

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau • Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

per E-Mail

joern.hermening@hemelingen.ortsamt.bremen.de

Auskunft erteilt
Christiane Siegler

Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Zimmer S 13.04

Tel. +49 421 3 61-1 62 60
Fax

E-Mail
christiane.siegler@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
01-2
AZ: 600-0-00-00-10/2023-7-1
Bremen, 31.01.2023

Stellungnahme 51 zum Thema Radverkehr zum Beschluss des Beirats Hemelingen vom 17.01.2023

Sehr geehrter Herr Hermening,

der Beirat Hemelingen hat sich mit der Nachbereitung der gemeinsamen Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Osterholt und Hemelingen vom 15.09.2022 befasst und am 17.01.2023 Forderungen zu drei Themenfelder sowie weiteren Einzelthemen beschlossen.

Im Folgenden gehe ich auf die Punkte im Einzelnen ein.

Zum Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen:


1. „Eine vermehrte Verkehrsüberwachung“

Die Parkraumüberwachung liegt in der Zuständigkeit des Senator für Inneres bzw. des Ordnungsamts.


2. „Die Prüfung vom mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit Parkenden PKW im Ortsteil Hastedt“

Die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geprüft werden. Diese Maßnahmen sind optionale Elemente des definierten Maßnahmenbündels zum Ordnen des Kfz-Parkens und zur Neuverteilung des Straßenraums (siehe „Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025“, Senatsbeschluss vom 20.09.2022). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zunächst in den hochbelasteten, innenstadtnahen Quartieren. So hat es die Bürgerschaft am 17.11.2020 beschlossen (siehe Bürgerschaftsbeschluss zum Änderungsantrag des Bürgerantrags „Platz Da!“). Erst danach werden auch belastete Quartiere anderer Stadtteile bearbeitet (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, der städtischen

- Seite 1 von 8 -

 Dienstgebäude
Contrescarpe 73
28195 Bremen
Hochgarage Herdentor
Hochgarage Am Hauptbahnhof

 Eingang
Contrescarpe 73
28195 Bremen

 Bus / Straßenbahn
Haltestellen
Herdentor

Poststelle:
T (0421) 361 2407
F (0421) 361 2050
E-Mail office@bau.bremen.de

Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis am 24.11.2022“). Der Belastungsgrad der Quartiere wird für die Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge herangezogen. Ein Vorziehen des Ortsteils Hastedt ist nicht möglich, da die Bearbeitungskapazitäten begrenzt sind und dieses zulasten anderer Stadtteile gehen würde, die als prioritär eingestuft wurden.

Aktuell werden Personalstellen bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und dem Amt für Straßen und Verkehr für die Umsetzung der Maßnahmen geschaffen. Mit diesen Personalkapazitäten ist geplant, vier bis fünf Quartiere pro Jahr zu bearbeiten.

3. „die Stellplatz VO- Regional differenziert anzupassen“

Das Stellplatzortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen wurde am 1. Oktober 2022 durch das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz abgelöst. Das Gesetz regelt u.a. die Erforderlichkeit, Anzahl, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, und ein notwendiges, vorhabenbezogenes Mobilitätsmanagement im Rahmen von Neubau, Änderungen und Nutzungsänderungen von Gebäuden. Dabei wurde das Stadtgebiet unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse in drei Gebietszonen eingeteilt (§ 2). Nach den Gebietszonen werden u.a. der Stellplatznormbedarf inkl. Reduzierung, der Anteil am notwendigen Mobilitätsmanagement oder die Ablöse von Stellplätzen differenziert. Hemelingen liegt in der Gebietszone III.

4. „eine Konzeptentwicklung um das Parken von Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr)“

Parken ist Gemeingebrauch. Es ist rechtlich nicht möglich, das Parken nur für Firmenfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Die gesetzliche Parkregelung nach § 12 Abs. 3a StVO sieht ein Parkverbot in reinen und allgemeinen Wohngebieten in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t vor. Dies gilt gleichermaßen für Privatfahrzeuge und Firmenfahrzeuge.

