen formulierte Wunsch - die Parkplätze gegenüber Nr. 53-63 nur Ihnen zuzuordnen - kann nicht umgesetzt werden, dafür gibt es keine gesetzliche Grundlage. Das ganze Wohngebiet Schlossparkviertel müsste Anwohner*innen-Parkbereich werden, im ganzen Viertel könnten dann Anwohner*innen aus dem ganzen Viertel parken. Tagsüber wäre nur die Hälfte der vorhandenen legalen Parkplätze für Anwohner*innen reserviert, der Rest der legalen Plätze würde nur mit Parkschein / gegen Bezahlung für Sie nutzbar sein. In weiten Bereichen des Wohngebietes gibt es kaum bis keine legalen Parkplätze. In der Vergangenheit haben sicher auch manche von Ihnen schon bezahlen müssen, wenn das Ordnungsamt die nicht ordnungsgemäß parkenden PKW auf dem Gehweg am Anfang der Straße kontrolliert hat. In anderen Bereichen wie Beim Sattelhof, Lorentstraße oder Stoevesandtstraße z.B. gibt es unbefestigte Seitenstreifen, derzeit wird das Parken dort geduldet, dort ist das aber grundsätzlich nicht erlaubt. Stattdessen auf der Straße parken darf man nur, wenn mindestens 3,50m Restbreite übrigbleiben würden, auch das kann in vielen Straßen des Schlossparkviertels nicht eingehalten werden. Da mit dem Anwohner*innenparken auch vermehrte Kontrollen einhergehen, sonst macht das ganze ja keinen Sinn, würden dann alle Verstöße geahndet. So würden durch die Einführung von Anwohner*innenparken sehr viele jetzt geduldete Parkplätze in Ihrer Umgebung wegfallen, entsprechend würde es noch schwieriger werden Parkplätze zu finden. Das Ziel des Bürgerantrages – die Parksituation für die Anwohner*innen zu verbessern – könnte so nicht nur nicht erreicht, sondern genau das Gegenteil könnte bewirkt werden – deutlich weniger Parkplätze in Ihrer Nähe. Im Juli 2018 hat das Ortsamt aufgrund eines ähnlichen Bürgerantrages eine Anwohner*innenversammlung zum gleichen Thema für die Sebaldstraße durchgeführt. Nachdem das Amt für Straßen und Verkehr die Auswirkungen des Anwohner*innenparkens vorgestellt hatte, unter anderem den Wegfall fast aller bisher geduldeten Parkplätze in der gesamten Straße, haben sich fast alle Anwesenden gegen eine solche Zone ausgesprochen.

Von den per Briefeinwurf informierten 42 Haushalten in der Schlossparkstraße Nr. 53 – 63 haben sich elf für und eine Person gegen die Einführung von Anwohner*innenparken ausgesprochen. 30 Haushalte haben sich nicht zurückgemeldet.

Um eine solche Parkzone einzuführen muss sich eine deutliche Mehrheit der Bewohner*innen dafür aussprechen. Dies ist hier im Bereich Nr. 53-63 jetzt, nach der Zusendung der Informationen, nicht mehr der Fall. Die Anwohner*innen der Sebaldstraße hatten sich 2018 sogar überwiegend dagegen ausgesprochen, auch diese müssten jetzt noch einmal angehört und überzeugt werden, wie auch die überwiegende Mehrheit der Haushalte in den anderen Straßen im Schlossparkviertel.

Aus den oben genannten und erläuterten Gründen wird die Einführung von Anwohner*innenparken in der Schlossparkstraße nicht unterstützt, eine Versammlung dazu wird es nicht geben, ich hoffe, ich habe das ausreichend erläutert.

Wenn Sie persönlich einen festen PKW-Stellplatz weiterhin wünschen, ginge dies nur auf privatem Grund, eventuell ist auf dem Gelände Ihrer Eigentümergemeinschaft dafür noch Platz. Die Garagen befinden sich meiner Kenntnis nach hinter Nr. 53-57, das Grundstück ist erheblich größer. Wenn Sie dort eine Veränderung in Betracht ziehen beachten Sie bitte, dass eventuell eine Baugenehmigung notwendig sein könnte.

Eine andere Möglichkeit für Mobilität in Bereichen mit wenig Parkplätzen bietet das Carsharing, in Hastedt haben wir mehrere Stationen mit so einem Angebot, da dort die Nachfrage sehr groß ist. Direkt in Ihrer Nähe beim Straßenbahndepot ist ebenfalls ein Standort. Bei genügend Bedarf könnte ggf. in Ihrer Straße eine weitere Station eingerichtet werden. Falls ein solcher Wunsch besteht müssten Sie sich mit den Anbietern in Verbindung setzen.

Vielen Dank für Ihren Einsatz und Engagement in der Sache, für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung!

Der Antragsteller wurde zeitgleich zusätzlich mit einem gesonderten Schreiben informiert.

