

Protokoll der Sitzung des Fachausschusses „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“
Sitzungstag: 15.04.2024 Sitzungsbeginn: 16:30 Uhr Sitzungsende: 19:20 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

Beratendes Mitglied

Reinhard Zwilling

Gäste / Referent:innen

Jürgen Hoffmann – Ref. Strategische Verkehrsplanung (SBMS zu TOP 2)
Dr. Dirk Kühling, Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
Wolfgang Evers – ver.di und Vertreter der Betriebe
Anke Werner, wfb

Bürgerantragsteller:innen

Jürgen Simon, Helke Friedrich

sowie am Stadtteilgeschehen interessierte Personen

TOP 1: Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 11.03.2024 und Rückmeldungen

TOP 2: Umsetzung der in der Studie „Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten“ gemachten Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität im Gewerbegebiet Hansalinie

TOP 3: TÖB – Verfahren Gewerbegebiet Hansalinie – Baustufe 3

TOP 4: Verschiedenes

u.a.

- Fahrradpiktogramme Hemelinger Heerstraße**
- Weitere Anhörungen des Amtes für Straßen und Verkehr**
- Antworten der Senatorin**

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 11.03.2024 und Rückmeldungen

Das Protokoll der Sitzung vom 11.03.2024 wird genehmigt.

Rückmeldungen auf Beschlüsse

Geh- und Radweg Stresemannstraße Beschluss des Beirates Hemelingen, Antwort des ASV vom 10.04.2024

Mit Verweis auf unser Schreiben vom 19.02.2024, nehmen wir wie folgt Stellung: Die Wurzeln der anliegenden Straßenbäume im o.g. Bereich, haben das Betonsteinpflaster weitgehend unterwandert und das Betonsteinpflaster flächig aber ungleichmäßig hochgedrückt, so dass ausgeprägte Unebenheiten im Weg entstanden sind. Aus Verkehrssicherheitsgründen mussten bereits einzelne Betonsteine entfernt und durch Mineralgemisch ersetzt werden. Nach Niederschlag, ist das Teilstück nur eingeschränkt für den Fußverkehr nutzbar. Zur Verbesserung der Nutzungsqualität, empfehlen wir eine großflächige Erhaltungsmaßnahme (ggf. mit Reduzierung des Querschnittes auf 2,00m in Teilbereichen).

Folgende Leistungen werden als nützlich erachtet und sind ohne Planungsleistungen realisierbar: Anhebung und Regulierung des Gehwegs (großflächig)

Nach Einschätzung der Kosten besteht ein Mittelbedarf von ca. 150€ pro m².

Aktuell stehen der Straßenerhaltung die benötigten Haushaltsmittel nicht zur Verfügung. Im Rahmen einer möglichen Kooperation - zwischen dem Beirat Hemelingen (aus Mitteln des Stadtteilbudgets) und dem Amt für Straßen und Verkehr – könnte ggf. diese Maßnahme abschnittsweise finanziert und umgesetzt werden.

Wir empfehlen die Priorisierung einzelner Bereiche, im Rahmen einer gemeinsamen Ortsbesichtigung.

Bitte teilen Sie uns mit, wie Sie in diesem Punkt weiter verfahren wollen.

Das Ortsamt wird einen Termin nach der nächsten Ausschusssitzung vereinbaren, beim nächsten FA werden weitere Punkte für den Ortstermin gesammelt.

Bollener Landstraße – Das ASV empfiehlt zunächst eine Überwachung des Bereiches, die Zahl der Poller müsste erheblich erhöht werden, um das Parken vollständig zu unterbinden. Eine Überwachungsforderung wurde bereits an das Ordnungsamt übermittelt.

Beschluss des Beirates Hemelingen zur Beauftragung eines Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) vom 5.2.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben Ihren o.a. Beschluss erhalten und möchten folgendermaßen Stellung nehmen:

Die Unterstützung Hemelingsens durch ein IEK und Städtebaufördermittel hat Priorität. Hierfür müssen jedoch zunächst vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB durchgeführt werden. Die VU sind auch Grundlage für die im IEK festgelegten Maßnahmen. Auf Grund komplexer Problemlagen in den Gebieten der Städtebauförderung ist regelmäßig die Expertise der Fachressorts während der VU sowie in der Entwicklung der IEK zwingend erforderlich –nur die Fachplanung kann die Maßnahmen auf die jeweiligen Ressortstrategien abstimmen und auch den Bedarf entsprechend bestätigen, was für den Nachweis des nachhaltigen Mitteleinsatzes zwingend erforderlich ist. Folglich bündeln die Gebiete der Städtebauförderung, insb. in der Konzeptionsphase zu Beginn, viele Ressourcen in den Fachressorts. Aus diesem Grund müssen die anstehenden IEK in der Stadtgemeinde Bremen nacheinander begonnen werden.

Im Bericht der Verwaltung in der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 29.02.2024 wurde auf Basis der Ergebnisse eines stadtweiten Prozesses dargelegt, zunächst die VU im Falkenquartier (Bahnhofsvorstadt West) einzuleiten. Anschließend soll der Beschluss zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes im Lindenhof (Gröpelingen) der Bürgerschaft vorgelegt werden. Danach erfolgt dann die Einleitung von VU in Hemelingen.

