

TOP 3: Verkehrsbudget des Beirates

TOP 4: Verschiedenes (u. a.)

Beschlussvorschläge

- zur Einführung von Tempo 30 (in einem Teilstück zw. Hausnr. 8 und 22) Hannoverschen Straße
- zur Nachbereitung der gemeinsamen öffentlichen Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Hemelingen und Osterholz vom 15.09.2022
- zum "Einbau von Baumnasen“ Übersichtsplan
- zur Stellungnahme zur Verkehrsanordnung des Amtes für Straßen und Verkehr zur Stresemannstraße (Behandlung nicht-öffentlich wg Protokollauszügen aus nö Sitzungen, das Ergebnis soll dann in das öffentliche Protokoll übernommen werden)

TOP 3 Verkehrsbudget des Beirates

Beschlussvorschläge des Fachausschusses „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ vom 21.11.2022 (auf der Beiratssitzung am 01.12.022 beschlossen):

Folgende Maßnahmen sollen (zunächst) aus dem Verkehrsbudget geplant werden:

1. Radweg (Rampe) vom Kraftwerksdeich zum Strotthoffkai. Die Rampe ist viel zu schmal für den Begegnungsverkehr und dort müsste eine breite Rampe (so breit wie der Weg auf dem Kraftwerksdeich) geschaffen werden
2. - Radweg ab Hannoversche Str. (ARAL Tankstelle) über Hemelinger Heerstr. bis einschließlich Arberger Heerstr.
3. Fliederstraße/Quintschlag fehlende Absenkungen, Umbau notwendig

Mitteilung des ASV vom 13.12.2022 zu Pkt. 2

Prüfauftrag an das ASV vom 02.12.2022 Stellungnahme zum Pkt.2: Sanierungskosten des Radweges „ab Hannoversche Str. (ARAL Tankstelle) über Hemelinger Heerstr. bis einschließlich Arberger Heerstr.“

für Ihr Schreiben vom 02.12.2022, in dem Sie den o.g. Beschluss des Beirats übersenden, danken wir. Der Ausschuss erbittet die Ermittlung der Sanierungskosten des Radweges „ab Hannoversche Str. (ARAL Tankstelle) über Hemelinger Heerstr. bis einschließlich Arberger Heerstr.“.

Die Finanzierung der Maßnahme soll aus dem Verkehrsbudget des Beirats erfolgen. Wir möchten hierzu wie folgt Stellung nehmen: Das Amt für Straßen und Verkehr hat eine Kostenannahme von ca. 1.250 T€ bis 1.750T€ ermittelt. Hierbei handelt es sich um eine überschlägige Vorausschätzung der Straßenbaukosten auf gesamter Länge. Für die Umsetzung der Maßnahme wäre die Finanzierung aus dem Stadtteilbudget des Beirates Hemelingen sicherzustellen.

Hinweis: 1. Da sich nicht alle Abschnitte des Radweges in einem sanierungsbedürftigen Zustand befinden, empfehlen wir eine Priorisierung einzelner Abschnitte. Ggf. könnte diese im Rahmen einer Ortsbesichtigung mit dem ASV erfolgen.

2. Vorbehaltlich der Mittelzusage, wird seitens ASV-Straßenerhaltung die Sanierung des Abschnitts „Arberger Heerstraße, von Nr. 61., auswärts“ in 2023 angestrebt.

Beschlussvorschlag für

Gesamtkonzept für ein Gebiet zwischen Klüvenhagener Straße, Mahndorfer Heerstraße und Bollener Landstraße

zu der Sitzung des Beirats Hemelingen vom 17.05.2022 „Gesamtkonzept für ein Gebiet zwischen Klüvenhagener Straße, Mahndorfer Heerstraße und Bollener Landstraße“ nehmen wir wie folgt Stellung:

Die zahlreichen Querungen der Kinder in der Straße An der Lieth sowie die übermäßige Nutzung dieser einen Verbindung durch die Holtumer Straße und An der Lieth müsste durch eine Zählung zunächst belegt werden. Alternativ kann eine Geschwindigkeitsmesstafel aufgestellt werden, welche nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch die Anzahl der Fahrzeuge zählt. Sowohl in der Straße An der Lieth als auch Holtumer Straße kann nach Auffassung der Straßenverkehrsbehörde aufgrund der geringen Breite der Fahrbahn, den aufgestellten Holzpoller, fehlender Nebenanlagen und unrechtmäßig parkenden Fahrzeugen nicht davon ausgegangen werden, dass es dort zu überhöhten Geschwindigkeiten kommt. Der ungerade Straßenverlauf führt dazu, dass die Sichtbeziehungen teilweise nicht vorhanden sind und entschleunigen dementsprechend.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße kann den zulaufenden Verkehr verhindern, nicht aber den Abfließenden. Zudem beschleunigt eine Einbahnstraße den Verkehr. Baken und Baumnasen im Bereich des Ein- und Ausgangs am Spielplatz sind denkbar um den Verkehr zu entschleunigen, jedoch kann es auch die Sichtbeziehungen verschlechtern. Das schnelle Anfahren nach dem Hindernis kennt man von Hochpflasterungen, es kann also auch den entgegengesetzten Effekt zur Folge haben. Die Beschilderung als Anliegerstraße müsste täglich überwacht und geprüft werden, es kann davon ausgegangen werden, dass dies nicht leistbar ist.

Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs wird geprüft, wenn die Kosten dem Beirat mitgeteilt wurden und dieser einen entsprechenden Beschluss gefasst hat. Um einen Verkehrsberuhigten Bereich einzurichten müsste eine Planung beantragt werden. Die dafür entstehenden Kosten können nur abgeschätzt werden. Die Vorplanung kann über das Stadtteilbudget beantragt werden.

Beschlussvorschlag:

Empfehlung des Fachausschusses „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ vom 10.01.2023

Die Kosten der Vorplanung für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs für ein Gebiet zwischen Klüvenhagener Straße, Mahndorfer Heerstraße und Bollener Landstraße sollen aus dem Verkehrsbudget des Beirates übernommen werden.

Übersicht der weiteren Vorschläge

Vom Ortsamt:

- Zusammen mit dem ASV kleinere Maßnahmen (Bordsteinabsenkungen an Einmündungen etc.) nach Rücksprache mit Herrn Heike:
25.000 € (Weitere 25.000 € kommen vom ASV dazu)
- Buchweizenweg (Vorschlag ADFC): ca. 80.000 – 100.000 €
- 200 Poller für den Stadtteil zum Baumschutz nach Vorschlägen des Beirates und des Umweltbetriebes - laut Liste Kosten kleinerer Baumaßnahmen 26.000 €

Vom Fachausschuss:

- Einreichung von Vorschlägen zur Verbesserung von Gehwegen z.B. fehlende Absenkungen
- Beleuchtung Fußweg Hastedter Osterdeich Südseite verbessern
 - die Heumarschstraße ist teilweise unasphaltiert und die Pflastersteine sind teilweise sehr wellig
 - ähnliches gilt für die Bultstraße
 - Stichweg neben der Arberger Rottkuhle
 - Vom Mahndorfer Bahnhof bis Auf den Conroden
 - die Brücke über den Autobahnzubringer (kleine Marschstraße) wird teilweise täglich von den Arbeitern im Industriegebiet zu Fuß oder mit Rad verwendet. Gleichzeitig fahren dort Autos, teilweise nicht langsam. Ein vernünftiger Fuß und Radweg ist nicht vorhanden. Vielleicht sollte dort mal investiert werden, zur Sicherheit der Arbeiter:innen.

- (Neu) Aufstellung eines VZ 625-10 (Richtungstafel in Kurven) bei der Zufahrt zum Mahndorfer See.
(Der dort aufgestellte Poller wird häufig umgefahren und muss ersetzt werden. Die Aufstellung des VZ 625-10 könnte dies verhindern. Als Alternative wird die Aufstellung eines Findlings vorgeschlagen.

Benennung von sanierungsbedürftige Radwegen

- Teilbereiche in der Stresemannstraße (z. B. auf Höhe Esso Tankstelle)
- Radweg an der Haltestelle Föhrenstr. Südseite und auch im restlichen Teil der Hastedter Heerstr. zu schmal und zu gefährlich (insbesondere im Bereich der Haltestelle).
- Der Radweg in der Ludwig Roselius Allee ist ab der Grenze zum Beiratsgebiet in schlechtem Zustand. Noch dazu gibt es gerade dort ein Gebotsschild für die Nutzung (beides ist davor anders).
- Der Radweg in der Stresemannstr. ist zwischen Ludwig-Quidde-Str. und Malerstr. auch eher schlecht.

