

**TOP 1: Genehmigung der Protokolle der Sitzungen vom 10.01. und 17.01.2023 sowie Rückmeldungen**

**TOP 2: Schaltungen von Lichtsignalanlagen im Stadtteil**

dazu eingeladen: Martin Dierking und Anke Gerlach (Amt für Straßen und Verkehr)

**TOP 3: Bürgerantrag „Anwohner:innenparken in der Föhrenstraße“**

dazu eingeladen: Fenja Fahrenbach

**TOP 4: Bürgerantrag „Benennung einer Straße oder Platzes nach James Last“**

**TOP 5: Bericht von der Einwohner:innenversammlung am 01.02.2023 „Bau eines Kinder- und Familienzentrum auf dem ehemaligen Schulgelände Beim Sattelhof 14 als Ersatz für den Kita-Modulbau (Containeranlage)“**

**TOP 6: Bericht von der gemeinsamen Sitzung „Tempo 30 Osterdeich / Hastedter Osterdeich“ mit den Beiräten Mitte und Östliche Vorstadt am 07.02.2023 und Beratung von Beschlussvorschlägen**

**TOP 7: Verschiedenes**

**zu TOP 1 Genehmigung der Protokolle der Sitzungen vom 10.01. und 17.01.2023 sowie Rückmeldungen**  
Rückmeldungen

Beschluss des Beirats vom 02. August 2022 - Tempo 30

hier: Arberger Heerstraße zwischen Hemelinger Heerstraße und Nauheimer Straße

Antwort des ASV:

*Sehr geehrte Damen und Herren, Ihren Beschluss haben wir sorgfältig geprüft. Wir werden nachfolgend die Prüfung erläutern und Ihnen das Ergebnis mitteilen. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat beschlossen, aufgrund der veränderten Verkehrssituation eine erneute Überprüfung zur Einführung von Tempo 30 zu fordern. Begründet wurde dies wie folgt: Durch die Überführung des Radverkehrs auf die Straße mit Schutzstreifen, die vor kurzem umgesetzt wurde, fahren nun alle Fahrradfahrenden stadteinwärts auf der Fahrbahn. Zuvor mussten sie auf der gegenüberliegenden Seite den Rad- / Fußweg in Gegenrichtung benutzen. Da sich in diesem Bereich auch die Überführung auf die Fahrbahn befindet, ist eine besondere Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer:innen erforderlich. Schüler:innen der Wilhelm-Olbers-Schule aus Arbergen/Mahndorf kommend konnten bisher bereits an der Einmündung „Auf den Hellen“ mit Ampelunterstützung die Straßenseite wechseln. Dies ist jetzt nicht mehr erlaubt, so dass die Schüler:innen ohne Ampel im weiteren Verlauf am Ende der Bezirkssportanlage die Straße queren müssen. Sicherheit und mehr Aufmerksamkeit durch die Autofahrenden ist mit Tempo 30 besser umzusetzen als mit der Regelgeschwindigkeit Tempo 50. Durch den Schutzstreifen, der laut StVO in der Regel nicht befahren werden darf, ist die Restbreite der Fahrbahn erheblich eingeschränkt. Stadtauswärts darf im o.g. Bereich zwar weiter der Gehweg von Radfahrenden mitbenutzt werden, die Regel soll aber auch hier die Benutzung der Fahrbahn sein. Für einen weiteren Schutzstreifen stadtauswärts ist die Restfahrbahn zu schmal. zur Sicherheit der Radfahrenden wird daher auch stadtauswärts Tempo 30 gefordert. Durch die schmale verbliebene Restfahrbahn ist der Begegnungsverkehr zwischen PKW inzwischen sehr eng. Begegnungen mit Bussen oder LKW funktionieren nur mit Überfahung des Radschutzstreifens. Daher ist auch zur Sicherheit des MIV die Anordnung von Tempo 30 beidseitig angezeigt.*

