

Protokoll der Sitzung des Fachausschusses „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“
Sitzungstag: 05.02.2024 Sitzungsbeginn: 16:30 Uhr Sitzungsende: 18:44 Uhr Sitzungsart:
Ortsamt Hemelingen
Godehardstraße 19

Vom Ortsamt

Jörn Hermening

Vom Fachausschuss

Kerstin Biegemann

Jens Dennhardt

Hans-Peter Hölscher

Tom Hundack

Mine Müller

Michael Nägele

Wolfgang Schelter

Gäste / Referent:innen

Dr. Guido Nischwitz, iaw

Bürgerantragsteller:innen

Jürgen Simon

Bianca Wenke

Elisabeth Laß (Beirat)

sowie am Stadtteilgeschehen interessierte Personen

TOP 1 Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 22.01.2024 und Rückmeldungen

TOP 2: Studie des Institutes für Arbeit und Wirtschaft zum Thema "Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten"

– Stadtteil Hemelingen – hier insbesondere Gewerbegebiet Hansalinie

dazu eingeladen: Dr. Guido Nischwitz, Institut für Arbeit und Wirtschaft UNI Bremen

TOP 3: Zeitplanung für Beginn der Gesamtplanung für den Tamra-Hemelingen-Park Austausch zum weiteren Vorgehen

TOP 4: Anhörungen des Amtes für Straßen und Verkehr

TOP 5 Verschiedenes

Jörn Hermening eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Da zu dem mit der Einladung versandten Vorschlag zur Tagesordnung von den Fachausschussmitgliedern keine Änderungs-/Ergänzungswünsche geäußert werden, gilt dieser als Tagesordnung beschlossen.

TOP 1 Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 22.01.2024 und Rückmeldungen

Das Protokoll der Sitzung vom 22.01.2024 liegt noch nicht vor und wird bei der nächsten Sitzung wieder aufgerufen.

Rückmeldungen auf Beschlüsse

Betreff: Beschluss Grundschule Osterhop: Schulwegsicherung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns den o.g. Beschluss vom 11.12.2023 mit Mail vom 18.12.2023 übermittelt.

Darin bittet der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ das ASV, diverse Vorschläge zur Schulwegsicherung zu prüfen.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Vorbemerkung: Es ist vorgesehen, durch die Straßen Osterhop und Eggestraße die Premiumradroute D15 zu führen. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Bereich

mittelfristig überplant wird. Die Belange der Schulwegsicherung müssen dabei berücksichtigt werden. Es sollte aber vermieden werden, jetzt bauliche Maßnahmen umzusetzen, die im Nachhinein wieder überplant werden müssten.

Zielführender wäre es, den Bereich unter der Berücksichtigung beider Aspekte planerisch in einem Zuge zu betrachten. Dies umfasst eine detaillierte Planung und bedarf personeller und finanzieller Ressourcen, die aktuell nicht vorhanden sind.

1. Einbau von Einengungen in der Eggestraße

Aus den vorgenannten Gründen empfehlen wir keine Umpflasterung und auch nicht die Umsetzung von baulichen Einengungen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob Einengungen in der Eggestraße die Schulwegsicherung tatsächlich erhöhen. Hier wäre im Detail zu erörtern, wie sich die Laufwege der Schüler, auch unter dem Aspekt, dass die Eggestraße keine baulichen Nebenanlagen aufweist, darstellen.

2. Einrichten einer Verkehrsberuhigten Zone oder Schulstraße im Bereich der Schule Osterhop (auch in Bezug auf den Zugang am Kaufhunger Weg/Harzer Straße)

Die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone ist nicht ohne weiteres möglich. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein. Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann. Die Einrichtung von Schulstraßen ist in der Straßenverkehrs-Ordnung bisher nicht vorgesehen.

3. Unterbinden des Parkens direkt vor der Schule

Die Einrichtung eines Haltverbots im direkten Bereich der Schule einzurichten ist durchaus möglich und würde die Sichtbeziehungen verbessern. Eine regelmäßige Verkehrsüberwachung ist jedoch unerlässlich.