Antwort des ASV auf den Beschluss des Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Verkehr“ vom 12. März 2020

Bürgerantrag Durchfahrtsverbot für LKWs über 7,5 T in der Bennigsenstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihren Beschluss haben wir sorgfältig geprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Maßnahme nicht umgesetzt werden kann.

Der Fachausschuss unterstützt den Bürgerantrag ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 T in beiden Fahrtrichtungen der Bennigsenstraße zwischen der Stader Straße und Petershagener Straße aufzustellen. Hiervon ausgenommen werden sollen Fahrzeuge der Müllabfuhr und Feuerwehr. Begründet wurde der Antrag damit, dass die Bennigsenstraße sehr schmal und durch parkende Autos sehr eingeschränkt ist. Begegnungsverkehr gestaltet sich mit größeren Fahrzeugen zumindest schwierig und häufig unmöglich. Weiterhin wird angeführt, dass die Straße durch die langgezogene Kurve sehr schlecht einzusehen ist. Die von der Stader Straße in die Bennigsenstraße einbiegenden Lkw stehen nach wenigen Metern dann dem Gegenverkehr gegenüber und müssen sich arrangieren wer zurück fährt um die Fahrbahn freizugeben.

Gewichtsbeschränkungen des Verkehrs sind ausschließlich aufgrund des Straßenaufbaus möglich. Auf einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Fläche kann eine bestimmte Verkehrsart nicht ausgeschlossen werden. In dieser Angelegenheit wurde die geringe Fahrbahnbreite als Schwierigkeit benannt. Die Verkehrszeichen 253 "Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5t" (VZ 253) oder „Verbot für Fahrzeuge über angegebene tatsächliche Masse“ (VZ 262) können dementsprechend nicht aufgestellt werden. Weiterhin möchten wir darauf hinweisen, dass die Auswirkungen auf das Gewerbegebiet Stolzenauer Straße bei jeglicher Form von Einschränkung enorm wären, da das Gewerbegebiet in stadt-*auswärtiger* Richtung von der Bismarckstraße kommend nicht mehr erreichbar wäre durch das Linksabbiegeverbot am Knotenpunkt Stresemannstraße. Aus signaltechnischer Sicht müsste der Linksabbieger separat gesichert werden, da ein bedingt verträgliches Linksabbiegen mit zwei Gegengeradeausfahrstreifen nicht erlaubt ist. Es fehlt in stadt*auswärtiger* Richtung ein Fahrstreifen, denn aufgrund der Verkehrsbelastung und dem großen Anteil an Rechtsabbiegern in Richtung Georg-Bitter-Straße kann auf keinen vorhandenen Fahrstreifen in stadt*auswärtiger* Richtung verzichtet werden.

Der Verkehrssachbearbeiter des Polizeireviere Steintor hat mitgeteilt, dass auch weiterhin aufgesetzt geparkt wird, was aufgrund der Straßenbreite dem Verkehrsteilnehmer suggeriert, dass ausreichend Platz für Begegnungsverkehr vorhanden wäre. Ein zulässiges „Rad-/Gehwegparken“ setzt eine entsprechende Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung voraus. Dies ist hier nicht der Fall. Das Halten beziehungsweise Parken auf dem Radweg ist gesetzlich verboten. Darauf kann nicht mit einem separaten Verkehrszeichen hingewiesen werden. Das grundsätzliche Verbot ergibt sich aus den Regelungen der Straßenverkehrsordnung, nach der Fahrzeuge die Fahrbahnen benutzen müssen (§ 2) und zum Parken an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren (§ 12). Es ist auch verboten, wenn das Fahrzeug nur mit zwei Rädern auf dem Gehweg steht. Dementsprechend ist die einzige Möglichkeit dieses Fehlverhalten zu unterbinden den ruhenden Verkehr zu überwachen.

In der Vergangenheit wurde schon eine Menge getan um die Zufahrt aus der Stader Straße in die Bennigsenstraße unattraktiv zu gestalten wie zum Beispiel die Einrichtung einer Tempo 30-Zone, die Herausnahme der Straße aus der Wegweisung, die vorgeschriebene Fahrtrichtung aus der Petershagener Straße nur noch nach links sowie die Verlängerung der Rotphase an der Ecke Bennigsenstraße / Stader Straße.

Die Straße gehört auf der südlichen Seite im nördlichen Bereich zum Stadtteil östliche Vorstadt, so dass ohnehin zunächst ein Einvernehmen zwischen den Beiräten hergestellt werden sollte.

Die vorgenannten Gründe haben zu der Entscheidung geführt, den Antrag des Fachausschusses abzulehnen.

Baumschutzbügel in der Heinrich-Hagens-Straße

Das Ortsamt wurde auf der Sitzung am 03.03.2020 gebeten, den Umweltbetrieb aufzufordern, Baumschutzbügel im Bereich der Bäume in der Heinrich-Hagens-Straße zu setzen.