Wunsch aus der Bevölkerung

Verbesserung des Weges auf dem Mahndorfer Sommerdeich

Jörn Hermening hatte mitgeteilt, mit dem Deichverband in dem angegebenen Bereich keinen Weg anzulegen bzw. die Situation des vorhandenen „Trampelpfades“ verbessern werde, da dies nicht zu den satzungsgemäßen Verbandsaufgaben gehört, da ein solcher Weg für den Hochwasserschutz nicht erforderlich sei. Der Deichverband aber einer Verbesserung nicht entgegenstehe.

Beschlussvorschlag:

Empfehlung des Fachausschusses „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ vom 10.01.2023

Die Kosten der Vorplanung für die Verbesserung des Weges auf dem Mahndorfer Sommerdeich (Schotter?) sollen aus dem Verkehrsbudget des Beirates übernommen werden.

zu TOP 4: Verschiedenes (u. a.)

Beschlussvorschläge

- zur Einführung von Tempo 30 (in einem Teilstück zw. Hausnr. 8 und 22) Hannoverschen Straße
- zur Nachbereitung der gemeinsamen öffentlichen Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Hemelingen und Osterholz vom 15.09.2022
- zum "Einbau von Baumnasen" Übersichtsplan
- zur Stellungnahme zur Verkehrsplanung des Amtes für Straßen und Verkehr zur Stresemannstr ([siehe nicht-öffentliche Sitzungsunterlagen](#))
- zur Einführung von Tempo 30 (in einem Teilstück zw. Hausnr. 8 und 22) Hannoverschen Straße

Bürgerantrag vom 21.07.2022 der Einführung von Tempo 30 (in einem Teilstück zw. Hausnr. 8 und 22) Hannoverschen Straße

Mitteilung des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV):

Über Querungshilfen wird Seitens der senatorischen Behörde im Team Nahmobilität entschieden, aus diesem Grund sind wir darauf nicht weiter eingegangen.

Ihren Beschluss haben wir hinsichtlich der Einführung von Tempo 30 sorgfältig geprüft und werden nachfolgend die Prüfung der Beschlüsse erläutern und Ihnen das Ergebnis mitteilen. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 02.08.2022 mit dem Bürgerantrag vom 21.07.2022 befasst, in dem geschildert wird, dass zwischen der Hannoverschen Str. 8 und 22 keine 30er-Zone angeordnet wurde, obwohl - die beiden angrenzenden Straßen (Christernstraße und weiterführende Hannoversche Straße) bereits 30er Zonen sind, es an beiden Enden Fußgängerüberwege gibt (Ecke Grenzappel

mitsamt Zebrastreifen, Ecke Christernstraße sogar OHNE Zebrastreifen) und sich auf dem besagten Straßenabschnitt zwei Bushaltestellen (jeweils für eine Fahrtrichtung) mit einer hohen Frequentierung (durch Berufspendler, Discogänger und zahlreichen baustellenbedingten Busumleitungen) befinden. Das führt dazu, dass es etliche unnötige und starke Beschleunigungen auf einem sehr kurzen Straßenabschnitt gibt. Die Folgen sind: - hohes Unfallpotenzial - hohe Luftverschmutzung - hohe Lärmbelästigung. Der Bürger bittet daher um die folgenden Punkte: - Umwandlung des besagten Straßenabschnitts zu einer 30er Zone - Zebrastreifen für die Ecke Hannoversche Str./ Christernstraße.

Nach intensiver Diskussion im Fachausschuss wird der Bürgerantrag von den Fachausschussmitgliedern unterstützt: Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert die Einführung von Tempo 30 auf der oben genannten Strecke und bittet das Amt für Straßen und Verkehr um Überprüfung, ob ein Zebrastreifen in dem o. g. Bereich aufgebracht werden kann.