Die Straßenverkehrsbehörde hat geprüft, ob die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 im benannten Straßenteilstück vorliegen. Die Prüfung hat folgendes ergeben: 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. Abweichend von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen u.a. der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Dabei ist zu beachten, dass diese Beschränkungen nur dort angeordnet werden dürfen, wo dieses auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Von diesen Voraussetzungen ausgenommen ist lediglich die Geschwindigkeitsreduzierung vor Kindergärten, Schulen und sozialen Einrichtungen. In allen Fällen einer Ablehnung der Anordnung einer Tempo 30-Strecke wird von der Straßenverkehrsbehörde die Infrastruktur im Umkreis von 300 m um die betroffenen Einrichtungen überprüft. Ergebnis war, dass Nebenanlagen für den Fuß- und Fahrradverkehr existieren und außerdem direkt vor den Einrichtungen in Höhe der Straße auf den Hellen eine Fußgängersignalanlage besteht, die ein sicheres Queren der Fahrbahn für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Mängel wie fehlende Radverkehrsanlagen können nicht als Grundlage zur Anordnung von Tempo 30 herangezogen werden, da es einen Radfahrstreifen in stadteinwärtiger Richtung sowie eine baulich hergestellte Nebenanlage auf der stadtauswärtigen Seite gibt. Die Fahrbahnbreite inklusive des Radfahrstreifens entspricht den gültigen Richtlinien und ist somit ausreichend. Der Bereich, in dem die Radfahrenden auf die Fahrbahn geleitet werden ist mit der maximalen Sicherheit ausgestattet. Die Radfahrenden konnten zudem ab der Nauheimer Straße in beiden Richtungen schon in den letzten Jahren auf der Fahrbahn fahren, hier handelt es sich um keine aktuelle Entwicklung. In seinem Beschluss hat der Fachausschuss keine konkreten Sicherheitsdefizite an der Straßenanlage aufgeführt, so dass aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht keine Mängel vorliegen und es demzufolge an einer Rechtsgrundlage für die geforderte Geschwindigkeitssenkung fehlt. Nach der Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 liegen keine Anzeichen vor, dass die maßgebenden Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Derzeit wird eine neue Lärmkartierung vom Referat Immissionsschutz bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erstellt. Diese Lärmkartierung findet alle 5 Jahre statt. Eine Aussage darüber, ob nach dieser Lärmkartierung geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen im Bereich der Arberger Heerstraße zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm begründbar sind, kann auch dann noch nicht getroffen werden. Für eine verkehrsrechtliche relevante Bewertung ist eine schalltechnische Untersuchung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen sowie eine Verkehrserhebung erforderlich. Die Durchführung einer solchen Untersuchung wird nach Vorliegen der aktualisierten Lärmkartierung bewertet. Die Zuständigkeit liegt hier zunächst bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen kämen in Betracht, wenn die Grenzwerte für Feinstaub oder Stickoxide überschritten wären. Die hierfür geltenden Grenzwerte werden nicht überschritten. Gründe für eine streckenweise Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen liegen nicht vor. 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-Taktfahrplan zu befürchten sind“. Gemäß Überprüfung durch die BSAG ist dies bei der hier verkehren

#### Beschluss vom 13.12.2022 "Öffentliche Toilettenanlage beim Bahnhof Mahndorf"

Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 08.11.2022 mit dem nachfolgenden Antrag befasst: *In den letzten Monaten hat die Nutzung der Bahn deutlich zugenommen. In diesem Zusammenhang ist auch der Bedarf an Sitzgelegenheiten, Unterstellmöglichkeiten und Sanitäreinrichtungen angestiegen. Vor allem am Bahnhof Mahndorf kann der Bedarf der Fahrgäste nicht mehr gedeckt werden.*

*Um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel weiter voranzutreiben und die Verweildauer an den Bahnhöfen möglichst angenehm zu gestalten, sollte die Ausstattung der Bahnhöfe an die aktuellen Gegebenheiten angepasst werden.*

*Aus diesem Grund wird gefordert:*

- 1. Die Bereitstellung von weiteren Sitzgelegenheiten.*
- 2. Die Schaffung von Unterstellmöglichkeiten für Fahrgäste.*
- 3. Und den Bau von Sanitäreinrichtungen.*