4. Änderung der Verkehrsführung (ggf. Einbahnstraßenregelung) (auch in Bezug auf den Zugang am Kaufhunger Weg/Harzer Straße)

Die Einrichtung einer Einbahnstraße beschleunigt in der Regel den Verkehr, da nicht mit entgegenkommenden Fahrzeugen gerechnet werden muss. Auch gibt es im Bereich der Schule keine einmündenden Straßen aus denen Fahrzeuge einbiegen könnten. Dies ist im Bereich einer Schule kontra-produktiv. Die baulich hergestellten Einengungen wären obsolet, da der Verkehr nur noch in eine Richtung fließt und kein entgegenkommender Verkehr es erforderlich macht zu warten oder ihm die Vorfahrt zu gewähren.

5. Gemeinsamer Termin mit Elternvertreter:innen, Schule und Beiratsvertreter:innen zur Erörterung der Vorschläge vor Ort

Vor dem Hintergrund der oben genannten Aspekte halten wir einen Termin derzeit nicht für zielführend. Sollten sie hierzu eine andere Auffassung vertreten, benennen sie uns bitte die konkreten Klärungspunkte, damit wir diese im Hause entsprechend adressieren können.

Betreff: Beschluss Parsevalstraße: Schulwegsicherung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns den o.g. Beschluss vom 11.12.2023 mit Mail vom 18.12.2023 übermittelt.

Darin bittet der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ das ASV, diverse Vorschläge zur Schulwegsicherung zu prüfen.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Versetzung der Schranke an die Einmündung Zeppelinstraße (incl. Umwidmung des Bereiches)

Die vorhandene Schrankenanlage befindet sich nicht in der Unterhaltungslast des ASV.

Hinsichtlich der gewünschten Umwidmung besteht folgender Sachverhalt:

Der Beirat Hemelingen begehrt in der Parsevalstraße die Versetzung der „Schranke“ (vorhanden ist laut Streetmap ein seitlich verschwenkbarer Sperrbügel) zum

Einmündungsbereich Zeppelinstraße. Vermutlich ist damit die Teilentwidmung aus 1987 für den allgemeinen Kfz-Verkehr (ausgenommen Lieferverkehre und Bedienstete SZ) wie im 1. Abschnitt ab Uelzener Straße gemeint.

Wegerechtlich setzt eine „Sperrung für den allg. Kfz-Verkehr“ eine Entwidmung nach § 7 BremLStrG voraus. Danach kann eine Aufhebung von Verkehrsflächen (Entwidmung) nur erfolgen, wenn sie keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder ein öffentliches Interesse an ihrer (ganzen oder teilweisen) Aufhebung vorliegt. Von dem Wegfall der Verkehrsbedeutung kann hier nur schwerlich ausgegangen werden. Ein Bebauungsplan existiert nicht. Dennoch müssen beide Varianten von der Stadtplanung in Abstimmung mit unserer Abt. 2/Straßenplanung und SBMS 5 beurteilt werden.

Zunächst wäre für eine Beurteilung wohl grundsätzlich ein entsprechendes Konzept mit oder ohne „Schranke“ vorzulegen, soweit eine Sackgassenbeschilderung allein nicht als ausreichend beurteilt werden würde.

Seitens der Stadtplanung ist grundsätzlich das öffentliche Interesse an der Aufhebung für den Kfz-Verkehr schriftlich und detailliert zu begründen. Die schriftliche Begründung des öffentlichen Interesses als Grundlage für eine Teilentwidmung für den Kfz-Verkehr muss qualitativ erfolgen, ein schlichtes „keine Bedenken“ rechtfertigt hier keine Teilentwidmung. Die Begründung muss die Abwägungsgründe und -gewichtung des öffentlichen und der privaten Interessen nachvollziehbar und vor allem rechtssicher darstellen - also inwieweit eine Funktionsänderung der Verkehrsfläche mit städtebaulichen Zielsetzungen dauerhaft übereinstimmt und ggfs. das öffentliche Interesse überwiegt und u.U. private Interessen dahinter zurücktreten müssen. In die Betrachtung ist außerdem die Klärung der Finanzierung eines Umbaus, Folgemaßnahmen etc. nach vorgelegtem Konzept einzubeziehen. Es wird darauf hingewiesen, dass von einer weiteren Teilentwidmung für den Kfz-Verkehr bis Zeppelinstraße jetzt auch die Kita und das (Wohn)Grundstück Parsevalstr. 3 betroffen sind, die entsprechend zu hören und wegerechtlich in die ausgenommenen Kfz-Verkehre (u.a. Bedienstete der Kita und für Nr. 3 „von und auf das anliegende Grundstück Parsevalstraße 3 (VR 210 Nr. 31/1) einzubeziehen wären.