Ich hoffe, Ihre Fragen hiermit ausreichend beantwortet zu haben.

Das Ortsamt wird bei der SBMS als Informationsbitte des Beirates einen konkreten Zeitplan anfordern.

Bürgerantrag Jürgen Simon: Parkverhalten im Dreieck Brüggeweg-Westerholzstraße-Klausstraße

Antwort ASV 17.3.2024: Das Parken auf den Nebenanlagen ist hier nicht durch Beschilderung erlaubt und daher unzulässig. Auf den hinzugefügten Bildern des Beschlusses ist zu erkennen, dass es sich um Falschparker handelt. Aus diesem Grund liegt die Zuständigkeit beim Senator für Inneres. Es wird zudem konsequent vermieden, Poller zur Verhinderung von Gehwegparken einzubauen. Der Einsatz von Pollern wird grundsätzlich aus Gründen der Barrierefreiheit sowie Kosten-, stadtplanerischen und straßenraumspezifischen Gründen sehr restriktiv behandelt. Nach dem vorliegenden Sachverhalt sehen wir derzeit das Erfordernis von Pollern nicht gegeben. Wir bedauern, Ihnen keine andere Möglichkeit aufzeigen zu können.

Aber: Ortstermin am 28.3. mit Innenressort und ASV, es wird eine bauliche Lösung geprüft und nochmal zurückgemeldet.

Aus dem Vermerk des Ortstermins:

Vor Ort wurde festgestellt, dass das Parken grundsätzlich kein Problem darstellen würde, wenn ein paar kleine Maßnahmen getroffen werden würden. Problematisch wird es erst dann, wenn zu viele Fahrzeuge dort stehen (wie auf den Fotos vom Bürgerantrag zu sehen). Am heutigen Tag stellte sich die Situation anders dar. Das mag an der Ferienzeit liegen. In der Überwachung wird es hier schwierig, weil es sich um sogenannten freigelegten Vorhofgrund handelt, also eine private Fläche, auf der geparkt werden soll. Es sind diverse Schilder am Gebäude, die aussagen, dass hier eine private Stellfläche sei. Zur Klarstellung und zum besseren Verständnis für Verkehrsteilnehmende wird vorgeschlagen, im vorderen Bereich ein VZ 314 mit Zusatzzeichen (drei Parkplätze) und den dahinter liegenden Bereich durch technische Elemente, bspw. Fahrradständer, abzuteilen. Zusätzlich wäre die Abgrenzung zum Gehweg zu markieren. Herr Libawski wird dies sicher besser an den Fotos erklären können.

Frau Büsing aus deinem Haus wurde bereits von Herrn Hermening gebeten zu prüfen, ob für bestimmte Bereiche Überfahrtsgenehmigungen vorliegen.

Gerne stehe ich für weitere Absprachen zur Verfügung. Von einer Überwachung vor Ort werden wir zunächst absehen.

Das Thema wird nach der geplanten Neuordnung des Bereiches ggf. wieder aufgerufen.

Antrag auf Zustimmung nach § 127 TKG Arbergen hier: 22137 - Olbersstr. 6N

Guten Morgen,

zur Information bezüglich des Gehäusekastens an dem Standort Olbersstr. 6N wurde noch mal mit dem Antragsteller gesprochen und Alternativen geprüft. Einen alternativen Standort würde es hier nur in der Arberger Heerstr. geben, wo aber die Restgehwegbreite deutlich unterschritten werden würde, somit wurde diese Alternative von uns abgelehnt und der ursprüngliche Standort für besser befunden.

Mit freundlichen Grüßen

Aufgrund der Bedenken des Beirates wurden an den anderen monierten Stellen Ausweichstandorte in der Nähe gefunden, die die Gehwege nicht einschränken, wie am Arberger Dorfplatz, wo der Kasten nun am Toilettenhäuschen aufgestellt wird.

Antrag auf Einrichten von „Schulstraßen“ (ASV 10.04.2024)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben den o.g. Beschluss vom 22.01.2024 mit Mail vom 07.02.2024 an die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung übermittelt. Darin bittet der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ um Prüfung und Anordnung von „Schulstraßen“ in Hemelingen unter Berücksichtigung eines beigefügten Rechtsgutachtens.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Analog der im Rechtsgutachten enthaltenen Darlegungen und Bewertungen zur Einrichtung einer „Schulstraße“ werden auch in anderen deutschen Städten konzeptionelle Überlegungen zur Umsetzung verschiedener Schulstraßenkonzepte unsererseits mit Interesse verfolgt.

Einerseits werden temporäre Sperrungen, Durchfahrverbote o.ä. durch verkehrsbehördliche Anordnungen realisiert, die derzeit noch als Modellversuche bzw. Pilotphasen durchgeführt werden. Andererseits gehen Städte in Nordrhein-Westfalen auch schon den Weg, temporäre Sperrungen straßenrechtlich umzusetzen, wobei die Widmung der Straße für die relevanten Zeiträume für Kraftfahrzeuge aufgehoben wird (Teileinziehung).