5. „die Prüfung der Einrichtung von Quartiersparkhäusern in besonders belasteten Gebieten“

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau plant, eine Machbarkeitsstudie für den Bau und Betrieb von Quartiersgaragen in Bremen in Auftrag zu geben. Eine entsprechende Ausschreibung wird derzeit vorbereitet. Das Ziel der Studie ist die Identifizierung möglicher Standorte für Quartiersgaragen sowie die grobe Prüfung der Machbarkeit von Quartiersgargen auf geeigneten Standorten in Quartieren mit hohem Parkdruck.

6. „die Schraffieren Kurven/Einmündungen“

Sperrflächen werden markiert, wenn Fahrzeugführenden die Benutzung bestimmter Verkehrsflächen verboten werden soll. Auf ihnen darf weder gefahren noch gehalten oder geparkt werden. Sperrflächen können vom Amt für Straßen und Verkehr unter anderem in Einmündungsbereichen angeordnet werden, um das Parken zu verhindern und die Befahrbarkeit z.B. für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr sicherzustellen.

7. „mehr Parkraumbewirtschaftung“

siehe dazu die Antwort auf Frage 2

8. „die Barrierefreiheit auf Gehwegen zu gewährleisten (zugeparkte Gehwege verhindern und Zuwiderhandlungen ahnden) im Sinne des "Konzeptes zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken", dabei sollen auch Bereiche Hemelings, die besonders stark belastet sind (Hastedt) frühzeitiger mit einbezogen werden.“

siehe dazu Antwort auf Frage 1 und 2

Nach dem „4-Punkte-Plan“ zum Umgang mit Gehwegparken werden darüber hinaus kurzfristige Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in Straßen mit sehr stark eingeschränkter Barrierefreiheit (Restgehwegbreite unter 1,10 m) umgesetzt (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken“). Nach einer Bearbeitung von Straßen in den innenstadtnahen Stadtteilen werden diese kurzfristigen, straßenbezogenen Interventionen auch in anderen Bereichen Bremens erfolgen.

9. **„Die Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr jederzeit freihalten“**

siehe dazu Antwort auf Frage 1.

Darüber hinaus werden derzeit Engstellen in den Quartieren, die sich aufgrund regelwidrigen Parkens ergeben, auf eine mögliche verminderte Rettungssicherheit überprüft. Beispielsweise kann durch beidseitig regelwidriges Parken die Fahrgasse zu schmal für die Befahrung von Rettungsfahrzeugen werden. Identifizierte Gefahrenstellen werden kurzfristig durch das Amt für Straßen und Verkehr behoben. Der Stadtteilbeirat kann beim Amt für Straßen und Verkehr die Überprüfung und ggf. Beseitigung konkreter Engstellen beantragen.

Zur Entlastung der Quartiere Radverkehr stärken:

10. **„Deutlich mehr Fahrradstellplätze in den Quartieren“**

Mit dem Programm Fahrradbügel in den Stadtteilen soll das Angebot im Stadtgebiet sukzessive ausgeweitet werden. Zunächst werden drei ausgewählte Stadtteile (Woltmershausen, Blumental, Schwachhausen) vertieft bearbeitet. Beschlüsse der Beiräte werden wohlwollend geprüft.

11. **„Alternative Mobilitätskonzepte auch in Außenbereichen fördern (Carsharing z.B. Cambio), Radverkehr“**

Mit dem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz ist die Erstellung von Mobilitätskonzepten für Neubauvorhaben vorgeschrieben und wird entsprechend im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt.

