

# Beschlussliste 2024

## **Beschluss 2024-01: Rettungswege und –Pläne ausreichend?**

Im Beirat am 11.01.2024

Bürgerantrag:

*Vor einigen Wochen gab es 2 Ereignisse mit weitreichenden Folgen für Mahndorf, Arbergen und Teile Hemelingens: - der Brand in der Hannoverschen Straße und - der Wasserrohrbruch in der Mahndorfer Heerstr.*

*Abgesehen von den daraus resultierenden Umleitungsmaßnahmen, ergeben sich für mich folgende Fragen:*

- gibt es einen ausgewiesenen Rettungsplan durch die eingeschränkten Rettungswege; besonders, wenn diese auch noch zeitgleich eintreten?*
- wenn, ja wie sehen diese aus? - wenn nein, wie ist diesem Umstand Abhilfe zu schaffen?*

Beschluss:

Das Ortsamt fragt bei den zuständigen Stellen nach und informiert dazu den Beirat und den Antragsteller.

## **Antwort des Senators für Inneres und Sport vom 06.03.2024**

Aufgrund zweier Ereignisse, dem Brand in der Hannoverschen Straße und einem Wasserrohrbruch in der Mahndorfer Heerstraße, haben sich im Beirat verschiedene Fragen bzgl., der Rettungswege ergeben, da die Ortsteile Arbergen, Mahndorf und Teile Hemelingens durch Umleitungsmaßnahmen betroffen bzw. schwer zu erreichen waren. Ihre Frage, ob es einen ausgewiesenen Rettungsplan durch die eingeschränkten Rettungswege gibt; besonders, wenn diese auch noch zeitgleich eintreten, beantworte ich wie folgt:

Verkehrsbehinderungen können zu jeder Zeit eintreten, täglich während des Berufsverkehrs und plötzlich durch z.B. Unfälle, Falschparker oder auch Wasserrohrbrüche. Hierfür einen „Rettungsplan“ auszuarbeiten, welcher alle Eventualitäten abdecken kann, ist nicht möglich. Die Erreichbarkeit der Einsatzstellen für Feuerwehr und Rettungsdienst wird durch leitstellenbasierte Navigationssysteme unterstützt. Des Weiteren sind die Mitarbeitenden der Feuer- und Rettungswachen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich regelhaft ortskundig und kennen zumeist durch regelmäßiges „Befahren“ auch die Baustellen oder sonstigen Behinderungen, um im Ereignisfall auf der Anfahrt zur jeweiligen Einsatzstelle eine geeignete Auswahlroute zu wählen. Auch hierbei unterstützt ggf. die Feuerwehr und Rettungsleitstelle. Verkehrsbehinderungen wie Schnee, Glätte, Unfälle, Stau oder auch Falschparker führen jedoch zu nicht planbaren Verzögerungen beim Eintreffen der Einsatzkräfte auf die man sich schwerlich vorbereiten kann. Das Zusammentreffen mehrerer unvorhergesehener Ereignisse -wie in dem von Ihnen beschriebenen Fall, führt im Zweifel zu einer erheblich erschwerten Zuwegung, dies ist aber leider nicht zuvor beplanbar.

**Beschluss 2024-02:** Thema Sicherheit im Hochwasserfall/ Planung Gewerbegebiet Hansalinie  
Im Beirat am 11.01.2024

Bürgerantrag:

*Die derzeitigen Wetterereignisse sind mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit kein Phänomen mit Einmaligkeit. Viele Fakten liegen gesichert für diese Annahmen vor. In dem vorliegenden BP 2534 (Hansalinie Erweiterung) werden Maßnahmen zur Entwässerung des zu bebauenden Geländes umfangreich beschrieben. Ich beantrage zu hinterfragen: Sind die geplanten Schutzmaßnahmen (z.B. Deiche) auch bei einer längerfristigen Überflutung und ggfs. höheren Pegelständen der Weser im Außendeichbereich ausreichend und unbedenklich? Oder müssen die bislang geplanten Maßnahmen einer neuen kritischen Prüfung unterzogen werden? Reichen die bislang geplanten und bestehenden Entwässerungsmaßnahmen für zukünftige Starkregenereignisse aus oder müssen sie nachträglich angepasst werden?*

Beschluss:

Das Ortsamt fragt bei den zuständigen Stellen nach und informiert dazu den Beirat und den Antragsteller.

#### **Antwort der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft vom 29.01.2024**

Die 3. Baustufe (GHB 3) wurde im Zuge des Bebauungsplanes 2516 festgesetzt und auf die Blätter A und B aufgeteilt. Der Bebauungsplan 2516 B bezieht sich hierbei auf die Ausgleichsflächen, die im Deichvorland vorgesehen sind, wohingegen 2516 A die Gewerbeflächen und alle dazugehörigen Erschließungsmaßnahmen umfasst.

Meiner Kenntnis nach ist der Bebauungsplan 2534 derzeit noch in Aufstellung und bezieht sich auf ein Bebauungsgebiet in Bremen-Huchting (Sodenmattquartier). Demnach muss hier bei der Nummerierung ein Fehler vorliegen.