Am 13.12.2022 haben Mitglieder des Fachausschusses bei einem Ortstermin die Bahn- und Busstation in Augenschein genommen und auf der anschließenden Sitzung des Fachausschusses folgendes gefordert:

1. weitere überdachte Sitzgelegenheiten für den Bahnhof Mahndorf (Station der DB Station&Service AG).  
Die Sitzgelegenheiten sollen an den Stellen auf den Bahnsteigen montiert werden, wo die Züge auch größtenteils halten.
2. zwei weitere Wartehäuschen im Bushaltestellenbereich der Linie 40 / 41 (Bremer Straßenbahn AG)
3. **eine fest installierte, behindertengerechte öffentliche Toilettenanlage (Die Bremer Stadtreinigung)**

An den Beirat wurden mehrfach Verbesserungswünsche für den Bahnhof Mahndorf herangetragen; aus der Seniorenvertretung wurde bereits vor Jahren der Wunsch nach weiteren Sitzmöglichkeiten vorgetragen. Leider konnte das bisher trotz mehrfacher Nachfrage bei der BSAG dazu nicht umgesetzt werden. Der Bahnhof wird sehr gut angenommen, das begrüßt der Beirat und möchte dies fördern, bei der hohen Frequenz der Nutzer:innen sind die derzeitigen Sitz- und Unterstellmöglichkeiten nicht mehr ausreichend. Weiterhin ist eine öffentliche Toilettenanlage erforderlich.

Dazu Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau:

*nachstehend erhalten Sie die Stellungnahme des DBS zu Punkt 3 Ihres Beschlusses:*

*Bereits in unserem Antwortschreiben vom 14.07.2020 haben wir auf das Schreiben vom 18.05.2020 des Fachausschuss „Umwelt und Lärm“ und dessen Beschluss vom 11.11.2019 Stellung genommen. Grundsätzlich stehen die Bahnhöfe im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn. Die Deutsche Bahn vertritt den Standpunkt, dass alle Fahrgäste die in den Zügen vorhandenen und teilweise barrierefreien Toiletten nutzen können. Somit sind weitere Toilettenangebote auf und im Umfeld der Bahnhöfe nicht erforderlich. Auf dem Gelände der Deutschen Bahn stellt die Stadtgemeinde grundsätzlich keine Toilettenanlagen auf. Die Bremer Stadtreinigung AöR (DBS) hält im Rahmen der öffentlichen Daseinsfürsorge im Stadtgebiet Bremens öffentliche Toiletten vor und ist dabei dieses Angebot kontinuierlich auszubauen. Wir sind angehalten zu priorisieren um Orte mit einem erheblichen Bedarf an öffentlichen Toiletten und einer hohen Nutzungswahrscheinlichkeit abzudecken. Sicher wird es an dem gewünschten Standort im Bereich des Bahnhofs Mahndorf auch Bedarfe geben aber im Rahmen der Priorisierung ist der Wunsch einer öffentlichen Toilette am Bahnhof Mahndorf, im Vergleich zum Bau von öffentlichen Toiletten im Umfeld des Bremer Hauptbahnhofes und des Innenstadtbereiches, eher nachrangig zu priorisieren. Zudem ist der Bau und Unterhalt von zusätzlichen Toilettenanlagen an jedem Bremer Bahnhof aus dem Haushalt der DBS nicht darstellbar.*

*Wie wir auch schon in unserem oben erwähnten Antwortschreiben aus 2020 beschrieben haben, sind für den Bau erhebliche Geldmittel notwendig und damit ist der Betrieb, die Reinigung und Instandhaltung noch nicht berücksichtigt. Eine barrierefreie-Unisex-Toilettenanlage aufzustellen und zu betreiben, kostet einmalig rund (Modultoilette einschließlich Erschließung) 200.000,00 € netto. Jährliche hinzu kommen die Betriebskosten, die sich nach den benötigten Reinigungsintervallen richten. Hier ist mind. von einer einmal*