Mitteilung des Umweltbetriebes: *wir haben den Wunsch des Fachausschusses mit auf die große Liste gesetzt, da wir bereits in diesem Jahr an einigen Stellen Baumschutzbügel eingebaut haben. Falls Sie gedenken speziell dieses Vorhaben zu finanzieren, will ich das aber gerne sofort in die Wege leiten.*

Stellungnahme des Fachausschusses: Das Vorhaben soll „auf die große Liste des Umweltbetriebes für das nächste Jahr“ gesetzt werden.

Verbot LKW-Durchfahrt Osterhop

Mitteilung des ASV:

Gewichtsbeschränkungen des Verkehrs sind ausschließlich aufgrund des Straßenaufbaus möglich. Auf einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Fläche kann eine bestimmte Verkehrsart nicht ausgeschlossen werden. In dieser Angelegenheit wurde die Nutzung von Privatflächen als Abkürzung als Schwierigkeit benannt. Die Verkehrszeichen 253 "Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5t" (VZ 253) oder „Verbot für Fahrzeuge über angegebene tatsächliche Masse“ (VZ 262) können dementsprechend nicht aufgestellt werden.

TOP 2 Vorschläge für geschützte Radstreifen (Protected Bike Lanes) im Stadtteil Hemelingen

Scheiben der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau „Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen“ vom 19.05.2020:

In ihrer Sitzung am 25. Februar 2020 hat die Stadtbürgerschaft den Antrag „Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen“ beschlossen (siehe Anlage 1). Darin wird der Senat aufgefordert, unter Beteiligung der Beiräte geeignete Standorte für geschützte Radfahrstreifen, sogenannte Protected Bike Lanes, zu ermitteln.

Was sind Protected Bike Lanes?

Der Begriff "Protected Bike Lanes" kommt aus den USA und bezeichnet einen baulich oder durch Markierung und Poller vom übrigen Verkehr geschützte Radverkehrsanlage. Beispiele für Protected Bike Lanes sind in Anlage 2 dargestellt. In Deutschland werden darunter vorrangig Lösungen verstanden, die ohne Änderung der Bordsteineinlage durch Markierung und den Einbau von Pollern in der Fahrbahn zügig umgesetzt werden können. Dies ist grundsätzlich nur möglich, wenn weiterhin ausreichend Fahrspuren für den Kfz-Verkehr bestehen bleiben.

Protected Bike Lanes sind somit eine Mischung aus baulichen Radwegen und markierten Lösungen auf der Fahrbahn; sie können vergleichsweise schnell angelegt werden und verbinden durch die Abgrenzung zur Fahrbahn hin ein hohes Sicherheitsgefühl, das bauliche Radwege bieten, mit besseren Sichtbeziehungen im Straßenraum der markierten Lösungen wie Fahrradstreifen oder Schutzstreifen. Darüber hinaus sind die Poller ein wirksamer Schutz gegen Falschparker.

- *Ein klassischer, baulicher Radweg ist durch einen Bord vom Kfz-Verkehr getrennt und kommt damit der Idee einer „Protected Bike Lanes“ sehr nahe. Allerdings ist die Abgrenzung zum Gehweg nicht immer ausreichend, so dass es zu Konflikten mit zu Fuß gehenden und Radfahrenden kommen kann, zudem sind Grundstückszufahrten und mangelnde Sichtbeziehung in Einmündungen kritisch. Zudem sind bei Radwegen die für die Sicherheit des Radverkehrs entscheidende Führung und Sichtbeziehung an Knotenpunkten teilweise problematisch.*

- Ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn durch einen Bord vom Gehweg getrennt. Radfahrende sind gut sichtbar für den Kfz-Verkehr und daher sicher unterwegs. Radfahrstreifen beziehen ihr hohes Sicherheitsniveau aus der direkten Sichtbeziehung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Sie sind bewährte Standardlösungen zur Integration des Radverkehrs in die verfügbaren Straßenräume. Allerdings sind die Radfahrenden nur durch eine Markierung vom Kfz-Verkehr getrennt, wodurch sich Radfahrende unsicher fühlen können.
- Sowohl vom baulichen Radweg als auch beim Radfahrstreifen auf der Fahrbahn besteht die Gefahr, dass Kfz auf diesen halten oder parken. Davor bietet eine Protected Bike Lane Schutz durch die Abgrenzung durch Poller in der Fahrbahn.

Welche Vor- und Nachteile haben Protected Bike Lanes?

