

einstimmiger Beschluss Nr. 34-2020 (20. Legislaturperiode) des Beirates Osterholz

Der Beirat Osterholz beschließt:

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Der Beirat hat mit seiner Teilnahme am Webseminar zur Teilfortschreibung des VEP den Eindruck gewonnen, dass Maßnahmen die sich auf das Zentrum der Stadt beziehen, mit einer höheren Priorität verfolgt werden. Der Beirat erwartet, dass die im VEP aufgelisteten Maßnahmen in den verschiedenen Stadtteilen mit gleicher Priorität verfolgt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die für den Stadtteil Osterholz im VEP beschriebenen Planungen sind bisher kaum umgesetzt worden und müssen weiterhin mit Nachdruck verfolgt werden. Dieses gilt insbesondere für die Verlängerung der Straßenbahn von Sebaldsbrück zum Bahnhof Mahndorf über die Osterholzer Heerstraße und den Weserpark. Im VEP war diese Maßnahme (E.4) zur Realisierung im Zeitraum 2020 bis 2024 (Periode II) ab dem mittleren Finanzierungspfad vorgesehen. Die bisherigen Planungs- und Umsetzungsschritte reichen nicht aus und müssen dringend intensiviert werden. Die Maßnahme hat vor Ort eine breite Zustimmung und sollte nicht durch Probleme bei anderen Maßnahmen des Straßenbahnausbaus weiter verzögert werden.

Weiterhin wurden Maßnahmen im Busnetz 2020 (Abb. 28 im VEP) nicht umgesetzt, die aber in ihrer Notwendigkeit nichts an Dringlichkeit verloren haben:

- Schaffung einer Bus-Querverbindung von Borgfeld nach Sebaldsbrück über die Schevemoorer Landstraße und die Graubündener Straße (Linie G)
- Veränderung der Streckenführung der Linie 29 über die Elisabeth-Selbert-Straße zum Gewerbegebiet Funkschneise
- Schaffung einer durchgängigen Busverbindung vom Weserpark über die Osterholzer Heerstraße bis in die Innenstadt (Linie A)

Zur Erreichung eines größeren Anteils für den ÖPNV im Modal-Split hält der Beirat weitere Verbesserungen für notwendig. Hierzu gehören:

- Eine verbesserte Erreichbarkeit von Quartieren, die bisher nur schlecht mit dem ÖPNV erreicht werden können (Stichwort „Quartierbusse“).
- Verstärkung der Taktfrequenzen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten.
- Verbesserte tarifliche Angebote.

Ein besonderer Blick sollte auf die **Verbesserung der Verkehre zwischen der Stadt Bremen und dem Umland** gelegt werden. Aktuell ist sowohl die Fahrthäufigkeit als auch die Tarifstruktur sehr unattraktiv. Arbeitsstätten im Umland können kaum erreicht werden, an Wochenenden werden nur wenige Fahrten angeboten (Beispiel Oyten: 3 Fahrten am Tag) und der Fahrpreis ist im Vergleich zu Fahrten innerhalb Bremens unangemessen hoch. Eine Fahrt zwischen Bremen-Tenever und Oyten-Oyterberg (3 Haltestellen) kostet bereits 4,85€ als Einzelticket (Preisstufe C). Der Beirat sieht im Regionalverkehr erhebliche Potenziale und fordert einen Schwerpunkt bei der Teilfortschreibung des VEP auf dieses Segment zu legen.

Tarifliche Verbesserungen könnten beispielsweise sein:

- Einführung eines einheitlichen Kurzstreckentarifs für Stadt und Umland.
- Die Preisstufe „S“ gilt für das gesamte Gebiet einer an Bremen grenzenden Gemeinde.
- Einführung eines 365€-Jahrestickets für junge Menschen im gesamten VBN-Gebiet.
- Einführung eines attraktiven VBN-Gesamtnettickets für alle Nutzer.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Beirat Osterholz wünscht sich stärkere verkehrslenkende Maßnahmen. Insbesondere überregionale Verkehre sind möglichst so zu führen, dass wenige Anwohner von Straßenlärm belastet werden. Zur Erhaltung der Nachtruhe fordert der Beirat zwischen den Kreuzungspunkten „Elisabeth-Selbert-Straße“ und „Hans-Bredow-Straße“ ein LKW-Nachtfahrverbot ab 7,5t. Der Abfluss des LKW-Verkehrs kann zu diesen Zeiten problemlos über den Hemelinger Tunnel geführt werden.

In den letzten Jahren sind vermehrt Tempo-30-Zonen oder Straßen mit Tempo 30 ausgewiesen worden. Diese auch vom Beirat gewünschte Veränderung hat aber leider nicht zwangsläufig ein verändertes Verkehrsverhalten zur Folge, vor diesem Hintergrund hält es der Beirat Osterholz für notwendig, Maßnahmen einzufordern, die die beschriebenen Veränderungen auch durchsetzen. Neben Geschwindigkeitsmesstafeln könnten großflächige Beschriftungen auf den Straßen, aber auch mehr Verkehrsüberwachung helfen.