2. Einrichten einer Verkehrsberuhigten Zone für die ganze Parsevalstraße

Die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone ist nicht ohne weiteres möglich. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein. Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.

3. Verankerung der Poller im Bordstein zur Vermeidung von aufgesetztem Parken

Die Straßenerhaltung des ASV verfügt ausschließlich über Haushaltsmittel, die zur kontinuierlichen Unterhaltung der Straßen, Wege und Plätze - bei denen Schäden im Rahmen der Straßenkontrolle oder durch Dritte festgestellt werden - notwendig sind. Diese Maßnahmen werden kurzfristig nach der Schadensfeststellung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit im Rahmen der gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht durchgeführt. Der Einsatz von Poller wird grundsätzlich aus Kostengründen sehr restriktiv behandelt. Zum Schutz unbefestigter Straßenbestandteile bzw. zur Vermeidung des Befahrens nicht zum Befahren und Parken ausgebaute Nebenanlagen setzt der Straßenbaulastträger nach eigenem Ermessen Poller (Minimierung von Erhaltungskosten). Zudem werden an bestimmten Stellen, die baulich für Verkehrsteilnehmende nicht eindeutig erkennbar sind (z.B. Auffahrten von Radwegen), Poller eingesetzt.

Es wird konsequent vermieden, Poller zur Absicherung von privaten Überfahrten oder der Verhinderung von Gehwegparken einzubauen.

4. Aufstellen von Baken (im Bereich der Gosse) zur Vermeidung von aufgesetztem Parken
Eine Gosse bzw. Entwässerungsrinne dient zur Entwässerung von Oberflächen.

Niederschlagswasser wird von angrenzenden befestigten Flächen zur Rinne geleitet und von dieser der Kanalisation oder einer Versickerung zugeführt.

Sowohl die Entwässerungsrinne als auch die Bordanlagen in der Parsevalstraße weisen altersbedingte Erkennungszeichen auf, sind jedoch aktuell in einem soliden und verkehrssicheren Zustand.

Zur Erreichung des Ziels „Vermeidung von aufgesetztem Parken“ wäre eine lückenlose und engmaschige Installation von Einbauten notwendig.

Im Bereich der Parsevalstraße sind Überfahrten und Baustellenüberfahrten vorhanden.

Folglich wäre eine lückenlose Installation von Einbauten nicht realisierbar.

Eine engmaschige Installation von Einbauten im Bereich der Bordanlage oder Gosse würde die Bau-substanz dieser funktionsträchtigen Anlagen deutlich schwächen und stetige Kosten für Reparaturen verursachen. Im Weiteren wäre bei einer Installation im Bereich der Gosse, die Funktion der Oberflächenentwässerung beeinträchtigt.

Aus verkehrsbehördlicher Sicht werden Leitbaken nur aufgestellt, um an einem Hindernis vorbeizuführen. Ein solches existiert nicht. Sie aufzustellen, um das Parken zu verhindern, wäre eine Zweckentfremdung.

5. Einrichtung einer „Schulstraße“ in der Parsevalstraße und der Vahrer Straße – Bereich Einmündung Bevenser Straße

Die Einrichtung von Schulstraßen ist in der Straßenverkehrsordnung (StVO) bisher nicht vorgesehen.

6. Überplanung des Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße / Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler:innen

Eine Überplanung des Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße / Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler:innen bedarf einer detaillierten Planung. Für eine Maßnahme dieser Größenordnung stehen aktuell weder personelle noch finanzielle Ressourcen zur Verfügung. Der Knotenpunkt ist bis auf die Parsevalstraße signalisiert, damit ist ein sicheres Queren möglich.

Der Beschlusspunkt ist sehr allgemein gehalten. Es sollte dargelegt werden, wo die Defizite genau gesehen werden.

7. Ausstattung der Ampelanlage Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße / Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße mit Blitzanlagen zur Geschwindigkeitsmessung und zur Festhaltung des Überfahrens in den Rot-Phasen

Die Installation von Blitzanlagen zur Geschwindigkeitsmessung obliegt nicht dem Amt für Straßen und Verkehr. Nach unserer Kenntnis wurde dieser Prüfpunkt seitens SBMS an die zuständige Stelle weitergeleitet. Wir gehen davon aus, dass sie von dort eine entsprechende Antwort erhalten.