*täglichen Reinigung auszugehen, dies führt bereits zu Reinigungskosten von 78.000,00 € je Anlage pro Jahr. Bei mehrmaliger Reinigung täglich erhöhen sich die Kosten entsprechend. Für die technische Wartung und Instandsetzung muss mit mind. 4.500,00 € pro Jahr gerechnet werden. Die Kosten richten sich nach dem Sanierungsbedarf und hängen insbesondere von eventuellen Schäden durch Vandalismus ab. Insgesamt sind mit Unterhaltskosten von mindestens 82.500,00 € pro Jahr zuzüglich der momentan nur schwer abzuschätzenden Medienkosten für Strom, Wasser und Abwasser zu rechnen.*

*Alternativ dazu sind wir mit dem Ausbau des Angebotes der „Netten Toilette“ auch im weiteren Bremer Stadtgebiet vorangekommen. Eine Anlage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, im Café des Bürgerhauses Mahndorf, ist bereits seit längerem Kooperationspartner des Projektes „Nette Toilette“.*

## **zu TOP 2 Schaltungen von Lichtsignalanlagen im Stadtteil**

- a. Malerstraße / Pfalzburger Straße – die Wartezeiten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sind zu lang (keine Uhrzeit benannt)
- b. Föhrenstraße / Pfalzburger Straße – die Wartezeiten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sind zu lang (keine Uhrzeit benannt)
- c. Hohwisch / Georg-Bitter-Straße – der ÖPNV wird durch die Einstellung der Lichtsignalanlage ausgebremst (keine Uhrzeit benannt)

dazu Anhörung vom ASV „Erneuerung der Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Georg-Bitter-Straße / Hamburger Straße: mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 15.03.2023  
Im oben genannten Kreuzungsbereich soll die Lichtsignalanlage erneuert werden, weil die aktuelle Anlage technisch veraltet ist.

Im Rahmen dessen entstehen im Kreuzungsbereich mehrere Änderungen. So entfällt zum einem der Mast. Zum anderen soll jeweils an Mast 7 und Mast 10 ein Schutzblinker angebracht werden, Zudem soll die östliche Fußgängerfurt über „Auf der Hohwisch“ um 6 Meter stadtauswärts versetzt und auf 4 Meter verbreitert werden. Dadurch sollen zukünftig Radfahrende und Fußgänger an der Stelle sowohl baulich als auch signaltechnisch getrennt werden.

Pläne werden auf der Sitzung vorgelegt.

Auf der Beiratssitzung am 19.01.2023 hat sich ein Bürger über die

- d. Einstellung der Lichtsignalanlage Hemelinger Tunnel beschwert:

Er hat von den Zeiten vor Schulbeginn gesprochen: Grundschüler:innen schaffen es aufgrund der Einstellung der Lichtsignalanlage nicht in einem „Rutsch“ über die Straße und müssten dann auf der Mittelinsel warten, Lkw fahren in Beidrichungsverkehr vorbei.

- e. Mitteilung eines Bürgers: die neu installierte Ampelanlage am Osterdeich Höhe Inselstraße wirkt sich mit ihrer Schaltung in der Praxis sehr unangenehm aus. Die Schaltzeit der Ampelanlage ist ungewöhnlich (m. E. drei Sekunden). Als Hundebesitzer wechsele ich praktisch täglich hier den Osterdeich. Gefühlt jeden zweiten Tag überfährt ein Auto die Gelb- bzw. auch die Rotphase für Autofahrer. Gerne auch mal zwei oder drei Autos die noch durchrutschen. Die Fußgänger haben dann schon lange Grün. M. E. ist es nur eine Frage der Zeit, bis ein Fußgänger der selten den Übergang oder bspw. Kinder / Senioren sich auf eine grüne Ampel verlassen und es unweigerlich zu Unfällen kommt. Gerade vor dem Hintergrund das die Ampelanlage Osterdeich / Fährstraße das genaue Gegenteil ist (gefühlte dauert die Schaltzeit hier sehr lange) ist diese Einstellung unverständlich. Ideal wäre es, wenn beide Ampelanlagen auf einen Mittelwert angeglichen werden. Dazu ist es unglücklich, dass der Haltestreifen stadteinwärts direkt an der Ampelanlage liegt und

nicht zur Einmündung Inselstraße zurückgesetzt wurde. Dies würde das Einordnen auf dem Osterdeich sichtbar erleichtern. Ich würde mich freuen, wenn meine Einlassung Gehör findet.