12. **„Radpremiumrouten zeitnah umzusetzen“**

Die Planung und Umsetzung der Premiumroute D.15 läuft sukzessive und in Abstimmung mit dem Beirat. Folgende Abschnitte sind aktuell in der Bearbeitung und sollen wie folgt fertiggestellt werden:

- Föhrenstraße zw. Kraftwerk und Pfalzburger Straße: fertiggestellt
- Alter Postweg zw. Föhrenstraße und Quintschlag: Fertigstellung für April 2023 geplant
- Ahlringstraße: Fertigstellung für April 2023 geplant
- Hastedter Osterdeich: Baubeginn im Juli 2023 geplant (Fertigstellung Oktober 2023)
- Im Surfelde: Umsetzung nach Fertigstellung Unterführung Hastedter Brückenstraße

Der Abschnitt zwischen Hermann-Osterloh-Straße und P+R-Anlage am Bahnhof Mahndorf wird in Zusammenarbeit mit der WFB bearbeitet.

Im Rahmen der regionalen Machbarkeitsstudie RMS21 ([Vorgang VL 20/7259 - Bremische Bürgerschaft \(bremische-buergerschaft.de\)](#)) wird als Route B4 die Anbindung nach Oyten als Premiumroute untersucht. Die verkehrliche Anbindung der Korbinselfbrücke (Wesersprung Ost) als Premiumroute wird mit dem Brückenprojekt integriert betrachtet.

13. **„Die Unterführung Hastedter Brückenstraße/ Hastedter Osterdeich zügig umzusetzen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass kein sog. Angstrraum entsteht“**

Die Planungsleistungen für die Unterführung Hastedter Brückenstraße werden im 1. Quartal

2023 vergeben und voraussichtlich bis 2025 abgeschlossen, so dass in 2026 mit der baulichen Umsetzung zu rechnen ist. Das Thema Angstraum wird im Hinblick auf eine großzügige Weite (9 m lichte Breite) eines möglichst kurzen Bauwerks sowie Beleuchtung berücksichtigt.

14. „die Neugestaltung der Nebenanlagen der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen – dabei sind die Radwege zu verbessern“

Die Situation für den Radverkehr im Zuge der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen, die ausnahmslos als Haupttrouten im Radverkehrsnetz fungieren, zeigt Handlungsbedarf. Insbesondere die Hemelinger und die Arberger Heerstraße weisen Mängel auf, auf die mit der Führung im Mischverkehr und der Markierung von einseitigem Schutzstreifen reagiert wurde. Gleichzeitig sind weitere Verbesserungsmöglichkeiten in den Straßenquerschnitten begrenzt. In der Mahndorfer Heerstraße sollen aber in 2023 Abschnitte der baulichen Radwege saniert werden. Eine Erhaltungsmaßnahme in der Hasteder Heerstraße wurde auch auf Hinweis des Ortsamts Hemelingen zurückgestellt, um mit dem in wenigen Jahren zu erwartenden Gleiseratzbau der BSAG auch eine konsequente Neuaufteilung des Querschnitts mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen, vgl. der Sebaldsbrücker Heerstraße.

15. „die Radpremiumroute zeitnah zwischen dem Bahnhof Mahndorf und Achim verknüpfen“

Die Verlängerung der Premiumroute D.15 vom Bahnhof Mahndorf bis zur Stadtgrenze Achim wird in die D.15 integriert.

16. „bei der Sanierung der Radwege zukünftig eine Prioritätensetzung mit Einbeziehung der Beiräte vorzunehmen“

Dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) wird jährlich ein bestimmtes Budget für die Sanierung der Radwege für das gesamte Stadtgebiet zugewiesen. Dieses wird dann auf die einzelnen Erhaltungsbezirke aufgeteilt. Die Erhaltungsbezirke bewerten an Hand der Substanz, im Zuge welcher Radwege dringend notwendige Sanierungen erforderlich sind. Sicher sind die zur Verfügung stehenden Mittel nie ausreichend, so dass aus fachlicher Sicht das ASV in den zuständigen Referaten entscheiden muss, wo bzw. wie die Mittel eingesetzt werden. Bei der Aufstellung einer Gesamtliste werden durchaus auch Anregungen / Wünsche der Beiräte mit aufgenommen. Die fachliche Entscheidung über eine Sanierung eines Radweges obliegt letztendlich dem ASV, da vorrangig mit den vorhandenen Mitteln die Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist. Die jährliche Maßnahmenliste zur Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur wird von Seiten Amt für Straßen und Verkehr mit dem Team Nahmobilität bei SKUMS sowie der AG Rad bzw. dem ADFC abgestimmt. Zu relevanten Erhaltungsmaßnahmen erfolgt die Einbindung der Beiräte.