Die Straßenverkehrsbehörde geht davon aus, dass eine Tempo 30 Strecke geprüft werden soll, da in den umliegenden Straßen sowie auch im restlichen Teil der Hannoversche Straße eine Strecke angeordnet wurde. Entgegen der Beschreibung des Antragstellers ist an der Einmündung An der Grenzappel/Hannoversche Straße kein Zebrastreifen im Sinne der StVO eingerichtet. Es befindet sich dort eine Fußgänger- und Radfahrerfurt. Diese ist an genannter Stelle im Sinne aller Verkehrsarten zielführend.

Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Die Möglichkeiten, diese Höchstgeschwindigkeit weiter zu reduzieren, sind in der Straßenverkehrs-Ordnung abschließend aufgeführt. Insbesondere in Wohngebieten kann Tempo 30 angeordnet werden. Bei der Hannoversche Straße handelt es sich bekanntlich nicht um eine Wohnstraße.

Die seitens des Antragstellers vermutete Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist keine Rechtsgrundlage diese weiter zu reduzieren. Dies ist schlichtes Fehlverhalten. Die ausgewiesene Geschwindigkeit ist eine Höchstgeschwindigkeit, die unter günstigsten Bedingungen gefahren werden darf. Eine erforderliche Voraussetzung für eine weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit wäre nach geltender Rechtsprechung das Bestehen einer besonderen Gefahrenlage in der betreffenden Straße, die sich aus den spezifischen örtlichen Verhältnissen ergibt und die das allgemeine Risiko für das Rechtsgut „Sicherheit des Verkehrs“ erheblich übersteigt. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Bei dem in Rede stehenden Verkehrsbereich handelt es sich aus verkehrspolizeilicher Sicht um keinen Unfallschwerpunkt. Im konkret benannten Zeitraum ereigneten sich insgesamt 3 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle. Bei keinem der Unfälle kam es zu Personenschäden. Es gab außerdem keine Kinder-, Fahrrad- oder Fußgängerbeteiligung. Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ ist von der Polizei kein mal erfasst worden. Grundsätzlich handelt es sich laut Aussage der Verkehrspolizei also um eine unauffällige Straße.

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Kurven im oben genannten Bereich haben ohnehin eine entschleunigende Wirkung und die angesprochene Unübersichtlichkeit sollte demnach ebenfalls dazu führen, dass die Verkehrsteilnehmer sich mit der entsprechenden Aufmerksamkeit bewegen. Die beschriebenen Beschleunigungen bzw. der dadurch verursachte Lärm würde aufgrund der engen baulichen Gegebenheiten durch das Aufstellen des VZ 274 „30“ unter Umständen nicht gemindert. Dies ist bei Bedarf durch eine Lärmuntersuchung nachzuweisen.

Im vorliegenden Fall kommt auch die Variante zur Anwendung, die einen Verzicht auf die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erlaubt, wenn „relevante Auswirkungen auf den ÖPNV-Tatfahrplan zu befürchten sind“. Gemäß Überprüfung durch die BSAG ist dies bei der hier verkehrenden Buslinie gegeben und gilt für sämtliche im Linienverlauf

angesiedelten sensiblen Einrichtungen gleichermaßen. Wegen der Gefahr, dass fahrplanmäßige Anschlüsse bei den im Linienverlauf kreuzenden Linien bzw. die Wendezeiten an den Endhaltstellen (vorgeschriebene Pausenregelungen für das Fahrpersonal) nicht eingehalten werden können, kommt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im fraglichen Abschnitt nicht in Frage.

Auch die Bewertung der Straßenraumverträglichkeit kam zu dem Ergebnis, dass die angeordnete Geschwindigkeit angemessen ist. Diesen Ergebnissen lassen sich leider keine weiteren Anhaltspunkte entnehmen, mit denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h begründet werden kann. Dieser Streckenabschnitt ist zudem nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. Da die Verkehrssicherheit in dem vom Beirat angesprochenen Bereich nicht beeinträchtigt ist, können wir wegen der Vorgabe des § 45 Abs. 9 StVO keine Anordnung auf Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit treffen, weil keine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Für die Reduzierung der Geschwindigkeit liegt uns somit keine valide Grundlage vor und wir müssen den Antrag ablehnen.