Beide Ansätze sind auch in Bremen in der Diskussion, wobei die straßenrechtliche Teileinziehung hier nicht umsetzbar ist. Dies ist auf eine andere Ausgestaltung des Straßenrechts zurückzuführen, das anders als in Nordrhein-Westfalen lediglich Benutzungsarten, Benutzungszwecke und Benutzerkreise von der Nutzung der Straße ausschließen darf. Im Straßen- und Wegegesetz von Nordrhein-Westfalen gibt es darüber hinaus die Besonderheit, dass eine Widmung der Straße auch „etwaige sonstige Besonderheiten“ berücksichtigen darf. Ob dies aber tatsächlich eine rechtlich tragfähige Grundlage für die temporäre Sperrung der Straße ist, wurde bislang allerdings gerichtlich noch nicht überprüft und muss daher weiterhin kritisch betrachtet werden.

Die Einrichtung einer „Schulstraße“ kann in Bremen derzeit nur im Rahmen eines Verkehrsversuchs zum Zweck der Erprobung erfolgen. Voraussetzung für eine temporäre Sperrung im Bereich von Schulen ist nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO die Feststellung einer „einfachen Gefahrenlage und die verhältnismäßige Wahl der Maßnahme zur Erreichung des Ziels“. Temporäre, werktägliche Sperrungen sind ein massiver Eingriff in das Straßenverkehrsrecht, zu deren Umsetzung bzw. Durchsetzung neben einer Beschilderung auch einer Kontrolle oder physischen Unterstützung benötigt wird. Die Umsetzung eines Verkehrsversuchs ist somit kostenintensiv und mit Umbaumaßnahmen oder hohem Personaleinsatz verbunden. Diese Ressourcen können derzeit allerdings nicht zur Verfügung gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund ist ressortweit festgelegt worden, das Konzept „Schulstraßen“ nicht weiter zu verfolgen, da eine rechtssichere und zugleich verkehrssichere Umsetzung nicht gegeben ist.

Gleichwohl ist die Verbesserung der Schulwegsicherheit an Schulstandorten weiterhin ein wichtiger Schwerpunkt der Arbeit im Ressort. Im Rahmen der von der senatorischen Dienststelle betriebenen Fußverkehrs-Checks wird ein Baukasten von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld erarbeitet, bspw. die Einrichtung von Querungshilfen. Darüber hinaus werden allen Grundschulen in Bremen und Bremerhaven über den Arbeitskreis „Aber sicher!“ jährlich Materialien und Schulungsangebote für die Mobilitätserziehung im Schulunterricht zur Verfügung gestellt. Dazu gehört seit dem Schuljahr 2023/24 auch das Arbeitsheft „Mein Schulwegheft“, um die eigenständige Bewältigung des Schulwegs ab der 1. Klasse einzuüben.

Mit freundlichen Grüßen

Die Antwort zum Thema kam vom ASV, der Fachausschuss lädt daher zur weiteren Erörterung des Themas die strategische Verkehrsplanung bei SBMS ein.

Beschlüsse Parsevalstraße und Osterhop: Schulwegsicherung; hier: Nachfragen des Beirates (ASV 8.4.2024)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns mit Mail vom 26.02.2024 übermittelt. Darin bittet der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ um ergänzende Ausführungen zu den bereits übermittelten Stellungnahmen.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

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

An der Fachausschusssitzung am 11. Dezember 2023 hat die zuständige Vertreterin des Amtes für Straßen und Verkehr teilgenommen. Es wurde sich ausführlich ausgetauscht und von straßenverkehrsbehördlicher Seite werden keine weiteren Möglichkeiten gesehen. Daher können keine weiteren Vorschläge zur Verbesserung der geschilderten Situation erarbeitet werden.

Auch aus verkehrsplanerischer Sicht gibt es über die bereits übermittelte Stellungnahme hinaus keine weiteren Anmerkungen bzw. Ergänzungen.

2. Zudem wird noch eine Rückmeldung zum gesonderten Beschluss zur Einführung von Schulstraßen erwartet, welcher Ihnen mit Rechtsgutachten zugegangen ist.

Zu dem gesonderten Beschluss zur Einführung von Schulstraßen erhalten sie zeitnah eine separate Rückmeldung.

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 Die der Erwiderung beigefügte Anlage 1 kann insofern entkräftet werden als dass kein Unfall zu erwarten ist, wenn es in den letzten 20 Jahren laut Auskunft der Polizei keinen gegeben hat.

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.

Der Ausbau der Radpremiumroute bedarf zum aktuellen Zeitpunkt noch Klärungsbedarf in der weiteren Wegeführung ab Eggestraße, um einen geeigneten und sinnvollen Anschluss der Fahrradroute an den Bahnhof Mahndorf und darüber hinaus Richtung Achim zu gewährleisten. Aus wirtschaftlicher Sicht ist der Ausbau der Radpremiumroute erst sinnvoll, wenn die endgültige Wegeführung bis Bahnhof Mahndorf geklärt ist und somit ein entsprechend zusammenhängender Abschnitt der geplanten Radpremiumroute ertüchtigt werden kann.

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.

An den geplanten Fachausschusssitzungen am 23.04.2024 (GS Parsevalstraße) und 25.04.2024 (GS Osterhopstraße) wird seitens des ASV Frau Dove teilnehmen. Dies ist auch bereits fernmündlich zwischen Frau Dove und dem Ortsamtsleiter besprochen.

Die weitere Erörterung der Themen erfolgt bei der nächsten regulären Fachausschusssitzung nach den Terminen vor Ort bei den Grundschulen am 23. und 25.04. 2024.