### **zu TOP 3 Bürgerantrag „Anwohner:innenparken in der Föhrenstraße“**

Fenja Fahrenbach: Sehr geehrte Damen und Herren, ich wende mich als Anwohnerin der Föhrenstraße an Sie und bitte um Erteilung einer Anwohnerparkgenehmigung. Mir ist bekannt, dass es sich bei der Föhrenstraße derzeit (noch) nicht um eine Anwohnerparkzone handelt. Die Föhrenstraße ist eine relativ häufig befahrene Seitenstraße mit lediglich einem Restaurant, einer Eisdiele und 3 Kiosk. Es gibt einige Parkbuchten, jedoch sind ca. 80 % der Parkbuchten zeitlich beschränkt (Werktags 08:00-18:00 Uhr mit Parkscheibe 1 h). Für mich als Anwohnerin ist es leider unverständlich, warum diese Buchten zeitlich beschränkt sind und es ist berufsbedingt unmöglich das Auto stündlich umzuparken. Ich bitte Sie daher darum, die Föhrenstraße zu einer Anwohnerparkzone zu machen oder Sonderparkgenehmigungen für die zeitlich begrenzten Zonen zu erteilen. Die Föhrenstraße ist nicht so belebt, dass eine zeitliche Begrenzung der Parkerlaubnis ohne Ausnahmegenehmigungen notwendig ist. Des Weiteren sind aufgrund diverser Baustellen permanent Seitenstraßen gesperrt, was die Parksituation ebenfalls negativ beeinträchtigt. Mein Lebensgefährte und ich sind beruflich (u.a. aufgrund von Schichtarbeit) auf den PKW angewiesen und müssen derzeit - aufgrund der Parkverbotsschilder und zeitlich begrenzten Parkschilder - sehr weit entfernt von unserem Wohnhaus oder aber sogar innerhalb der zeitlich begrenzten Zonen mit der Gefahr ein Bußgeld zu erhalten - parken. Bitte prüfen Sie mein Anliegen. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

dazu ein weiteres Bürgeranliegen: Es geht um die Parkplatzsituation in der Föhrenstr. Viele Parkplätze sind als Halteverbot ausgelegt, da die Straße ja mal eine Einkaufsstraße war. Ständig läuft das Ordnungsamt rum und schreibt die Fahrzeuge auf. Ist es nicht möglich, die Schilder endfernen zu lassen oder für Einwohner die Parkplätze frei zu machen?

#### Dazu Informationen zum Anwohnerparken:

Informationen zum Anwohnerparken

- Anträge auf Bewohnerparken sind zunächst an das Ortsamt bzw. den Beirat weiterzuleiten.
- Der Beirat hat ein Mitspracherecht bei der Entscheidung über die Einrichtung von Bewohnerparkgebieten.
- Es handelt sich um ein System, bei dem öffentliche Parkplätze zu bestimmten Zeiten ausschließlich für Anlieger mit einem entsprechenden Ausweis reserviert werden.
- Ziel des Bewohnerparkens ist es, „Dauer-Fremdparker“, deren abgestellte Autos regelmäßig bestimmte Wohnstraßen verstopfen, bewusst aus dem Gebiet fernzuhalten.
- tagsüber maximal die Hälfte und nachts 75 Prozent der vorhandenen Parkplätze ausschließlich für Anwohner mit entsprechender Berechtigung zu reservieren
- Parkautomaten
- im Quartier hoher Parkdruck vorherrschend
- für jedes im Quartier angemeldete Auto (theoretisch) ein legaler Parkplatz vorhanden
- Problem: illegale aber geduldete/funktionierende Parkplätze werden beseitigt
- Kosten: ca. 30 € oder 50 € für Parkberechtigung für 1 bzw. 2 Jahr(e)
- Wohnsitz im entsprechenden Gebiet
- kein privater Stellplatz in zumutbarer Entfernung von 400 m vorhanden
- pro Bewohner nur eine Berechtigung
- Gewerbetreibende: 88,50 € pro Jahresgenehmigung
- Handwerker genehmigung bei Arbeiten am/im Haus
- Für Gäste: Besucher-Tageskarten (hinter Windschutzscheiben zu legen)
- Kein Anspruch auf Parkplatz (--> keine Lösung, wenn eigene Bewohner bereits alle Parkplätze in Anspruch nehmen)