17. „die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen Habenhausen) (Teil Radpremiumroute) prioritär umzusetzen“

Die Planungsleistungen für die Korbinselbrücke werden im 1. Quartal 2023 vergeben. Mit einer Fertigstellung ist Ende 2027 zu rechnen.

18. „Mehr Bike & Ride Angebote am Bahnhof Mahndorf (Fahrradparkhaus, mehr gesicherte Abstellmöglichkeiten.“

Am Bahnhof Mahndorf ist im Jahr 2022 eine neue Bike+Ride - Anlage eröffnet worden, als erster Bremer Standort mit dem neuen Standardtyp. Die Anlage bietet Witterungsschutz und einen abgeschlossenen Bereich mit Lastenradstellplätzen und Schließfächern mit Ladestation.

19. „An Ampeln – Mülleimer in Radfahrer:innenhöhe aufzustellen und Beim Anhalten – Ständer für Füße zur Verfügung zu stellen“

Serviceangebote für den Radverkehr wie Trittbretter an Wartesituationen oder Mülleimer sind in der VEP-Maßnahme D.26 enthalten. Bisher wurden und werden die Prioritäten der Radverkehrsförderung in den Ausbau der Infrastruktur gesetzt.

20. „Mehr Fahrradleitsysteme bereit zu stellen“

In Bremen sind die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes mit Fahrradwegweisung ausgeschildert. Für Premiumrouten ist eine intuitive Routenführung über Beschilderung (Einschub-Schilder in der Wegweisung) sowie Markierung vorgesehen.

21. „Ladestationen für E-Bikes anzubieten“

Siehe Antwort zu Punkt 18.

ÖPNV

22. „die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler*innen“

Die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler:innen ist umfassend hinsichtlich der Finanzierbarkeit zu prüfen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht im regelmäßigen Kontakt mit dem ZVBN zur Anpassung des Tarifsystems in Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets und möglicher weiterer Optionen, die auch mit dem Land Niedersachsen abgestimmt werden.

23. „die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt)“

Das Gebiet Uphusen (bedient durch die Linie 38) gehört zur Zone 100, daher keine Preisänderungen nötig sind (Stand 01. 02. 2023, laut www.vbn.de).

24. „die unverzüglich die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich“

Laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sind die Verlängerungen der Linien 2, 3 und 10 geplant, konkrete Planungen liegen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht vor. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird der Beirat hierzu frühzeitig beteiligt.

25. „Verbesserung der Busanbindung Hansalinie (ohne zeitliche Lücken)“

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht in Kontakt mit der BSAG, um die Situation der Busanbindung zur Hansalinie zu verbessern.

26. „endlich den Haltepunkt Hansalinie der DB umzusetzen“

Das Fahrgastpotenzial für einen Haltepunkt im Gewerbepark Hansalinie wurde im Rahmen der Verkehrsmodellierungen in der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 als sehr gering berechnet. In Verbindung mit dem hohen Aufwand zur Errichtung einer neuen Verkehrsstation und den betrieblichen Auswirkungen auf den übrigen Schienenverkehr wird der Haltepunkt nicht weiterverfolgt.

27. „Die Hansalinie und Eisenbahnersiedlung (Sebaldsbrück) ggf. mit Anruftaxi und/oder Kleinbussen verbinden“

Das Thema Ride-Sharing wird im VEP behandelt. Kleinteilige Zubringerverkehre sind in den Angebotsstufen der VEP-Teilfortschreibung vorgesehen.

28. „Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar“

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und

ZVBN werden zusammen prüfen, ob zusätzliche Abfahrten wirtschaftlich und finanzierbar sind.