Überarbeitung der Ampelanlage Pfalzburger Straße/ Föhrenstraße (ASV 6.3.2024)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns den o.g. Beschluss vom 22.01.2024 mit Mail vom 08.02.2024 übermittelt.

Darin bittet der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ das ASV um Überarbeitung der Ampelanlage Pfalzburger Straße/Föhrenstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Demnach werden Radfahrende, die im Laufe der Freigabezeit ankommen, von rechtsabbiegenderm Fahrzeugverkehr gefährdet.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Lichtsignalanlage Pfalzburger Straße/Föhrenstraße ist nicht unfallauffällig. Derartige Konfliktfälle sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) geregelt und mit technischen Mitteln nicht zu verhindern.

Der Radverkehr erhält mit Grünbeginn einen Zeitvorsprung, damit die Konfliktfläche vor dem nachfolgenden Fahrzeugverkehr erreicht wird. Abbiegender Fahrzeugverkehr kann unter Beachtung des § 9 (1) StVO nach rechts abbiegen und muss eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausschließen. In gleicher Richtung geführter Radverkehr ist gemäß § 9 (3) StVO gegenüber dem Fahrzeugverkehr vorfahrtberechtigt. Es ist davon auszugehen, dass im Abbiegevorgang befindliche Fahrzeuge den nachfolgenden Radverkehr nicht immer zuverlässig wahrnehmen können, daher hat sich der nachfolgende Radverkehr gemäß § 1

StVO vorsichtig zu verhalten und muss zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit notfalls von dem Recht auf Vorfahrt zurücktreten.

Aus den vorgenannten Gründen sieht das Amt für Straßen und Verkehr derzeit keine Notwendigkeit für eine Änderung der Lichtsignalanlage.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Peter Hölscher berichtet, dass er dazu in der Deputation eine Anfrage stellen wird. Aus dem Ausschuss wird darauf hingewiesen, dass die besondere Notwendigkeit auch aufgrund der Radpremiumroute gegeben sei. An der Borgwardstraße gäbe es bereits so eine Warnampel, Bilder dazu werden Hans-Peter Hölscher zur Verfügung gestellt.

AW: Aufstellung einer Lichtzeichenanlage Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße (ASV 2.4.2024)

Hallo Herr Hermening,

zu dem unten stehenden Beschluss warten wir aktuell noch auf eine Rückmeldung vom Referat 51 bei SBMS. Vor diesem Hintergrund werden wir den Rückmeldetermin 08.04.2024 nicht ganz halten können. Ich habe mir den Vorgang intern für den 17.04.2024 auf Termin gelegt und hoffe Ihnen bis dahin eine Rückmeldung geben zu können.

Beste Grüße

GMT Deichbruchstraße: Rückmeldung BSAG 22.03.2024

Guten Tag Jörn Hermening,

wir waren vor Ort in der Deichbruchstraße in Hastedt und haben die Straße auf Möglichkeiten

zur Aufstellung eines GMT's vorab geprüft.

Im Anhang sind Fotos, die wir vor Ort gemacht haben.

Folgende Punkte sind uns in der Straße aufgefallen:

Pro:

- 30er Zone

- Es ist eine Straße, in der überwiegend Familien mit Kindern leben (spielende Straße, siehe Foto)

- Laut Anwohnerin, die wir gefragt haben, fahren Fahrzeuge sehr oft über die erlaubte Höchstgeschwindigkeit und würden es begrüßen, wenn Autofahrer/in diesbezüglich sensibilisiert werden.

Kontra:

- Die Aufstellung eines mobilen GMT's wäre nicht möglich, aufgrund des Platzmangels auf dem Gehweg (aufgesetztes Parken + Fahrräder)

- Die vorhandenen Beleuchtungsmaste sind nicht hoch genug (ca. 4,20m), 6m müssten es mindestens sein. Diese gibt der ASV so vor und genehmigt keine Anbringung an Masten unter 6m.

Die genannten Punkte sind uns heute nach der vorab Überprüfung vor Ort aufgefallen. Weiteres werden wir mit der Ausführung und austauschen und im Anschluss Sie nach weiteren Schritten diesbezüglich unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Das Ortsamt wird bei der Polizei nachfragen, ob mobile Lasermessungen in der Deichbruchstraße erfolgen können.

Beschlüsse zur Schulwegsicherung Hemelingen an Inneres – AW 28.02.2024

Sehr geehrte

aufgrund Ihrer Bitte zur Umsetzung und Rückmeldung zur Grundschule Parsevalstraße