- nur in räumlich umrissenen Gebiet einzurichten
- Verdrängungseffekte der Dauerparker in benachbarte Gebiete
- Die Einführung des sog. „Bewohnerparkens“ richtet sich nach den Grundlagen des § 45 Abs. 1b StVO, wonach dies zwar grundsätzlich unter Bedingungen möglich ist, allerdings nicht der Zielerfüllung einer strikteren Trennung der einzelnen Verkehrsarten bzw. Verkehrsteilnehmer dient und auch nicht für einzelne Straßen zur Anwendung kommt, sondern nur für klar umgrenzte Gebiete. Zudem ist hier die Beteiligung aller Bewohner eines solchen Gebietes, sowie die Zustimmung zu einem solchen Vorhaben von einer deutlichen Mehrheit erforderlich. Zumeist findet ein solches Vorhaben bereits seine Grenzen in dem Umstand, dass dadurch bis zur Hälfte der bisher genutzten Stellflächen für Kraftfahrzeuge entfallen.
- Ein Umbau der Fahrbahn ist ebenfalls nicht in dem Maße zu realisieren, wie es auf den ersten Blick den Anschein zu erwecken vermag, da die meisten Straßenzüge der Stadtgemeinde Bremen, die nicht über eine asphaltierte Fahrbahnfläche verfügen in einem sog. Pflasterkataster festgesetzt sind, welches vorsieht, dass aus stadtplanerischen Gründen ein Erhalt des Großpflasters der Vorrang eingeräumt wird.
- Die Straßenverkehrsbehörde kann gem. § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten „für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel“ treffen.
- Die Anordnung von Bewohnerparken ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Als zumutbar gilt dabei eine Entfernung bis zu 400 m.
- Voraussetzung für die Einführung ist u.a. ein entsprechender Beschluss des Beirats

#### **zu TOP 4: Bürgerantrag „Benennung einer Straße oder Platzes nach James Last“**

*Christa und Uwe Wilke: Als Hemelinger Bürger stellen wir den Antrag, den gebürtigen Sebaldsbrücker James Last, Bandleader, Komponist, Arrangeur und weltweit bekannter Musikproduzent, bei kommenden Namensfindungen / Nennungen für Straßen oder Plätze im Rahmen von Kunst und Kultur zu berücksichtigen. Hans (James) Last wurde in der Trinidadstraße 9 in Bremen-Sebaldsbrück geboren, kurz darauf zog die Familie in die Helmholtzstraße 33 in Bremen-Sebaldsbrück. (Bremer Adressbücher 1928 bis 1933, Meldedatei Louis Last im Staatsarchiv Bremen lt. wikipedia) James Last brachte den Menschen rund um die Welt mit seinen „happy sounds“ viel Freude und es ist uns eine Herzensangelegenheit zu versuchen, diesen prominenten Sebaldsbrücker Bürger nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Bei der Planung des Rennbahngeländes und der daraus entstehenden Wege und Plätze könnte dieses vielleicht schon beachtet werden. Wir bitten um Berücksichtigung dieses Antrages und bedanken uns im Voraus!*