Jörn Hermening schlägt vor, dass vom Ortsamt zur nächsten Sitzung ein Beschlussvorschlag vorbereitet wird. Der Fachausschuss kommt überein, so zu verfahren.

Beschlussvorschlag:

Der Beirat Hemelingen hat die ablehnende Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zu seinem Beschluss zu Tempo 30 in einem Bereich der Hannoverschen Straße zwischen Grenzappel und Christenstraße ausführlich beraten und bittet um erneute Prüfung, da aus Sicht des Beirates einige Punkte, die Voraussetzung für Tempo 30 sein können zutreffen und andere, die dagegensprechen, nicht geteilt werden.

- a) Bestehen einer besonderen Gefahrenlage: Im genannten Abschnitt der Hannoverschen Straße befindet sich das Veranstaltungszentrum „Aladin“, welches regelmäßig von großen Menschenmassen für Konzerte und andere Veranstaltungen besucht wird. Die Ansammlungen von der Tür füllen gerade zu Einlasszeiten oft die ganzen Bürgersteige aus, Fußgänger:innen benutzen daher oft auch die Fahrbahn. Gegenüber des Aladin befindet sich ein Imbiss, der gerne genutzt wird und so häufiges Queren der Fahrbahn verursacht, vor allem in den dunklen Nachstunden.
- b) ÖPNV-Taktplan: Die Länge des benannten Bereiches beträgt 123 m, jeweils ca. mittig mit einer Bushaltestelle versehen, an den angrenzenden Straßen ist die Vorfahrt zu achten. Der Beirat hält es daher für ausgeschlossen, dass ein Bus auf mehr als 30 km/h beschleunigen kann, bevor er wegen der Vorfahrtsbeachtung wieder bremsen muss.
- c) Straßenquerschnitt: In beiden Richtungen ist der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, was zusätzlich eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kraftfahrenden erfordert.

Abschließend kann gesagt werden, dass die Aufnahme dieses Bereiches in die Regelungen des Umfeldes zu Tempo 30 für die Kraftfahrenden die Situation übersichtlicher machen würde und eine de facto „Aufhebung“ von Tempo 30 für 123 m eher verwirrt als das Fahren erleichtert.

Der Beirat bittet daher um Überprüfung der neuen Argumente. Bei einer möglichen Einführung von Tempo 30 in diesem Bereich bietet der Beirat Hemelingen an, aus seinen Mitteln (Stadtteilbudget Verkehr) die Aufbringung eines Schutzstreifens für Fahrradfahrende beidseitig incl. Rückbau der Mittelstreifenmarkierung sowie die Aufbringung von zwei Tempo 30 Piktogrammen in diesem Bereich zu finanzieren.

-Nachbereitung der gemeinsamen öffentlichen Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Hemelingen und Osterholz vom 15.09.2022¹

Jörn Hermening schlägt vor, dass vom Ortsamt zur nächsten Sitzung ein Beschlussvorschlag vorbereitet wird. Der Fachausschuss kommt überein, so zu verfahren.

Beschlussvorschlag:

Der Beirat Hemelingen fordert vor dem Hintergrund der auf der Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Hemelingen und Osterholz vom 15.09.2022 vorgestellten Informationen:

Forderungen zu Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen:

- Eine vermehrte Verkehrsüberwachung
- Die Prüfung von mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit Parkenden PKW im Ortsteil Hastedt
- die Stellplatz VO- Regional differenziert anzupassen
- eine Konzeptentwicklung um das Parken von Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr)
- die Prüfung der Einrichtung von Quartiersparkhäusern in besonders belasteten Gebieten
- die Schraffieren Kurven/Einmündungen
- Mehr Parkraumbewirtschaftung
- die Barrierefreiheit auf Gehwegen zu gewährleisten (zugeparkte Gehwege verhindern und Zuwiderhandlungen ahnden) im Sinne des "Konzeptes zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken", dabei sollen auch Bereiche Hemelingsens, die besonders stark belastet sind (Hastedt) frühzeitiger mit einbezogen werden.
- Die Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr jederzeit freihalten

Zur Entlastung der Quartiere Radverkehr stärken:

- Deutlich mehr Fahrradstellplätze in den Quartieren
- Alternative Mobilitätskonzepte auch in Außenbereichen fördern (Carsharing z.B. Cambio), Radverkehr
- Radpremiumrouten zeitnah umzusetzen
- Die Unterführung Hastedter Brückenstraße/ Hastedter Osterdeich zügig umzusetzen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass kein sog. Angstrum entsteht
- die Neugestaltung der Nebenanlagen der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen – dabei sind die Radwege zu verbessern
- die Radpremiumroute zeitnah zwischen dem Bahnhof Mahndorf und Achim verknüpfen
- bei der Sanierung der Radwege zukünftig eine Prioritätensetzung mit Einbeziehung der Beiräte vorzunehmen
- die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen Habenhausen) (Teil Radpremiumroute) prioritär umzusetzen
- Mehr Bike & Ride Angebote am Bahnhof Mahndorf (Fahrradparkhaus, mehr gesicherte Abstellmöglichkeiten.
- An Ampeln – Mülleimer in Radfahrer:innenhöhe aufzustellen
- Beim Anhalten – Ständer für Füße zur Verfügung zu stellen
- Mehr Fahrradleitsysteme bereit zu stellen
- Ladestationen für E-Bikes anzubieten

ÖPNV

- die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler*innen
- die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt)

¹ Protokoll der Sitzung siehe unter <https://www.ortsamt-hemelingen.de/sitzungen/planungskonferenz-aus-und-umbau-des-oePNV-gemeinsam-mit-dem-beirat-osterholz-35907>

- die unverzügliche die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich
- Verbesserung der Busanbindung Hansalinie (ohne zeitliche Lücken)
- endlich den Haltepunkt Hansalinie der DB umzusetzen
- Die Hansalinie und Eisenbahnersiedlung (Sebaldsbrück) ggf. mit Anruftaxi und/oder Kleinbussen verbinden
- Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar
- Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt
- P&R am Bahnhof Mahndorf ausbauen, z.B. auf den Flächen der DB am alten Bahnhof
- Bahnhof Föhrenstraße – die 2te Unterführung Höhe Knick Quintschlag umzusetzen
- eine weitere Fahrradbrücke an Dreyer Brücke planen, dort auf Niedersächsischer Seite Bike & Ride Platz anregen
- ein Viertelstundentakt auf der RS 1
- ein Viertelstundentakt auf der RS 2
- DB Haltepunkt Arbergen (östlich Elisabeth-Selbert-Straße) – die Planung ist unverzüglich wiederaufnehmen und möglichst zeitnah umsetzen.
- Der dreigleisige Ausbau der DB auf dieser Strecke ist zu beschleunigen, auch um den Haltepunkt Föhrenstraße unten zügiger zu ermöglichen.
- Die Taktung ins Umland (Regionalbusse) zeitnah erhöhen
- Die Einrichtung der Metro- und Expresslinien wird begrüßt und vom Beirat gefordert
- Die bessere Anbindung der Gewerbegebiete wird begrüßt und vom Beirat gefordert
- In der Angebotsoffensive Stufe 1 („Taktversprechen“) eine engere Taktung auch auf der Ost/West Verbindung (2, 3, 10)
- Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist schnellstmöglich in Hemelingen umzusetzen
- Anbindung Eisenbahnersiedlung Sebaldsbrück – Entweder mit Quartiersbussen oder mit einer Querverbindung Richtung Arbergen – dazu wären nur wenige Meter Straße notwendig, die Durchfahrt darf nur für Busse möglich sein. Dazu sollte ein Konzept erarbeitet und dem Beirat vorgestellt werden.
- Shuttle-Busse zum Mahndorfer See während der Saison
- die Veränderungen bei der Planung des neuen Bahnhofs Hemelingen mit verbesserter Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt.
- Gemeinsame Maßnahmen mit dem Umland für Personalgewinnung im ÖPNV sollen angegangen werden, um die Ausfälle im Stadtbremischen Bereich wie auch der Wegfall ganzer Linien und Nachangebote im Umland anzugehen. Die Linien sind für eine ÖPNV-Anbindung der vielen Arbeitsplätze im Stadtteil und im Umland unerlässlich und entlasten den MIV stark.