„Ausstattung der Ampelanlage Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße / Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße mit Blitzanlagen zur Geschwindigkeitsmessung und zur Festhaltung des Überfahrens in den Rot-Phasen“ und zur Grundschule Osterhop hinsichtlich

geforderter Geschwindigkeitsmessungen im Bereich der Schule, teile ich Ihnen nach Rücksprache mit der Polizei Bremen und dem Ordnungsamt Folgendes mit: Der Einsatz von Verkehrsüberwachungstechnik ist grundsätzlich auch an größeren Kreuzungen im Stadtgebiet möglich. Dies gilt sowohl für Rotlicht- als auch für Geschwindigkeitsmessgeräte. In Abhängigkeit vom jeweiligen Messprinzip sind dabei mehr oder weniger umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen zu ergreifen (Stromanschluss, Eingriffe in den Straßenraum, Hoch- und Tiefbauarbeiten, Genehmigungen der Straßenverkehrsbehörde). Vor dem Hintergrund der hohen Kosten hat die Polizei Bremen ihre ortsfesten Verkehrsüberwachungsanlagen in der Vergangenheit dort eingerichtet, wo durch ihren Einsatz Unfallhäufungspunkte entschärft werden konnten. Eben dieser ist ausweislich des Unfalllagebildes an der betreffenden Kreuzung nicht vorhanden. Dies betrifft insbesondere geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle sowie Verstöße gegen Vorfahrt-/Vorrangregelungen und die Missachtung von Lichtzeichen.

Mobile Messungen, die an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführt werden, sind geeigneter zur Bekämpfung überhöhter Geschwindigkeiten, als ortsfeste Messgeräte. An bereits bestehenden Anlagen führt die Polizei Bremen gelegentlich Kontrollmessungen in räumlicher Nähe durch und stellt dabei immer wieder fest, dass Kraftfahrende unmittelbar vor der festen Messstelle gezielt abbremsen und anschließend wieder beschleunigen. Im Ergebnis eignet sich damit eine einzelne ortsfeste Anlage zwar zur Entschärfung geschwindigkeitsbedingter Unfallhäufungspunkte, nicht aber zur Geschwindigkeitsreduzierung auf einem ortsfesten Teilstück, wie beispielsweise eine Kreuzung. Der Finanzbedarf steht aus deshalb aus hiesiger Sicht nicht im Verhältnis zur erwarteten Wirkung der bezeichneten Maßnahme. In der unmittelbaren örtlichen Nähe zur Grundschule Osterhop wurden im Rahmen einer Schwerpunktmaßnahme am 14.02.2024 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Bei den mobilen Messungen wurden die Kraftfahrzeuge gemessen, die in Richtung KiTa /Grundschule Osterhop fuhren. Insgesamt wurden 37 Kraftfahrzeuge gemessen. Dabei wurde bei keinem der Kraftfahrzeuge eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt. Es wurden lediglich andere Ordnungswidrigkeiten geahndet und zusätzlich vereinzelte Falschparker an der Grundschule festgestellt und auch verwart.

Durch die Polizei Bremen werden mit den ihr zur Verfügung stehenden Ressourcen weiterhin unregelmäßig Kontrollen durchgeführt, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Dies erfolgt durch den Einsatzdienst während der Streifentätigkeit sowie durch die Einsatzkräfte der regional zuständigen Polizeidienststelle. Dabei werden festgestellte Verstöße konsequent geahndet. Die Polizei wird dabei auch von Verkehrsüberwachungskräften des Ordnungsamtes unterstützt, sofern auch hier Personal zur Verfügung steht.

Zu den Kosten einer Blitzeranlage gab es mündlich eine Rückmeldung: Umbauarbeiten kosten ca. 70.000€, plus Wartung und Personal für die Auswertung und Nachverfolgung der Verstöße.

Das Ortsamt wird als Informationsanfrage des Beirates nachfragen, wie hoch die Einnahmen bei solchen Blitzern sind und nach wie vielen Jahren sich so eine Anlage in der Regel amortisiert.

Betreff: Beschluss Radwegführungen im Gewerbegebiet Hansalinie ASV Hansalinie

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns den o.g. Beschluss mit Mail vom 26.02.2024 übermittelt. Darin bittet der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ das ASV, die Radwegführungen im Gewerbegebiet Hansalinie entsprechend der Punkte 2 und 3 des Bürgerantrages zu verbessern.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Punkt 2: Verbesserung der Radwegführung im Kreuzungsbereich Europaallee / Walther-Jacobs-Straße

*Die auf dem Foto dargestellte Fläche einer möglichen Radwegführung ist nicht öffentlich. Aus diesem Grund kann an der gewünschten Stelle kein Radweg realisiert werden.
Zu Punkt 3: Rotmarkierungen von Radwegquerungen im Zuge der Europaallee
Das generelle Aufbringen einer roten Flächenmarkierung ist unter Berücksichtigung der derzeit zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht umsetzbar. Dieses wird damit begründet, dass sowohl die erstmalige Markierung als auch die spätere Erhaltung immense Kosten nach sich zieht. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die derzeit zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichend sind, um den jährlichen Erhaltungsbedarf der gesetzlich vorgeschriebenen StVO-Markierungen in Gänze abzudecken. Aktuell wird im ASV geprüft, welche Kriterien für Rotmarkierungen in Kreuzungs-bereichen herangezogen werden und hiernach muss aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel eine Priorisierung vorgenommen werden.*

Beschluss:

Der Beirat fordert das ASV auf den Vorgang erneut zu Prüfen. Aufgrund des starken LKW-Verkehrs sind die Rot-Markierungen im Gewerbegebiet besonders wichtig. Der Beirat wünscht eine Übersicht zu möglichen anfallenden Kosten für Rotmarkierungen und deren Instandhaltung.