*Email vom Ortsamt am 17.01.2023 an antragstellende Personen: [...] Zu Ihrer Information teilen wir noch mit, dass wir vor gut drei Jahren einen inhaltlich gleichlautenden Bürgerantrag erhalten haben. Die Fachausschussmitglieder haben auf ihrer damaligen Sitzung diesen Antrag begrüßt. Der Beirat hatte bereits selbst Ideen entwickelt, die für eine Würdigung von Herrn Last in Frage kommen könnten. Nach der Vorstellung des Beirates könnte eine angemessene Würdigung durch eine Benennung vorrangig im Ortsteil Sebaldsbrück erfolgen, da Herr Last in diesem Ortsteil auch geboren wurde. Gegebenenfalls käme dafür eine Straße, ein Platz oder im Bereich einer vorgesehenen Bebauung des Quartiers Am Sacksdamm in Betracht. Ihren Bürgerantrag werden wir dem Beirat (zur nächsten Sitzung des Geschäftsführungsausschusses am Mittwoch, den 18.01.2023, die Einladung ist ebenfalls als Anlage beigefügt) zunächst zur Kenntnisnahme zuleiten – falls bis dahin Ihre Zustimmung zur Veröffentlichung Ihrer Namen und Vornamen vorliegt.*

*Da die Benennung von Straßen und öffentlichen Gebäuden immer auch anlassbezogen vorgenommen wird und die o.a. Beispiele noch zeitlich einen Vorlauf für damit zusammenhängende Verwaltungs-, Wahl- und Bauverfahren benötigen, bitten wir Sie und Ihren Mann in dieser Angelegenheit noch um etwas Geduld. Mit einer dann vorzunehmenden*

*Benennung wird sich der Beirat Hemelingen zu gegebener Zeit befassen und darüber ggf. einen Beschluss fassen. Wir werden dann in dieser Angelegenheit wieder auf Sie zu kommen.*

Ergänzung: Auch eine Straße im neuen Ludwig-Roselius-Quartier (Rennbahn West)- die Straße wird lt. Auskunft der Stadtplanung öffentlich sein- oder ein Weg auf dem ehemaligen Rennbahngelände könnte nach James-Last benannt werden

**zu TOP 5 Bericht von der Einwohner:innenversammlung am 01.02.2023 zum ehemaligen Schulgelände Beim Sattelhof 14 ein Kinder- und Familienzentrum als Ersatz für den Kita-Modulbau (Containeranlage) zu bauen.**

Protokoll der Sitzung siehe unter [Anwohner:innenversammlung um das Gebiet Beim Sattelhof - Ortsamt Hemelingen \(ortsamt-hemelingen.de\)](https://www.ortsamt-hemelingen.de)

**zu TOP 6 Bericht von der gemeinsamen Sitzung „Tempo 30 Osterdeich / Hastedter Osterdeich“ mit den Beiräten Mitte und Östliche Vorstadt am 07.02.2023 und Beratung von Beschlussvorschlägen**

Beschluss:

Die Beiräte Östliche Vorstadt und Mitte fordern die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung & Wohnungsbau auf, sich der Initiative der sieben Städte anzuschließen und für Bremen im Rahmen eines Modellversuchs Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit einzuführen: Nur noch für eine kleinere Anzahl von Straßen, auf denen eine höhere Geschwindigkeit unbedingt erforderlich ist, müsste Tempo 50 ausdrücklich angeordnet werden.

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität. Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) empfiehlt global Tempo 30 innerorts. Die französische Hauptstadt Paris hat bereits im September 2021 hierzu Fakten geschaffen und flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Auch in Spanien herrscht seit 2021 in allen Großstädten Tempo 30. Und in Deutschland?

Auch hier gibt es bereits politische Vorstöße:

Am 17.01.2021 hat der Bundestag mehrheitlich einen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen zu ermöglichen, von der Tempo 50-Vorgabe auch auf Hauptstraßen abzuweichen

Am 16.04.2021 hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) den Bund aufgefordert, im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens einen von der VMK entwickelten Vorschlagskatalog zu berücksichtigen. Dazu gehört u. a. auch die Durchführung eines Modellversuchs zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