Vorteile von Protected Bike Lanes:

- Hohe gefühlte Sicherheit
- Sichere Abgrenzung sowohl zum Kfz-Verkehr als auch klare Trennung vom Fußverkehr
- Verbesserungen der bestehenden Radinfrastruktur ohne größere Umbaumaßnahmen und damit vergleichsweise zügig und kostengünstig umsetzbar
- Schutz vor Beparken durch Kfz

Mögliche Einschränkungen gegenüber Umsetzung von Protected Bike Lanes:

- Hoher Platzbedarf: Ausreichend Platz für Nebeneinanderfahren und Überholen sowie für die Schutzeinrichtungen (Poller etc.) zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zzgl. Sicherheitsabstände. Das heißt, dass i.d.R. ein Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs einzuziehen ist. Somit ist diese nur bei Fahrbahnen möglich, die zurzeit über mehr als eine Spur pro Fahrtrichtung verfügen.
- Je nach baulicher Ausführung kann die stadtgestalterische Wirkung störend empfunden werden.
- Rechts von Protected Bike Lanes kann kein Kfz-Parken vorgesehen werden.

In mehreren Städten in Deutschland laufen zurzeit Versuche mit Protected Bike Lanes. Das eingesetzte Variantenspektrum ist dabei sehr breit (Betonbarrieren, Poller, Baken etc.). Die Erfahrungen anderer Städte hinsichtlich der Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten, der Eignung für die Straßenreinigung, der Haltbarkeit und des Unterhaltungsaufwands werden wir in Bremen berücksichtigen.

Wo könnten Protected Bike Lanes in Bremen zum Einsatz kommen?

Der Beschluss der Bürgerschaft bittet das Verkehrsressort, unter Beteiligung der Beiräte Standorte für Protected Bike Lanes zu ermitteln. Daher bitte ich Sie, unter Beachtung der hier genannten Einsatzkriterien mit die Einsatzmöglichkeiten für Protected Bike Lanes in Ihrem Stadtteil vorzuschlagen, um die Sicherheit und den nötigen Komfort für die Radfahrenden nachhaltiger gewährleisten zu können.

Sie als Beirat haben eine hohe Ortskenntnis und kennen die Probleme im Alltagsverkehr in den einzelnen Straßenräumen besonders mitzuteilen, beispielsweise dort, gut. Daher bitte ich Sie, mir Vorschläge für die Einrichtung von Protected Bike Lanes mitzuteilen, beispielsweise dort,

- wo Radfahrende häufig auf dem Gehweg fahren
- wo Flächen für den motorisierten Individualverkehr aus Ihrer Sicht mittlerweile überproportioniert sind
- wo häufig illegal auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen gehalten oder geparkt wird.

Ihre Vorschläge werden wir im Ressort fachlich prüfen und uns zu den Ergebnissen im Anschluss mit Ihnen austauschen. Es ist vorgesehen, anschließend Maßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen.

Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung bis zum 30. Juni 2020. Sollten Sie keinen Bedarf erkennen, danke ich Ihnen für eine entsprechende Rückmeldung bzw. Fehlanzeige. Falls Sie eine Fristverlängerung benötigen, bitte ich Sie um Mitteilung.

Das Thema soll erneut auf der Sitzung am 07.07.2020 behandelt werden. Falls von SKUMS keine Fristverlängerung gewährt wird, soll das Thema im Fachausschuss „Finanzen und Koordinierung“ aufgerufen werden.

TOP 3 Verkehrszählung Hemelinger Heerstraße

Der Fachausschuss hat auf seiner Sitzung am 03.03.2020 die nachfolgenden Ausführungen zunächst zur Kenntnis genommen und war übereingekommen, sich erneut mit dem Thema auf einer Sitzung zu befassen: *Frau Dove* sind vom Ortsamt die Unterlagen der Verkehrszählung zur Verfügung gestellt worden. *Frau Dove* hat eine Mitteilung an das Ortsamt gesendet, aus der Herr Hermening folgende Inhalte darstellt: *Darin verweist Frau Dove* verweist auf den folgenden Auszug aus der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen dort Punkt 2.3.

II. Verkehrliche Voraussetzungen

Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt.

Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht.

Frau Dove hat zudem mitgeteilt, dass

- *demnach die Zählung beweise, dass eine Querungshilfe nicht notwendig sei.*
- *die stadteinwärtige Bushaltestelle zu dem fast auf Höhe der Überfahrt von Penny liege und somit wäre ein zuverlässiges Verhindern von Überholvorgängen bei haltenden Bussen nicht gegeben. Es müsste also eine Mittelinsel gebaut werden. Dafür reicht der Straßenquerschnitt nicht aus.*
- *auch der MIV gezählt wurde liege daran, dass die verkehrlichen Voraussetzungen im Allgemeinen vorliegen müssen. Nachzulesen in der VwV zur StVO zum § 26 Rn. 7*
- *die Tabelle mit der Kombination von Kfz pro Stunde und Fußgänger pro Stunde aussage, ob es möglich ist einen FGÜ einzurichten. Zählpunkte sind dabei immer Knotenpunkte. In keinem Fall erreichen die Fußgängerzahlen die Voraussetzungen, weshalb die Fahrzeuge irrelevant werden. Das weiß man aber vor der Zählung nicht.*

Vom Fachausschuss wird nach längerer Diskussion vorgeschlagen, die Deputierten des Stadtteils Hemelingen aufzufordern, sich in der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung für eine Querungshilfe einzusetzen.