29. „Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt“

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und BSAG werden prüfen, welche Möglichkeiten zur Anschlussversicherung vorhanden sind.

30. „P&R am Bahnhof Mahndorf ausbauen, z.B. auf den Flächen der DB am alten Bahnhof“

Der Ausbau der Strecke Bremen – Hannover mit einem 3. Gleis erfordert ggf. die Inanspruchnahme der DB Flächen im Bereich des alten Bahnhofs.

31. „Bahnhof Föhrenstraße – die 2te Unterführung Höhe Knick Quintschlag umzusetzen“

Im Rahmen der Planung und Planfeststellung zum neuen Haltepunkt Föhrenstraße (oben) ist die Unterführung nicht vorgesehen. Die Erschließung beider Außenbahnsteige an der Strecke erfolgt im Bereich der Eisenbahnüberführung Hastedter Heerstraße.

32. eine weitere Fahrradbrücke an Dreyer Brücke planen, dort auf Niedersächsischer Seite Bike & Ride Platz anregen

Durch die im gesamten Weserlauf auf stadtbremischen Gebiet in Planung befindlichen Webersprünge sind die Kapazitäten für Prüfung und Planung weiterer Brücken nicht vorhanden. Zudem wird sich die Korbinselbrücke weniger als zwei Kilometer entfernt von der Dreyer Brücke befinden, der Herstellung einer Anbindung in diesem Bereich wird demnach entsprochen.

Ferner soll künftig durch das Stadtregionale Verkehrskonzept Wechselwirkungen zwischen Stadt und Region deutlicher in den Fokus genommen werden. Demnach werden auch Verbindungen über die Landesgrenze hinweg genauer angeschaut.

33. „ein Viertelstundentakt auf der RS 1“

Auf der Regio-S-Bahn-Linie 1 verkehrt bereits heute ein 15-Minuten-Takt zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hauptbahnhof zwischen 6:30 und 19:30 Uhr. Ausgenommen davon ist das Zeitfenster 9:30 bis 13:00 Uhr, da keine ausreichende Streckenkapazität vorhanden ist. Mit dem dreigleisigen Ausbau der Strecke (Bremen-Burg bis Bremen-Oslebshausen sowie Bremen-Sebaldsbrück bis Langwedel) kann der 15-Minuten-Takt ganztägig und auch zwischen Bremen Hauptbahnhof und Achim verkehren. Außerdem soll das heutige Angebot des 15-Minuten-Taktes bereits vor dem Ausbau von Bremen-Vegesack bis Bremen-Blumenthal ausgeweitet werden.

34. „ein Viertelstundentakt auf der RS 2“

Auf dem Nordast der Regio-S-Bahn-Linie 2 zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremerhaven-Lehe wurde zum Dezember 2022 der bestehende Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten verdichtet. Ab Dezember 2024 wird ein ganztägiger 30-Minuten-Takt angeboten. Auf dem Südast zwischen Bremen Hauptbahnhof und Twistringen soll langfristig ebenfalls ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden sowie mittelfristig bereits einzelne Verstärkertakte. Ein 15-Minuten-Takt ist nicht vorgesehen.

35. „DB Haltepunkt Arbergen (östlich Elisabeth-Selbert-Straße) – die Planung ist unverzüglich wiederaufnehmen und möglichst zeitnah umsetzen.“

Für einen neuen Haltepunkt Bremen-Arbergen wurde eine Planungsvereinbarung mit der DB AG Ende letzten Jahres abgeschlossen. Die Planungen werden in diesem Jahr aufgenommen.

36. „Der dreigleisige Ausbau der DB auf dieser Strecke ist zu beschleunigen, auch um den Haltepunkt Föhrenstraße unten zügiger zu ermöglichen.“

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau setzt sich sowohl beim Bund als auch bei der DB AG für eine möglichst zügige Umsetzung des Streckenausbaus ein. Die notwendigen Planungs- und Genehmigungsschritte bis zur Bauausführung müssen jedoch durchlaufen werden, an dieser Stelle kann auch der Beirat zu gegebener Zeit ggf. unterstützend mitwirken.