Im Juli 2021 haben sieben Städte (Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster, Ulm) im eine Initiative für Tempo 30 innerorts gestartet. Die Städte streben an, „...kurzfristig eine Regelung zu schaffen, die es den Kommunen ermöglicht, im gesamten innerörtlichen Straßennetz flexibel und sachorientiert über ein für die jeweilige Situation angemessenes und stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau zu entscheiden.“ Das bedeutet, dass diese Änderung der Straßenverkehrsordnung es den Städten erlauben würde, selbstbestimmt und großflächig Tempo 30 festlegen zu können. Mehr als 70 weitere Städte, u. a. auch Bremen, haben sich mittlerweile als Unterstützer dieser Initiative angeschlossen. Konkret wird gefordert, die jetzige Regelung „50 km/h für alle Straßen, 30 km/h in Ausnahmefällen“ einfach umzukehren. Es wird also auch weiterhin möglich sein, bei geeigneten Straßen Tempo 50 anzuordnen, aber eben als Ausnahme und mit besonderer Begründung. Viele Beiräte in Bremen versuchen seit Jahren, in ihren jeweiligen Stadtteilen für besonders belastete Straßen und Wohngebiete Tempo 30 einzuführen und scheitern immer wieder an den engen Vorschriften der StVO, die Tempo 50 als unumstößliche Regel



für die Innenstädte vorgeben. Für **die Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Hemelingen** heißt das, dass ihr im Januar 2020 gefasster Beschluss, Tempo 30 für den Osterdeich einzuführen, mit genau diesem Argument derzeit ausgehebelt wird. Tatsache ist jedoch, dass in Bremen genauso wie in anderen Städten tagsüber aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und den damit einhergehenden Staus faktisch kaum noch Tempo 50 gefahren werden kann. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs würde daher durch Tempo 30 nicht wesentlich eingeschränkt, dafür aber die Aufenthaltsqualität spürbar erhöht. Auch die Sicherheit für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, eine Reduktion des Verkehrslärms (insbesondere auch nachts) sowie eine geringere Schadstoffbelastung der Luft wären positive Effekte.

Wir begrüßen, dass sich Bremen im März 2022 dem Unterstützerkreis angeschlossen hat. Im Sinne einer lebenswerteren Stadt sollte sich die Stadtgemeinde Bremen jedoch auch der Initiative der sieben Städte anschließen. Die Beiräte haben daher folgenden Beschluss gefasst:

Beschlussvorschlag: Tempo 30 vor Kindertagesstätten

Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau auf, auch an den Straßen vor Kindertagesstätten, entsprechend der bestehenden Praxis bei Schulen, Tempo 30 flächendeckend einzurichten. Grundsätzlich soll dies auch an Straßen, die durch ÖPNV-Linien benutzt werden, gelten.

## zu TOP 7 Verschiedenes

Vorschlag für Maßnahme aus dem Verkehrsbudget:

Pollerersetzung gegenüber der Straße Stackkamp – (Bericht vom Ortstermin am 31.01.2023 mit UmweltbetrieB Bremen und dem dort ansässigen Landwirt erfolgt auf der Sitzung)

An der o.g. Stelle würde der Einbau zweier herausnehmbarer Poller ca. 1.000 € kosten, Halbschranken 3.500 – 4.000 €, plus Instandhaltungskosten. Der UBB würde die Maßnahme umsetzen, wenn die Kosten vom Beirat (Verkehrsbudget) übernommen werden.

Anhörung des ASV

1. Einmündungen des Stichwegs von der Drillstraße zur Belmerstraße

Maßnahme Entfernen des VZ 239 (Verkehrszeichen Gehweg) mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 30.03.2023. An beiden Einmündungen des Stichwegs von der Drillstraße zur Belmerstraße soll das VZ 239 abgeräumt werden, um den Verbindungsweg auch für Radfahrende freizugeben. Da die Breite von 2,70 Metern ausreichend ist, soll dem Wunsch entsprochen werden.

2. Sanierung der Nebenanlage (Rad- und Gehweg) in der Arberger Heerstraße.

Das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) beabsichtigt in Kürze die Nebenanlage (Rad- und Gehweg) in der *Arberger Heerstraße* zwischen *Alnokweg* und *Dahlwas.* zu sanieren:

Wir bitten um Ihre Rückmeldungen bis zum 27.02.2023

Beschlussvorschlag: Der Maßnahme wird zugestimmt. Der Beirat fordert, dass im Zuge dieser Sanierung auch die dort befindliche Lichtsignalanlage barrierefrei umgebaut werden soll.