Ferner fordert der Beirat Hemelingen den zuständigen Abteilungsleiter Verkehr der SKUMS - der für den Fall von Unstimmigkeiten mit dem ASV seine Hilfe angeboten hat - an einem Ortstermin teilzunehmen, um sich vor Ort ein Bild über die Verkehrssituation zu machen, da Verkehrszählungen sich nicht hinreichend an schwachen bzw. gefährdeten Verkehrsteilnehmer*innen orientierten.

TOP 4 Verkehrsführung Mahndorfer Heerstraße in Fahrtrichtung Uphusen

Die nachfolgende Antwort des ASV auf Beschluss des Beirats vom 12. November 2019¹ sollte in den Fraktionen beraten werden:

Mahndorfer Heerstraße – VZ 283

¹ Der Beirat Hemelingen fordert das Amt für Straßen und Verkehr auf, in der Mahndorfer Heerstraße ab der Einmündung Mahndorfer Bahnhof in Fahrtrichtung Achim / Uphusen bis zur Einmündung Bollener Landstraße ein absolutes Halteverbot in der Zeit von 7 – 19 Uhr einzurichten.

*Sehr geehrte Damen und Herren,
Ihren Beschluss haben wir sorgfältig geprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Maßnahme nicht umgesetzt werden kann. Sie haben ausgeführt, dass auf der Mahndorfer Heerstraße in Fahrtrichtung Uphusen aufgesetzt auf dem Radweg geparkt beziehungsweise gehalten wird und es durch die dort parkenden beziehungsweise haltenden PKW oft zu Behinderungen im Verkehrsfluss in diese Richtung kommt, da der Verkehr durch den Gegenverkehr zum Ausweichen und / oder Halten gezwungen wird, weil die Fahrbahn durch die haltenden beziehungsweise parkenden PKW zu schmal ist, um auf dieser Hauptverkehrsstraße einen durchgehenden Verkehrsfluss in beide Fahrrichtungen zu gewährleisten. Zusätzlich kommt es dadurch zu Verzögerungen des ÖPNV der Linien 38 / 39; gerade dann, wenn es zu einem Stau auf der Gegenseite durch von der A1 abfließenden Verkehr kommt. Auch die Gefährdung beziehungsweise Behinderung für den Radverkehr durch aufgesetzt parkende Fahrzeuge auf dem Radweg sei nicht zu vernachlässigen.*

Ein zulässiges „Rad-/Gehwegparken“ setzt eine entsprechende Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung voraus. Dies ist hier nicht der Fall. Das Halten beziehungsweise Parken auf dem Radweg ist gesetzlich verboten. Darauf muss nicht mit einem separaten Verkehrszeichen hingewiesen werden.

Das grundsätzliche Verbot ergibt sich aus den Regelungen der Straßenverkehrsordnung, nach der Fahrzeuge die Fahrbahnen benutzen müssen (§ 2) und zum Parken der rechte Seitenstreifen zu benutzen ist, wenn dieser dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren (§ 12). Es ist auch verboten, wenn das Fahrzeug nur mit zwei Rädern auf dem Gehweg steht.

Dementsprechend ist die einzige Möglichkeit dieses Fehlverhalten zu unterbinden den ruhenden Verkehr zu überwachen.

Die vorgenannten Gründe haben zu der Entscheidung geführt, den Antrag des Beirats abzulehnen.

Nach kurzer Diskussion ist es Konsens im Fachausschuss, dass das Ordnungsamt um verstärkte Kontrollen in der Mahndorfer Heerstraße gebeten werden soll.

Herr Hermening stellt zur Abstimmung, ob das Thema „Verkehrsführung Mahndorfer Heerstraße in Fahrtrichtung Uphusen“ weiter im Fachausschuss behandelt werden soll.

Abstimmungsergebnis: Ablehnung (1 Ja-Stimme, 4 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen)

TOP 5 Verschiedenes

1. Durchfahrtsverbot in der Kleinen Marschstraße einrichten

Herr Bohr stellt den Antrag „Durchfahrtsverbot in der Kleinen Marschstraße einrichten“ vor und begründet ihn:

Durch die Kleine Marschstraße fahren immer häufiger Fahrzeuge ins Gewerbegebiet Hansalinie. Anstatt die Zufahrt über den Autobahnzubringer Hemelingen in das Gewerbegebiet Hansalinie zu nutzen, hat sich zunehmend mehr Verkehr entwickelt der sich durch die Kleine Marschstraße, die Marschstraße und die Hahnenstraße bewegt. Diese Verkehre von PKW und LKW erzeugen zusätzlichen Lärm und Luftschadstoffe in den genannten Wohnstraßen. Daher beantrage ich in der Kleinen Marschstraße auf Höhe der Zufahrt zur Autobahnmeisterei eine beschränkende Ausschilderung, die diese Schleichverkehre durch Wohnstraßen unterbindet und die Zufahrt ins Gewerbegebiet Hansalinie auf den Autobahnzubringer lenkt.