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

Aus dem letzten Protokoll:

Fahrradpiktogramme Hemelinger Heerstraße

Jörn Hermening und der Fachausschusssprecher Jens Dennhardt werden die Situation vor Ort begutachten und geeignete Standorte zur Aufbringung von Piktogrammen vorschlagen. Ggf. soll auch die Abstandsregelung von 1,5 m zu Fahrradfahrenden auf der Fahrbahn mit angezeigt werden. Das Thema wird im Anschluss an den Vor-Ort Termin noch mal im FA aufgerufen.

Die Vorschläge sind in den Anlagen 2 und 3 beigefügt.

Jens Dennhardt berichtet, dass in der Zwischenzeit bereits Piktogramme aufgebracht wurden, allerdings ohne den Hinweis auf die 1,5 m Abstand.

Das Ortsamt wird das vor Ort überprüfen und dem Ausschuss Rückmeldung geben. Zudem werden auch Standorte für Piktogramme im weiteren Verlauf entlang der Arberger Heerstraße bis zur Einmündung Nauheimer Straße geprüft und dem Ausschuss in der nächsten Sitzung vorgetragen.

TOP 2 "Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten"

Dr. Dirk Kühling von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation und Jürgen Hoffmann – Ref. Strategische Verkehrsplanung bei SBMS stellen anhand einer Präsentation die Planungen vor (Anlage 4).

Nach Diskussion wird vereinbart, dass zur nächsten Sitzung wird ein Beschlussvorschlag vorbereitet werden soll.

U.a. sollen darin folgende Themen enthalten sein:

- Anbindung und Ausschilderung der Radwege an den Koppelweg, die Olbersstraße und die Klüvenhagener Straße
- Anbindungen an die Bahnhöfe
- Querungen/Ampeln/Furten der Radwege
- Fahrradleitsystem

Dem Bürgerantrag Bianca Wenke (Punkt 1) aus dem Fachausschuss vom 05.02.2024 wurde hiermit entsprochen.

TOP 3: TÖB – Verfahren Gewerbegebiet Hansalinie – Baustufe 3

Das Ortsamt stellt die Planungen anhand der eingereichten Unterlagen (Übersichtsplan Anlage 5) vor. Die BSAG hat sich in der Anhörung dafür ausgesprochen die Haltestellen vor die Einmündungen der Planstraßen zu verlegen, um eine Einbeziehung der Planstraßen in den Busverkehr zu erleichtern.

Nach Diskussion werden folgende Stellungnahmen im TÖB-Verfahren eingereicht:

- Die Radwegefurten entlang der Europaallee sollen rot markiert werden

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

- Die Gehwege in den Planstraßen sollen als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden (nicht nur Radfahrer frei)

Stellungnahme: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen)

- An allen Bushaltestellen soll es Unterstellhäuschen geben

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

Vom zukünftigen Ende der Europaallee aus soll es eine direkte Radanbindung an die Klüvenhagener Straße geben. Dazu soll, entlang des Grabens Richtung Norden, der Radweg bis an die Querverbindung entlang der Autobahn führen.

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

TOP 4 Verschiedenes

Bürgerantrag Helke Friedrich Car-Sharingstation

Betr.: Bürgerantrag

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich beantrage, auf dem freien Rasengrundstück Pletzerstraße/Gluudstraße/Im großen Felde und/oder auf dem kleinen Parkplatzgrundstück Vahrer Straße/gegenüber der Einmündung Bevenser Straße einen Mobilpunkt für carsharing-Plätze einzurichten. Das Schloßparkviertel besitzt leider nicht einen einzigen carsharing-Mobilpunkt. Vorhandene Mobilpunkte in der weiteren Umgebung sind fußläufig 1.5 km oder mehr entfernt, was für Menschen, die ihr Auto abschaffen möchten, einfach nicht mehr attraktiv ist. Um die angestrebte Verkehrswende weiter voranzubringen, sind also weitere leicht erreichbare Mobilpunkte direkt in unserem Viertel unbedingt erforderlich. Ich bitte Sie daher eindringlich, diesen Bürgerantrag entsprechend zu unterstützen und beim ASV Amt für Straßen und Verkehr Bremen entsprechend einzureichen.

Bitte halten Sie mich über Ihr weiteres Vorgehen zeitnah informiert,

vielen Dank und mit freundlichen Grüßen,

Helke Friedrich/Bewohnerin Schloßparkviertel und Nutzerin von carsharing

Nach Diskussion wird folgender Beschluss gefasst:

Der Ausschuss unterstützt das Anliegen des Bürgerantrages. Das ASV wird gebeten geeignete Plätze für ein Carsharing-Angebot in dem im Bürgerantrag benannten Bereich vorzuschlagen, zwei mögliche Standorte sind im Bürgerantrag bereits vorgeschlagen, ggf. gibt es aber geeignete Standorte.