8. Ausweisung von Tempo 30 in der Zeppelinstraße und der Vahrer Straße ab Zeppelinstraße bis hinter die Einmündung Bevenser Straße

Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO beträgt die Geschwindigkeit für alle Kraftfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich 50 km/h. Abweichend hiervon können gemäß § 45 Abs. 1 StVO die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung die Benutzung bestimmter Straßenstrecken beschränken, verbieten und den Verkehr umleiten. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit wäre eine solche Beschränkung der Straßennutzung. Voraussetzung für eine solche Maßnahme ist deshalb nach geltender Rechtsprechung das Bestehen einer Gefahrenlage in der betreffenden Straße, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt und die das allgemeine Risiko für das Rechtsgut „Sicherheit des Verkehrs“ erheblich übersteigt. Der Begriff „erheblich übersteigt“ verlangt damit von der Straßenverkehrsbehörde, für ihre Anordnung streckenbezogene konkrete Gründe anzugeben, die die Anordnung als zwingend erforderlich charakterisieren. Allgemeine Erwägungen sind nicht ausreichend. Ein wichtiger Indikator für das Bestehen einer Gefahrenlage ist das tatsächliche Unfallgeschehen. Nach Auskunft des Senators für Inneres liegen keine Hinweise auf eine auffällige Unfallstatistik vor. Auch andere Anzeichen, die auf das Bestehen einer Gefahrenlage hinweisen, sind aus unserer Sicht nicht zu erkennen.

Beschluss als Rückmeldung zu den beiden Antworten zur Schulwegsicherung GS Osterhop und GS Parsevalstraße:

1. Der Beirat bittet um Ergänzung der Antworten, es fehlen die eigenen Vorschläge des ASV für Verbesserungen bei den beiden Schulen.

2. Zudem wird noch eine Rückmeldung zum gesonderten Beschluss zur Einführung von Schulstraßen erwartet, welcher Ihnen mit Rechtsgutachten zugegangen ist.
3. Zu der Ausführung, dass es noch zu keinen Unfällen gekommen sei und daher keine Maßnahmen ergriffen werden bitten wir um Beachtung des angehängten Urteils zu §45 (Anlage 1) und Stellungnahme.
4. Da in Bezug auf die Schulwegsicherung Osterhop mehrfach auf den Ausbau der Radpremiumroute Bezug genommen wurde, fordert der Beirat einen Zeitplan für die Umsetzung der Planung im entsprechenden Bereich ein.
5. Da ein Ortstermin von Ihrer Seite derzeit nicht als sinnvoll erachtet wird, will der Beirat mit seinem Fachausschuss bei den beiden Schulen jeweils einen Ausschusstermin durchführen, zu dem Schule, Elternvertreter, ASV und Ordnungsamt eingeladen werden, die Termine werden Ihnen rechtzeitig mitgeteilt.

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

TOP 2: Studie des Institutes für Arbeit und Wirtschaft zum Thema "Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten"

– Stadtteil Hemelingen – hier insbesondere Gewerbegebiet Hansalinie

dazu eingeladen: Dr. Guido Nischwitz, Institut für Arbeit und Wirtschaft UNI Bremen

Dr. Guido Nischwitz stellt anhand einer Präsentation (Anlage 2) die Ergebnisse der o.g. Studie vor und beantwortet die Fragen der Ausschusmitglieder und Gäste. Die gesamte Studie kann hier eingesehen werden:

<https://media.suub.uni-bremen.de/handle/elib/7031?locale=de>

Der Ausschuss kommt überein das Thema „Umsetzung der in der Studie gemachten Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität im Gewerbegebiet Hansalinie im April, alternativ im Mai, wieder im Ausschuss aufzurufen.

Eingeladen werden sollen dazu: Die WFB, die BSAG, SBMS mit dem Team Nahmobilität, Vertreter:innen der Senatorin für Wirtschaft sowie die Gewerkschaften NGG, IG Metall und Verdi mit der Bitte die Betriebsräte im Gewerbegebiet Hansalinie sowie aus dem Hemelinger Hafen mit zu informieren.