37. „Die Taktung ins Umland (Regionalbusse) zeitnah erhöhen“

Verbesserung des regionalen Busangebotes ist in den späteren Stufen des VEPs vorgesehen. Derzeit gibt es weder planerische noch finanzielle Konstrukte für Umsetzung.

38. „Die Einrichtung der Metro- und Expresslinien wird begrüßt und vom Beirat gefordert“

Die Expressbuslinien sind als Teil der Stufe 2 der Angebotsoffensive vorgesehen. Eine Umsetzung ist abhängig von der notwendigen Planung und Finanzierung.

39. „Die bessere Anbindung der Gewerbegebiete wird begrüßt und vom Beirat gefordert“

40. „In der Angebotsoffensive Stufe 1 („Taktversprechen“) eine engere Taktung auch auf der Ost/West Verbindung (2, 3, 10)“

Die Taktverdichtung wäre möglich nur nach dem Ende der Erneuerung von Zeppelinbrücke und dazu gehöriger Unterführung in den kommenden Jahren.

41. „Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist schnellstmöglich in Hemelingen umzusetzen“

Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt.

42. „Anbindung Eisenbahnersiedlung Sebaldsbrück – Entweder mit Quartiersbussen oder mit einer Querverbindung Richtung Arbergen – dazu wären nur wenige Meter Straße notwendig, die Durchfahrt darf nur für Busse möglich sein. Dazu sollte ein Konzept erarbeitet und dem Beirat vorgestellt werden.“

Als Teil der möglichen Einführung von Quartierbussen in den kommenden Jahren wird die obengenannten Anbindung berücksichtigt.

43. „Shuttle-Busse zum Mahndorfer See während der Saison“

In Gegend um den Mahndorfer See herum finden sich nur enge Erschließungsstraßen, die für die Führung der Standardbussen nicht geeignet sind. Eine Taktverdichtung der Linie 39 wird von SKUMS, zusammen mit ZVBN und BSAG, geprüft.

44. - die Veränderungen bei der Planung des neuen Bahnhofs Hemelingen mit verbesserter Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt.

Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt.

- 45. „Gemeinsame Maßnahmen mit dem Umland für Personalgewinnung im ÖPNV sollen angegangen werden, um die Ausfälle im Stadtbremischen Bereich wie auch der Wegfall ganzer Linien und Nachebote im Umland anzugehen. Die Linien sind für eine ÖPNV-Anbindung der vielen Arbeitsplätze im Stadtteil und im Umland unerlässlich und entlasten den MIV stark.“**

Von der Personalknappheit ist die gesamte ÖPNV-Branche betroffen. Die BSAG strebt durch Rekrutierungskampagne ausreichend zusätzliches Fahrpersonal zu finden. Die BSAG ist dazu auch im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen.

Weitere Forderungen

- 46. „Durchgangsverkehr vor allem von LKW durch die Stadt vermeiden (Transporte durch Bremen vermeiden, besser über die Autobahn lenken)“**

Die Forderung „Durchgangsverkehr“ durch die Stadt zu vermeiden deckt sich grundsätzlich mit den Zielen der Verkehrsplanung in Bremen. Die Erhaltung einer guten Erreichbarkeit aller Bereiche in der Stadt für alle Verkehrsträger bildet hier die dauerhafte Herausforderung. Auf die insbesondere für Lkw priorisiert zu nutzenden Bundesfernstraßen wird auch bereits im Lkw-Netz hingewiesen.

- 47. „Überarbeitung des LKW Führungsnetzes in Hemelingen mit Beteiligung des Beirates“**

Eine Überarbeitung des von der Bürgerschaft beschlossenen Lkw-Netzes kann nur im gesamtstädtischen Kontext erfolgen. Die Beteiligung des Beirates Hemelingen wird im Falle einer Überarbeitung sichergestellt.