Nach kurzer Diskussion im Fachausschuss stellt Herr Hermening zur Abstimmung, ob ein Durchfahrtsverbot in der Kleinen Marschstraße eingerichtet werden soll.

Abstimmungsergebnis: Ablehnung (1 Ja-Stimme, 5 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Das Überfahren von Rad- und Fußweg in der Hahnenstraße unterbinden

Herr Bohr stellt den Antrag „Das Überfahren von Rad- und Fußweg in der Hahnenstraße unterbinden“ vor und begründet ihn:

In der Hahnenstraße müssen sich begegnende Fahrzeuge manchmal den entgegenkommenden Verkehr abwarten bis sie die Fahrt vorsetzen können. Das dauert einigen Verkehrsteilnehmer wohl zu lange und sie nutzen den Rad- und Fußweg um an dem begegnenden Fahrzeug irgendwie vorbei zu kommen. Dieses Verhalten ist gefährlich für Radfahrer und Fußgänger, die sich dort aufhalten. Die unzulässige Nutzung von Rad- und Fußweg durch PKW und LKW ist an einigen Stellen der Straße schon durch Poller unterbunden worden, aber nicht auf der südlichen Seite der Hahnenstraße im Bereich der Hausnummern 47 bis 29. Daher beantrage ich geeignete Maßnahme (z.B. Poller) zu ergreifen, um diese gefährliche Nutzung des Rad- und Fußweg durch PKW und LKW zu unterbinden.

Nach kurzer Diskussion des Antrages wird dieser zur weiteren Beratung in die nächste Sitzung des Fachausschusses verschoben.

Erneuerung des roten Fahrbahnbelags auf dem Radweg im Brüggeweg (auf der Brücke über die Bahnstrecke) und auf dem Weserwehr (insbesondere Bereich Schleuse)

Herr Bohr stellt den Antrag „Erneuerung des roten Fahrbahnbelags auf dem Radweg im Brüggeweg (auf der Brücke über die Bahnstrecke) und auf dem Weserwehr (insbesondere Bereich Schleuse)“ vor und begründet ihn:

Der rote Belag auf dem Brüggeweg, der deutlich macht das es sich um einen Radweg handelt, ist abgenutzt und kaum noch zu erkennen. Auch auf dem Weserwehr ist der Belag abgenutzt. Daher beantrage ich die Erneuerung des roten Fahrbahnbelags.

Nach kurzer Diskussion beschließt der Fachausschuss, dass sich die verkehrliche Situation auf dem Weserwehr vor Ort vom Fachausschuss angesehen werden soll und die Erneuerung des roten Fahrbahnbelags auf dem Radweg im Brüggeweg erneuert werden soll.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Umbau oder Abbau der Durchfahrtsbeschränkung am südlichen Ende der Eitzestraße

Herr Bohr stellt den Antrag „Umbau oder Abbau der Durchfahrtsbeschränkung am südlichen Ende der Eitzestraße“ vor und begründet ihn:

Am südlichen Ende der Eitzestraße gibt es einen Weg zur Wilhelm-Olbers-Schule. Dieser Weg ist durch zwei Metallbügel verengt um die Durchfahrt für PKW zu verhindern. Diese Verengung ist aber deutlich enger als an vergleichbaren Stellen (z.B. Malerstraße/Alter Postweg, Hermann-Koenen-Straße, Pfalzburger Str.) und lässt es nicht zu mit einem Fahrrad mit Anhänger diese Stelle zu passieren. Daher beantrage ich diese Engstelle durch Abbau oder Umbau so zu verändern, dass es möglich ist auch mit einem Fahrradanhänger diesen Weg ohne Problem nutzen zu können.

Nach kurzer Diskussion im Fachausschuss stellt Herr Hermening zur Abstimmung, ob ein Abbau der Durchfahrtsbeschränkung am südlichen Ende der Eitzestraße erfolgen soll.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Verkehrsführung Föhrenstraße

Der geplante Ortstermin im Mai konnte aufgrund der kurzfristigen Absage von Behördenvertreter*innen nicht durchgeführt werden.

Der Fachausschuss beschließt, dass ein neuer Termin für eine Begehung stattfinden soll.
Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen)

Zu diesem Termin soll je 1 Vertreter der im Beirat vertretenen Fraktionen/Gruppen und der Antragsteller eingeladen werden.