Der Bürgerantrag von Bianca Wenke wird wegen des Bezuges auf diesen Tagesordnungspunkt vorgezogen:

Bürgerantrag Frau Wenke Hansalinie Radwege-Furten im GE Hansalinie sicherer machen

1) Ich bitte Sie sich beim Wirtschaftsressort sowie dem Verkehrsressort dafür einzusetzen, dass für die Überquerung der Europaallee an dieser Stelle möglichst bald, spätestens jedoch zu Beginn der Bauarbeiten für die Erschließung der 4. Stufe des Gewerbegebiets eine Bedarfs-Ampel (vollständig dunkel im Ruhezustand) aufgestellt wird (vgl. Foto 1).

2) Zusätzlich sollte dann die Radwegeführung im Kreuzungsbereich optimiert werden und hinter dem Haltestellenbereich entlangführen (vgl. Foto 2).

3) Weiterhin bitte ich den Beirat sich dafür einzusetzen, dass bis Sommer 2024 sämtliche Radweg-Querungen im Zuge der Europaallee über deren Nebenstraßen rot markiert werden (vgl. Foto 3).

Die Europaallee hat ein hohes Lkw-Aufkommen mit ortsunkundigen und unter Zeitdruck stehenden Fahrern. Eine Einfärbung der Radweg-Überquerungen kann beitragen, die Aufmerksamkeit beim Abbiegen auf Radfahrende und zu Fuß gehende zu erhöhen. Meine Anliegen werden durch die bearbeiteten Fotos auf der nächsten Seite nachvollziehbarer dargestellt. (Anlage 3)

Zum Punkt 1 des Bürgerantrages – Bedarfsampel

Michael Nägele hat sich zur Vorbereitung der heutigen Beratung des Bürgerantrages die Situation vor Ort angeschaut und trägt verschiedene Bedenken vor, die in der Anlage beigefügt sind (Anlage 4).

Nach Diskussion vertagt der Ausschuss diesen Teilantrag in die geplante gemeinsame Sitzung zum Thema Mobilität im Gewerbegebiet Hansalinie im April (ggf. Mai).

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

Punkt 2 des Bürgerantrages – Optimierung der Radwegführung

Der Beirat stimmt dem Punkt 2 zu und bittet die zuständigen Stellen um Umsetzung der Forderungen aus dem Bürgerantrag.

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

Punkt 3 des Bürgerantrages – Rotmarkierung der Radwegequerungen

Der Beirat stimmt dem Punkt 3 zu und bittet die zuständigen Stellen um Umsetzung der Forderungen aus dem Bürgerantrag.

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

TOP 3: Zeitplanung für Beginn der Gesamtplanung für den Tamra-Hemelingen-Park

Der Ortsamtsleiter berichtet, dass für die Gestaltung des Tamra-Hemelingen Parks Städtebauförderungsmittel des Bundes und des Landes eingesetzt werden sollen. Voraussetzung für die Beantragung solcher Gelder beim Bund ist die Erstellung eines Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK), in dem die Vorhaben, ein definierter Raum (neben dem Park soll der ganze Bereich Hemelinger Bahnhofstraße und darum herum mit einbezogen werden), die Voraussetzungen für eine Förderung und noch einiges mehr mit einem Plan zur Umsetzung und Erreichung der Ziele dargelegt sind. Dies erfolgt in der Regel durch ein externes Büro. Die Rückfragen bei den zuständigen Stellen haben ergeben, dass derzeit noch kein solches IEK in Auftrag gegeben wurde, somit auch kein Zeitplan für den Tamra-Hemelingen-Park vorgelegt werden kann.

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert die zügige Beauftragung zur Erstellung eines integrierten Entwicklungskonzeptes für Hemelingen, damit Maßnahmen wie die Gestaltung, Ausweitung und Überarbeitung des Tamra-Hemelingen-Parks möglichst schnell beauftragt werden können. Der Beirat fordert eine Rückmeldung mit Zeitplan für die verschiedenen Umsetzungsschritte.

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

TOP 4: Anhörungen des Amtes für Straßen und Verkehr

Es liegen keine Anhörungen vor.