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

Bürgerantrag Jürgen Simon Modaler Filter Ahlringstraße

Da ich aber zumindest mitbekommen habe, dass sich die Sanierung der Unterführung um Wochen, vielleicht und wahrscheinlich ja sogar um Monate verzögern wird, stelle ich mit diesem Schreiben auch zugleich einen Bürgerantrag, dass der Beirat bzw. der zuständige Fachausschuss das ASV und auch die Deutsche Bahn dringlichst auffordert, die Sanierung unverzüglich zu beenden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Beirat und auch den FA zugleich darum, die aus diesem jetzigen Zustand gewonnene Erfahrung, dass die ja wie ein "Modaler Filter" wirkende Baustelle zu keinerlei Verkehrsproblemen in der näheren Umgebung geführt hat, dies für die Zukunft nach Beendigung der Sanierung als Anlass zu nehmen, nun auch tatsächlich einen "Modalen Filter" zur Unterbindung der Durchgangsverkehre in der Ahlringstraße zu fordern, da dann ja auch der wahre Sinn der Einrichtung der Ahlringstraße als Fahrradstraße im Verlauf der Radpremiumroute D15 zum Tragen kommen würde. Dieser Filter sollte zumindest solange Bestand haben, bis die Arbeiten an den Quartieren beendet sind und die verkehrliche Situation dann noch einmal neu bedacht werden kann.

Als Information: Rückfrage beim Verkehrsressort Sonja Gerling (heute) hat ergeben: Die Verbindung über die Ahlringstraße ist zur Erschließung der neuen Quartiere Coca-Cola/Könecke notwendig, das hat das im Rahmen der B-Planerstellung beauftragte Verkehrsgutachten ergeben. Ein Antrag dazu würde entsprechend abgelehnt werden müssen.

Nach Diskussion wird folgender Beschlussvorschlag zur Abstimmung gebracht:

Die zuständigen Behörden werden aufgefordert die temporäre oder dauerhafte Einrichtung eines modalen Filters in der Ahlringstraße zu prüfen.

Stellungnahme: Ablehnung (2 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen)

Bürgerantrag Gökhan Kara – Einbahnstraße Kleine Westerholzstraße

*Sehr geehrte Damen und Herren,
ich hoffe, diese Nachricht erreicht Sie wohlauf. Mein Name ist Gökhan Kara, und ich wende mich heute an Sie im Namen der Anwohnerinnen und Anwohner der Kleinen Westerholz Straße und Umgebung in Bremen, PLZ 28309.*

Wir sind besorgt über die aktuelle Verkehrssituation in unserer Straße und möchten hiermit einen offiziellen Antrag auf die Umwandlung der Kleinen Westerholz Straße von einer zweiseitigen in eine Einbahnstraße stellen.

Die Gründe für unseren Antrag sind vielfältig und logisch nachvollziehbar. Die Straße ist aufgrund ihrer Enge nicht nur für den Durchgangsverkehr problematisch, sondern insbesondere für die Sicherheit unserer Kinder. Auf beiden Seiten der Straße leben viele Familien mit Kindern, und die Eltern sorgen sich zunehmend um die Gefahr, die durch den starken Verkehrsaufkommen entsteht. Wir sorgen uns um unsere Kinder und deren Zeit draußen. Die kleinen können nichtmal Fahrrad fahren. Darüber hinaus kommt es aufgrund der engen Verhältnisse regelmäßig zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Die gleichzeitige Fahrzeugbewegung aus beiden Richtungen führt oft zu Verkehrsbehinderungen und Unstimmigkeiten, was die Lebensqualität in unserer Straße erheblich beeinträchtigt. Mit der Umwandlung der Kleinen Westerholz Straße in eine Einbahnstraße erhoffen wir uns eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine Steigerung der Sicherheit für die Bewohnerinnen und Bewohner, insbesondere für die Kinder. Wir sind überzeugt, dass dies nicht nur zu einem reibungsloseren Verkehrsfluss führen wird, sondern auch dazu beiträgt, die Lebensqualität in unserer Nachbarschaft zu erhöhen. Wir danken Ihnen im Voraus für die Prüfung unseres Anliegens und stehen gerne für weitere Informationen oder Gespräche zur

Verfügung. Bitte lassen Sie uns wissen, welche weiteren Schritte erforderlich sind, um unseren Antrag zu unterstützen.

Rücksprache mit ASV: Eine gute Begründung für Einbahnstraße muss vorgelegt werden, durch Einbahnstraßen wird der Verkehr allerdings ggf. auch beschleunigt, ggf. könnte man das Parken neu ordnen (versetzt?) – aber: die Breite der Straße könnte ggf. nicht ausreichend sein.

Nach Diskussion wird folgender Beschluss gefasst:

Der Ausschuss schließt sich dem Wunsch des Bürgerantrages vorläufig nicht an. Um die Lage vor Ort zu verbessern soll das Ordnungsamt diesen Bereich regelmäßig kontrollieren, um das nicht regelkonforme Parken zu unterbinden.

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

Aus dem GFA 3.4.2024

Temporär nutzbare Fahrradabstellanlagen – Verweis aus Stadtteilentwicklung 11.03.2024, verwiesen aus dem letzten GFA

Von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird der Parkplatz vor der Postfiliale in der Hemelinger Bahnhofstraße vorgeschlagen.

Nach Diskussion wird folgender Beschluss gefasst:

Als Vorläufer der im Bereich Bahnhof Sebaldsbrück/ Sebaldsbrücker Heerstraße geforderten Fahrradständer soll dort zunächst die temporäre Fahrradabstellanlage errichtet werden. Das ASV soll prüfen an welcher Stelle im vorgeschlagenen Bereich die Aufstellung von den Platzverhältnissen her möglich ist.