Bürgerantrag auf Reparatur der durch Überfahrten beschädigten Gehwegplatten und Setzen von Holzpollern zum Schutz des Gehweges vor dem Haus Passenstr. 11

Im Laufe der Zeit wurden einige Gehwegplatten vor unserem Haus durch falsch parkende Pkws oder überfahrende Autos und Lieferwagen dermaßen zerstört, dass eine verkehrssichere Nutzung durch Fußgänger nur noch eingeschränkt möglich ist und bei Stürzen sich die Frage nach der Haftung stellen könnte.

Leider ist der öffentliche Gehweg nicht wie ab Hausnummer 15 durch Holzpoller vor dieser Art der Fehlnutzung geschützt.

Dadurch, dass wir vor unserem Haus eine gepflasterte Auffahrt haben, wird der Gehweg von eiligen Mitmenschen auch gerne dazu benutzt um über ihn hinweg auszuweichen, wenn z. B. auf der anderen Straßenseite jemand einparkt und dadurch eine schnelle Weiterfahrt nicht möglich ist.

Wenn man dann aus der Haustür tritt, kann es dabei zu einer direkten Kollision mit dem Verkehrsteilnehmer kommen, da wir keinen Vorgarten haben.

In letzter Zeit kommt es zudem vermehrt vor, dass frühmorgens oder zum Feierabendverkehr in unserer Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nicht eingehalten wird. Unsere Straße hat noch das alte Straßenpflaster, so dass die stärkeren Abrollgeräusche sich direkt bei uns im Wohnzimmer hörbar niederschlagen.

Wir beantragen hiermit die beschädigten Gehwegplatten zu ersetzen und die durch die Fehlnutzung entstandenen Unebenheiten wieder auszugleichen. Außerdem würden wir es begrüßen, wenn, wie ab Hausnummer 15 bereits geschehen, auch vor unserem Haus Holzpoller zum Schutz des Gehweges gesetzt werden.

Um die Geschwindigkeit auf Dauer mal auf das normale Maß zu bringen, regen wir an, vielleicht mal darüber nachzudenken, ob eine versetzte Parkordnung ein Mittel darstellen würde um die Raser dazu zu zwingen, ihre Geschwindigkeit den angeordneten Regeln anzupassen.

Antwort des Ortschaftes:

vielen Dank für Ihren Antrag. Für die Pflege und Instandhaltung der Gehwege ist das ASV – Amt für Straßen und Verkehr zuständig. Wir werden Ihr Anliegen daher zusammen mit diesem Schreiben weitergeben.

Ich war in dieser Woche vor Ort und habe mir ein eigenes Bild der Lage gemacht.

Meiner Einschätzung nach ist der Gehweg in einem ordentlichen und verkehrssicheren Zustand. Einige Gehwegplatten sind, wie von Ihnen beschrieben, gebrochen, allerdings sind dort keine hohen Kanten entstanden. Zudem ist zu erkennen, dass mehrere Platten heller und damit neuer sind, das ASV hat also in letzter Zeit dort gefährliche Stellen ausgebessert. Ich werde darum bitten bei Gelegenheit auch die anderen Platten auszutauschen, das ASV wird abwägen, wann das möglich sein wird. Insgesamt sind die Mittel, die zur Instandhaltung zur Verfügung stehen, nicht ausreichend.

Ihre Anregung zu weiteren Holzpollern und ggf. versetztes Parken anzuordnen gebe ich ebenfalls an das ASV weiter, eine Prüfung wird dort wahrscheinlich aufgrund fehlender Kapazitäten vermutlich längere Zeit in Anspruch nehmen, zudem wird dies auch immer mit der Polizei abgestimmt, auch das wird etwas dauern, ich bitte also um Geduld.

Wenn dort Fahrzeuge auf dem Bürgersteig stehen sollten Sie direkt eine Anzeige aufgeben bzw. beim Ordnungsamt Bescheid geben, damit dem nachgegangen werden kann.

Antwort des ASV: Versetztes Parken wäre möglich, die Restfahrbahnbreite ist mit 3,20 m ausreichend. Es fallen dadurch aber Parkplätze weg, weil Platz beim Wechsel benötigt wird. Es wird ja immer wieder vom enormen Parkdruck im Hinblick auf die Mitarbeiter von Rheinmetall gesprochen. Ein Beschluss wäre daher wünschenswert, die Straßenverkehrsbehörde würde es aus diesem Grund eher ablehnen. Es würde zudem in einem Schilderwald enden. Markierungen sind auf dem Großpflaster - wie üblich - nicht sinnvoll.

Aus dem Fachausschuss heraus wird nach kurzer Diskussion mitgeteilt, dass sich den Ausführungen des Ortsamtes und des ASV angeschlossen wird.