Weitere Forderungen

- Durchgangsverkehr vor allem von LKW durch die Stadt vermeiden (Transporte durch Bremen vermeiden, besser über die Autobahn lenken)
- Überarbeitung des LKW Führungsnetzes in Hemelingen mit Beteiligung des Beirates

-Beschluss vom 03.11.2022 "Einbau von Baumnasen"

Rückmeldung des ASV: wir haben Ihr Bürgeranliegen vom 03.11.2022 erhalten. Aus dem Anliegen geht leider nicht hervor, in welchem Abschnitt die Maßnahme (Baumnasen) vorgesehen werden soll. Ist der Bereich von der „Bollener Landstraße“ bis zum „Am Hogenkamp“ zu berücksichtigen oder bis zum „An der Lieth“!

Im Anschluss werden wir die verschiedenen Leitungsträger anfragen, da ein Mindestabstand (für die Baumbepflanzung) zu den bestehenden erdverlegten Leitungen eingehalten werden muss. Nach Erhalt und Auswertung der Unterlagen werden wieder auf Sie zurückkommen

Jörn Hermening schlägt vor, dass vom Ortsamt zur nächsten Sitzung ein Plan vorlegt wird. Der Fachausschuss kommt überein, so zu verfahren. Carsten Koczwarra bietet seine Mithilfe an.

Termin mit Carsten Koczvara hat am 05.01.2023 stattgefunden (siehe Anlage).

-zur Stellungnahme zur Verkehrsanordnung des Amtes für Straßen und Verkehr zur Stresemannstraße (Behandlung nicht-öffentlich wg Protokollauszügen aus nö Sitzungen, das Ergebnis soll dann in das öffentliche Protokoll übernommen werden)

Geschwindigkeitsmessungen in der Mahndorfer Heerstraße

hier: Auswertung Oktober 2022 bis Dezember 2022

Heiko Wolf (Polizei Bremen) wird an der Sitzung des Fachausschusses am 17.01.2023 teilnehmen und die Auswertung vortragen.

dazu auch Rückmeldung der BSAG zur Versetzung der GMT

Standort „Zum Flasch“:

- Hier erfüllen die Beleuchtungsmaste nicht die erforderlichen Maße, um für die Anbringung einer GMT zur Verfügung zu stehen.

Standort „Nauheimer Straße“:

- Hier kann eine GMT installiert werden, da sich die Beleuchtungsmaste jedoch ausschließlich auf einer Seite befinden, können nur Fahrzeuge gemessen werden, die in Richtung „Arberger Heerstraße“ unterwegs sind.
- Die GMT sollte, wenn möglich auf Höhe der „Sollingerstraße“ angebracht werden, damit die heranfahrenden Fahrzeuge gemessen werden können.
- Auf Höhe der „Harzer Straße“ hat die GMT nicht ausreichend Zeit die Fahrzeuge zu messen, bzw. haben die Fahrzeuge auf Grund der Kurve noch gar nicht wieder ihre richtige Geschwindigkeit erreicht.

Nachtrag:

In der „Nauheimer Straße“ befinden sich Betonmaste zur Beleuchtung, hier benötigen wir zusätzlich die Freigabe durch das ASV, da nicht jeder Betonmast zusätzliche Belastungen aufnehmen kann.

Was kann passieren?

1. Das ASV erteilt die Freigabe
2. Das ASV erteilt uns keine Freigabe
3. Das ASV lässt Probebohrungen vornehmen um eine genaue Antwort geben zu können, wodurch zusätzliche Kosten entstehen, die an das Ortsamt weitergereicht werden.

Sonstiges:

- Die Geschwindigkeitsmesstafeln können technisch gesehen die gefahrenen Geschwindigkeiten beider Richtungen messen, da es hier aber hin und wieder zu Fehlern kommt, wurde beschlossen, dass eine GMT nur noch eine Fahrbahn messen darf (Heißt im Falle der „Nauheimer Straße“, die Fahrzeuge die in Richtung „Arberger Heerstraße“ unterwegs sind.
- Die Geschwindigkeitsmesstafeln zeigen die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge an und zählen die Anzahl der Messungen (die Messung erfolgt in 1,5sek. Abständen) Da jedoch nicht immer jedes Fahrzeug gemessen wird, bzw. gemessen werden kann, eignet sich eine GMT nicht um eine Verkehrszählung vorzunehmen