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

Aus dem letzten Ausschuss:

Bürgerantrag Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Malerstrasse, Rückmeldung ASV

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns die o.g. Anfrage mit Mail vom 07.02.2024 übermittelt. Darin bittet der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ das ASV, eine rechtssichere Anordnung für Tempo 30 in der Malerstraße zu erarbeiten.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Für eine rechtssichere Anordnung von Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen ist nach § 45 Abs. 9 StVO der Nachweis einer besonderen Gefährdungslage erforderlich. Für die Malerstraße ergingen bereits in den Jahren 2019, 2021 sowie im März und September des letzten Jahres Ablehnungen. Es gelten weiterhin die gleichen rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Tempo 30 und auch die Örtlichkeit ist unverändert. Ebenso sind seit dem letzten Sommer keine Unfälle zu verzeichnen.

Die Grundschule liegt mit ihrem Haupteingang im Alten Postweg und wurde daher in der Betrachtung nicht berücksichtigt.

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Anordnung von Tempo 30 somit nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Der Fachausschuss einigt sich darauf, dass Thema mit Argumentationen detaillierter vorzubereiten und in den Themenspeicher aufzunehmen.

*Sehr geehrte Damen und Herren,
der Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität des Stadtteilbeirates Hemelingen befasste sich in seiner Sitzung am 22.01.2024 mit o.a. Thematik. Der FA fordert das ASV auf, eine rechtssichere Anordnung für Tempo 30 in der Malerstraße zu erarbeiten.
Der Beirat weist darauf hin, dass derzeit zwei Kitas und ein Spielplatz den Haupteingang an der Malerstraße haben und zukünftig dort auch wieder eine Grundschule vor Ort sein wird. Über die Weiterleitung an die zuständigen Kolleg:innen würden wir uns freuen.*

Argumente/Vorschlag
Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Antwort auf unseren Beschluss vom 22.01.2024 ist nicht berücksichtigt, dass zwei Kitas und ein Spielplatz den Hauptzugang an der Malerstraße haben. Zudem ist für den Nachweis einer besonderen Gefährdungslage nicht nur die Unfallstatistik heranzuziehen, vielmehr ist auch die Anzahl der betroffenen Kinder, die Verkehrsbelastung der Straße, gefährliche Stellen an der Straße (wie zum Beispiel die vielen Rotverstöße an der LSA Alter Postweg/Malerstraße) zu betrachten.

Der Beirat als demokratisch gewähltes Stadtteilparlament erwartet zudem von der Verwaltung, dass Vorschläge gemacht werden, wie eine rechtssichere Anordnung von Tempo 30 ermöglicht werden kann. Aufgabe der Verwaltung in einer Demokratie ist immer die Unterstützung der demokratischen Gremien.

Das Thema soll zusammen mit dem Lärmaktionsplan erneut beraten werden. Es wird dabei auch auf andere Beispiele verwiesen, bei denen Tempo 30 aus Lärmschutzgründen angeordnet wurde, wie etwas Lilienthaler Heerstraße oder Kirchbachstraße.

Anträge nach §127 TKG

Mahndorfer Heerstr. /Thalenhorststraße

Der Ausschuss nimmt den Standort zur Kenntnis, es bestehen keine Bedenken.

Mahndorfer Deich

Der Ausschuss nimmt den Standort zur Kenntnis, es bestehen keine Bedenken.

Hemslinger Weg Ladesäulen

Siehe Anlage 6.

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

Anhörung Erneuerung Lichtsignalanlage Ludwig Roselius-Allee / Hermann-Köhnen-Straße

Nach Diskussion wird folgender Beschluss gefasst:

Der Ausschuss unterstützt die Erneuerung der Anlage und den Einbau des Blindenleitsystems. Aufgrund der Einmündung des Radweges vom Achterdiek sollten Radfahrer an beiden Seiten der Einmündung in der Ludwig-Roselius-Allee die Straße queren können. Die Radwegefurten sollten rot markiert werden.

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

Einbahnstraßenregelung Bösestraße/Rüschstraße/Brinkmannstraße

Nach Diskussion wird folgender Beschluss gefasst:

Das ASV und andere zuständige Stellen werden gebeten zu prüfen, ob die geplante Einbahnstraßenregelung um die Grundschule Brinkmannstraße (Bösestraße/ Rüschstraße/ Brinkmannstraße) während der Bauzeit umgekehrt zu den derzeitigen Planungen anzuordnen ist. Da in der Nähe der Ausfahrt Brinkmannstraße eine Ampelanlage ist, ist von dort ein Einfädeln in den fließenden Verkehr auf der stark befahrenen Hemelinger Heerstraße einfacher.

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

Aus dem Ausschuss kommen folgende Nachfragen:

Piktogramme auf Radweg und auf Fußweg Premiumroute Hastedter Osterdeich – Das Ortsamt fragt nach Stand der Umsetzung

Red Bull Fahrradrennen auf der Rennbahn – Belästigung durch Lärm und zerstörte Wege – Thema im RA Rennbahngelände

Die Diskussion der Antworten der SBMS auf die Fragen aus der Beiratssitzung am 19.01. (Anlage 7) werden aufgrund der vorangeschrittenen Zeit in der kommenden Sitzung als eigener Tagesordnungspunkt wieder aufgerufen.

gez. Hermening
Sitzungsleitung u.
Protokoll

gez. Dennhardt
Sprecher