TOP 5 Verschiedenes

Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 15.01.2024 auf Aufstellung einer Lichtzeichenanlage

(Dunkelampel - alle Lichtzeichen sind vollständig aus ohne Anforderung, damit bei geringem Verkehr auch ohne Ampelnutzung die Straße überquert werden kann)

*auf der Arberger Heerstraße auf Höhe der Bushaltestelle Colshornstraße unter Einhaltung der geltenden Abstandsregeln
Der Beirat möge beschließen,
die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung aufzufordern, weitere verkehrsregelnde Maßnahmen zur Querung der Arberger Heerstraße auf Höhe der Bushaltestelle Colshornstraße, möglichst durch Aufstellen einer Lichtzeichenanlage, vorzunehmen.*

Begründung:

*Es handelt sich um eine Stelle, die sowohl von den Anwohner*innen der Umgebung, um die Bushaltestelle zu erreichen, als auch insbesondere vermehrt von Eltern und Kindern zum Besuch der Sportveranstaltungen der SG Bremen-Ost gequert wird. Außerdem befinden sich in unmittelbarer Nähe eine Gaststätte, ein Seniorenwohnheim und eine Krippe, die ebenfalls durch Querung der Arberger Heerstraße an dieser Stelle aufgesucht werden.*

*Die starke Frequentierung der Arberger Heerstraße erhöht das Gefahrenpotenzial erheblich. So sind die angrenzenden Wohngebiete weitestgehend nur von der Arberger Heerstraße aus zu erreichen. Sie bildet für die Mobilität der zahlreichen Anwohner*innen Arbergens die sich einzig in der Nähe befindliche Schnittstelle stadtauswärts in Richtung Mahndorf und unmittelbar anschließend zur Autobahn und umgekehrt eine der wenigen Möglichkeiten, stadteinwärts zu gelangen, sodass es insgesamt zu besonders viel Verkehr aller Arten kommt. Hinzu kommt der ausgeprägte Pendlerverkehr.*

Zwar befindet sich an dieser Stelle ein Zebra-Streifen. Dieser reicht jedoch nicht aus, denn leider wird er von den Autofahrenden häufig nicht beachtet. Aus diesem Grunde ist es schon mehrfach zu Beinahe-Unfällen gekommen, was der Antragstellerin sowohl aufgrund eigener Erfahrung beim Queren dieser Stelle, als auch aufgrund mehrerer Schilderungen anderer Eltern bekannt ist.

Aus diesem Grunde halten wir das Ergreifen zusätzlicher Maßnahmen, möglichst in Form einer Lichtzeichenanlage, für dringend erforderlich.

Für die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Elisabeth Laß

Der Beirat stimmt dem Antrag zu und bittet die zuständigen Stellen um Umsetzung der Forderungen aus dem Antrag.

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

Bürgerantrag Herr Simon

Erneut möchte ich auf das Parkverhalten im Dreieck Brüggeweg-Westerholzstrasse-Klausstrasse eingehen und stelle den Antrag, durch neue Beschilderung und zu ändernde Aufteilung des Verkehrsraumes diese Situation so zu ändern, dass auch Fußgängerinnen und Fußgängern und vor allen Dingen mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger hier passieren können, denn dieses ist, wie die beigefügten Bilder, die keinesfalls eine temporäre sondern die alltägliche Situation dokumentieren, für diese momentan praktisch unmöglich.

Ich bezweifel auch die bei einem früheren Ortstermin gemachte Aussage der aktuellen Legalität dieser Situation.

Die Fusswege an der Westerholzstrasse und auch an der Klausstrasse sind an dieser Stelle bar ihrer Funktion als Schutzraum für den Fußverkehr

Ich bitte darum, die angefügten Bilder den Ausschussmitgliedern und den der Sitzung beiwohnenden Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen.

Der Beirat fordert das Amt für Straßen und Verkehr und die ggf. anderen zuständigen Stellen auf, an denen im Bürgerantrag dargestellten Ort Möglichkeiten zu schaffen um das Parken auf Fußwegen und öffentlichem Grund zu unterbinden, damit eine Nutzung der Gehwege möglich ist, ohne das Fußgänger:innen auf die Straße ausweichen müssen.

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

Aus dem Ausschuss wird angefragt, ob sich wegen der ausstehenden Sponsorenzahlungen an Werder Bremen bekannt gewordenen möglichen finanziellen Schieflage des Unternehmens Schwierigkeiten bezüglich der KöCo-Weiterentwicklung ergeben. Das Ortsamt berichtet, dass es, falls die Probleme deutlicher werden, Rechtswege einzuhalten sind, mit denen die Stadt erstmal nichts zu tun hat.

Falls ein Eigentümerwechsel angestrebt sei, würde die Vorkaufssatzung der Stadt greifen, dann wird auch der Beirat dazu angehört.

Der Ausschuss will das Thema weiter im Auge behalten.

gez. Hermening
Sitzungsleitung und Protokoll

gez. Dennhardt
Sprecher