ASV Anhörung Sebaldsbrücker Heerstraße, Maßnahme Parkscheibe mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 21.07.2020

Der Beirat (Beiratsbeschluss vom 07.05.2020) wünscht die Änderung der vorhandenen Beschilderung VZ 286 (Parkverbot) mit ZZ 1053-34 (auf dem Seitenstreifen) und ZZ 1042-31 (von 9-15 Uhr). Zukünftig soll das Parken mit Parkscheibe für die Dauer von 2 Stunden möglich sein. Das ZZ 1042-31 soll ebenfalls hinsichtlich des Zeitraumes verändert werden und werktags von 9-18 Uhr gelten. Das ZZ 1042-31 muss demnach angepasst werden und ein ZZ 1042-32 ergänzt. Dies betrifft die Beschilderung am Anfang und am Ende der Parkbucht.

Die Maßnahme ist erforderlich, weil sich im genannten Bereich mehrere Geschäfte befinden und für die Kunden Parkmöglichkeiten geschaffen werden sollen. Die Anlagen spiegeln sowohl den Ist- als auch den Soll-Zustand wieder.

Stellungnahme des Fachausschusses: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Hundefreilaufflächen

Die SKUMS hat mitgeteilt, dass

- die Fläche am Weserhof neben der Hundeschule mittlerweile Wald im Sinne des Bremischen Waldgesetzes ist und daher als Hundefreilauffläche nicht mehr infrage komme.
- hausintern eine Fläche am Vahrer Feldweg hinter dem Realmarkt geprüft werde.

Herr Hermening stellt nach kurzer Diskussion den nachfolgenden Beschluss zur Abstimmung:

Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Verkehr“ unterstützt den Vorschlag einer Prüfung der Fläche am Vahrer Feldweg hinter dem Realmarkt. Falls die Fläche als Hundefreilauffläche geeignet ist, wird eine Einzäunung gefordert. Wünschenswert wäre es zu dem, wenn weitere Hundefreilaufflächen im Stadtgebiet hinzukommen.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (6 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Absatz 1 AEG für das Vorhaben „Änderung der EÜ Sebaldsbrücker Heerstraße“ in der Stadtgemeinde Bremen, Bahn-km 116,760 bis 117,477 der Strecke 1740 Wunstorf - Bremerhaven

Der o.g. Planfeststellungsbeschluss wird zur Kenntnis genommen.

Mitteilungen von Bürger*innen

Eine Bürgerin teilt mit, dass

1. Steine des Fußweges aus der Unterführung Bahnhof Sebaldsbrück, Hemelinger Seite, fehlen bzw. hochstehen und locker seien
2. die Straße Ortwich noch nicht als Fahrradstraße ausgeschildert und markiert sei
3. der Zustand der Straße Osternadel für Fahrradfahrer*innen desaströs sei.

Herr Hermening antwortet, dass

1. er die Schadensmeldung an das ASV weitergeben werde
2. er sich nach einem aktuellen Sachstand bei der SKUMS nachfragen werde
3. sich der Beirat/Fachausschuss mehrfach mit der verkehrlichen Situation in der Osternadel befasst habe und die Situation bekannt sei.

Mitteilungen aus dem Fachausschuss:

Herr Dennhardt teilt mit, dass er eine Petition für Versetzung von Schaltkästen sowie Tempo 30 im Bereich von Spielplatz, Kita und Grundschule an der Glockenstraße² eingereicht habe.

Herr Bohr teilt mit, dass die Führung des Radweges in der Sebaldsbrücker Heerstraße stadtauswärts kurz vor der Haltestelle „Bahnhof Sebaldsbrück“ im Dunkeln schlecht erkennbar sei. Er werde dem Ortsamt ein Foto übersenden. Herr Hermening sichert zu, dass er die Örtlichkeit ebenfalls aufsuchen werde.

Herr Kothe teilt mit, dass sich der Fußweg (beidseitig) in der Stresemannstraße in einem „katastrophal Zustand“ befinden würde.

Herr Hermening teilt mit, dass er das ASV diesbzgl. informieren werde.

Themenliste für künftige Sitzungen

- LKW - Führungsnetz (den Stadtteil Hemelingen betreffend)
- Bunker in Hemelingen
- Verkehrssituation Auf der Hohwisch/Georg-Bitter-Straße bei Stau auf der A 1
- Verbesserung des Radverkehrs u. a. Zustand der Radwege in der Hemelinger u. Arberger Heerstraße
- Parken in Vorgärten
- Verkehrsführung Hastedter Osterdeich aus Richtung Hansakarree kommend in die Malerstraße
- Prioritätenliste Verkehr
- Ausweitung der Park- und Ride-Plätze am Mahndorfer Bahnhof
- alte Schule Sebaldsbrücker Heerstraße
- Ampelschaltung Hemelinger Tunnel (Herrn Dierking einladen)

gez. Hermening
Sitzungsleitung

gez. Kothe
Sprecher

gez. Lüerssen
Protokoll

² Siehe unter https://petition.bremische-buergerschaft.de/index.php?n=petitionsdetails&s=1&c=date_public&d=DESC&b=0&l=10&searchstring=&pid=3276