Ruhender Verkehr

Der Parkdruck hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Sehr häufig werden auch im Stadtteil Osterholz Fuß- und Radwege überparkt. Dieses führt teilweise dazu, dass Fußgänger auf die Straße ausweichen müssen. Mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl sind teilweise zur Umkehr gezwungen, da an der Stelle der Überparkung keine Bordsteinabsenkung gegeben ist.

Der Beirat Osterholz hält eine deutliche Verstärkung des Ordnungsdienstes, unter anderem mit dem Ziel einer gesteigerten Verkehrsüberwachung, für zwingend geboten. Es wäre wünschenswert, wenn der **Ordnungsdienst regionalisiert** und damit stärker an die Beiräte, Ortsämter und lokalen Polizeireviere dauerhaft angebunden wäre. Dieses könnte zu einer stärkeren Ortskenntnis und weniger Reibungsverlusten führen.

Gleichzeitig ist bei der weiteren Bau- und Verkehrsentwicklung darauf zu achten, dass im Stadtteil zentrale Parkplätze vorgesehen werden, von denen aus man kleine Wohnstraßen und den Anschluss zum ÖPNV fußläufig gut erreichen kann.

Zusätzlich hält der Beirat Osterholz es für geboten, in Straßen mit hohem Parkdruck, die Einrichtung von Bereichen des „Anwohnerparkens“ in Absprache mit den Anliegern zu forcieren. Dieses gilt insbesondere für alle Straßen, die nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung des Klinikum Bremen-Ost tagsüber stark zugeparkt werden.

Ferner sollten Carsharing-Angebote durch die Stadt / das Land Bremen auch in den innerstädtfernen Stadtteilen vermehrt angeschoben werden – gegebenenfalls mit einer Anschubfinanzierung. Aller Erfahrung nach, senkt die zunehmende Carsharing-Nutzung den Parkdruck in den Quartieren und trägt insgesamt zu einer verbesserten Klimabilanz des Verkehrs bei.

Wege & Plätze

Der Beirat Osterholz fordert eine verbesserte **Ausleuchtung, Instandhaltung und Reinigung von Wegen** (Stolpersteine & Angsträume vermeiden). Für Kinder ist es wichtig einen Sicherheitsraum zu erhalten bzw. zu schaffen: die Schaffung von neuen **Fußgängerüberwegen** kann dazu beitragen. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen sollte gezielter gefördert werden. Vorgaben die deren Einrichtung bisher verhinderten, sollten durch die Initiative Bremens herabgesenkt werden.

Es besteht ein Handlungsbedarf zur Stärkung der Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Menschen im Straßenverkehr. Beispielsweise reichen **Ampelzeiten** für gehbehinderte Fußgänger an den Hauptverkehrsstraßen (insbesondere an der Osterholzer Heerstraße) für die Querung nicht aus. Mit der **Absenkung von Bordsteinen** in Kreuzungsbereichen, die im

heutigen Zustand für ältere Menschen mit Rollator, Gehstütze oder Rollstuhl, aber auch für Eltern mit Kinderwagen, eine Barriere darstellen, können deutliche Verbesserungen erreicht werden.

Die Umsetzung einer Begegnungszone im Bereich St.-Gotthard-Straße (VEP Maßnahme C.1b) ist trotz eines aufwendigen Beteiligungsverfahrens bisher nicht vollzogen worden. Der öffentliche Raum ist im Einkaufsbereich des Stadtteilzentrums nach dem Wegfall der Wendeschleife, in Erwartung der Begegnungszone, nicht abschließend hergestellt worden. Dieses führt zu unklaren Verkehrssituationen und Gefährdungen. Der Beirat sieht hier einen akuten Handlungsbedarf.

Fahrradverkehr

Der Förderung des Fahrradverkehrs sollte mehr Gewicht beigemessen werden. In Absprache mit dem Beirat sollte eine bessere Verteilung der Verkehrsfläche zu Gunsten des Fahrradverkehrs erfolgen. Der Beirat hat hierzu Vorschläge bezüglich der Osterholzer Heerstraße und der Ludwig-Roselius-Allee / Züricher Straße in Bezug auf „Protected Bike-Lanes“ vorgenommen. Darüber hinaus wünscht sich der Beirat eine Fahrradstraße, ausgehend vom Modellprojekt Ellener-Hof, auf den Straßen Am Hallacker und Ellener Dorfstraße zur weiteren Anbindung an den Karl-Heinz-Jantzen-Weg.

Durch die **farbliche Markierung (rot) von Radwegen in Kreuzungsbereichen** wäre eine Steigerung der Aufmerksamkeit von motorisierten Verkehrsteilnehmern gegenüber Radfahrern erreichbar. Die Straßenbenutzung von Radfahrern sollte durch das Aufbringen von **Aufstellflächen vor Ampeln** gezielt gefördert werden.

Zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV wünscht sich der Beirat Osterholz mehr Abstellplätze für Fahrräder an Haltestellen (z.B. am Osterholzer Friedhof). Nach Möglichkeit sollten diese auch überdacht sein.

Bremen, 16.09.2020

gez. Wolfgang Haase
(Beiratssprecher)

gez. Ulrich Schlüter
(Ortsamtsleiter)