Die offiziellen Bebauungspläne sind unten den nachfolgenden Links auffindbar:

2516 A: [https://www.bauleitplan.bremen.de/bplan/bp\\_02516\\_1.pdf?submit=Plan+1](https://www.bauleitplan.bremen.de/bplan/bp_02516_1.pdf?submit=Plan+1)

2516 B: [https://www.bauleitplan.bremen.de/bplan/bp\\_02516\\_2.pdf?submit=Plan+2](https://www.bauleitplan.bremen.de/bplan/bp_02516_2.pdf?submit=Plan+2)

Im Zuge der Realisierung der thematisierten Bebauungspläne 2516 A/B werden keine Maßnahmen am Deich durchgeführt. Insofern erscheint die Rückfrage zu den „geplanten Schutzmaßnahmen (z.B. Deiche)“ nicht ganz verständlich. Der angrenzende Deich verfügt über eine Bestickhöhe und erdstatische Ausgestaltung, die auf das Bemessungsereignis HQextrem (extremes Hochwasserereignis) ausgelegt ist und dessen Vorgaben übertrifft. Aktuell liegen uns keine Erkenntnisse vor, die einen zukünftig erforderlich werdenden Ausbau dieses Deichabschnittes nahelegen. Es wird daher angenommen, dass die Frage sich auf einen Einstau, bzw. Rückstau im Zuge eines Binnenhochwassers in der Mittelweser bei gleichzeitigen Starkregenereignissen im GHB bezieht. Das Schöpfwerk in Hemelingen kann bei diesem Szenario ausreichend Wasser in die Mittelweser pumpen, um das System zu entlasten, wobei zeitgleich die umfangreichen Retentionsräume innerhalb des weitreichenden Grabensystems im GHB in Anspruch genommen werden können. Innerhalb des Vorhabengebietes GHB – 3. Baustufe wird das Gewässersystem vollständig neu geordnet. Der bestehende Arberger Kanal wird hierfür verlegt und entsprechend den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie ausgebaut. Das neu

anzulegende Grabensystem innerhalb des Gewerbegebietes wurde nach vorheriger Abstimmung mit dem Bremischen Deichverband am rechten Weserufer (DVR) o geplant, dass es über ausreichend Freibord verfügt, um auch äußerst seltene Regenspenden schadlos aufnehmen und zwischenspeichern zu können. Der wasserwirtschaftlich erforderlich werdende Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 konnte bezogen auf ein 30-jährliches Ereignis vollständig und mit umfangreichen Reserven erbracht werden. Dieser Nachweis wird unter Einsatz der maßgebenden Regenspende gemäß des aktuellen KOSTRA-DWD 2020-Datensatzes erbracht. Die statistische Auswertung von Ein- und Überstauereignissen der Gebietsgräben im GHB 3, die als Regenrückhaltebecken verstanden werden können, belegt, dass rechnerisch das Volumen eines einmal in 266 Jahren stattfindenden Niederschlagsereignisses aufgenommen werden kann. Zudem müssen alle späteren Flächenbetreiber bei der Beantragung der erforderlichen Einleiterlaubnis ihrerseits einen eigenständigen Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 für ihre Flächen erbringen. Somit kann insgesamt von einem redundanten System gesprochen werden, das einen schadlosen Rückhalt sicherstellt. Die geplanten Entwässerungsmaßnahmen müssen aus diesen Gründen nicht nachträglich angepasst werden, da die beobachteten und auch noch zukünftig zu erwartenden Regenereignisse schadlos im Entwässerungssystem rückgehalten werden können.

**Beschluss 2024-03:** Fahrrad- und Fußgängerrampe vom Kraftwerkdeich zum Strotthoffkai

**Beschluss 2024-04:** Boulebahn auf dem Marktplatz in Arbergen  
Beide im Beirat am 11.01.2024

Beschluss:

1. Der Beirat Hemelingen beschließt die Übernahme der Kosten für die Planung der Herstellung (Verbreiterung) einer Fahrrad- und Fußgängerrampe vom Kraftwerkdeich zum Strotthoffkai mit Beleuchtung aus dem Verkehrsbudget des Beirates. Der Deichverband muss bei der Planung einbezogen werden, da die Fläche zum Deich gehört. Grundsätzlich haben die nichts dagegen, die Deichsicherheit darf aber nicht gefährdet werden, eine Verbreiterung sollte also außen am Deich erfolgen.
2. Der Beirat Hemelingen beschließt die Übernahme der Kosten in Höhe von 13.346,85 € für die Herrichtung einer Boulebahn auf dem Marktplatz in Arbergen plus Aufstellung von zwei Bänken aus dem Verkehrsbudget des Beirates.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 07.02.2024**

Hinsichtlich der Planung für die Fahrrad- und Fußgängerrampe vom Kraftwerkdeich zum Strotthoffkai kümmere ich mich jetzt schon um die Frage, wer die Planung beauftragt. Sobald ich dazu Infos habe, melde ich mich wieder bei Ihnen. Den Umsetzungsauftrag hinsichtlich der Boulebahn nebst Bänken leite ich jetzt schon an den UBB weiter. Es gilt aber wie gesagt die obige Haushaltseinschränkung. Hier zur Info der Auszug aus den Verwaltungsvorschriften zum Haushalt:

Für die Verausgabung von Stadtteilbudgets in der haushaltslosen Zeit gelten grundsätzlich die generellen Vorgaben für die Gewährung von Zuwendungen in der haushaltslosen Zeit. Aufgrund der sehr heterogenen Förderkulisse (verschiedene Ressortbereiche) ist eine Einzelfallprüfung unumgänglich. So handelt es sich beispielsweise bei dem Stadtteilbudget für verkehrliche Investitionsmaßnahmen gemäß den Ausführungen der ehemaligen Senatorin für Umwelt, Klima, Mobilität und Bau um die Verwendung von vielen Dank für die Beschlüsse. Die Umsetzung kann allerdings erst starten, wenn der Haushalt für 2024/2025 endgültig beschlossen ist. Dies wird nach jetzigem Stand nicht vor August 2024 der Fall sein. stadtteilbezogenen Mitteln für disponible, d.h. nicht zwingend aus Verkehrssicherungsgründen erforderliche Maßnahmen im Zuge des Ausbaus und der Umgestaltung von öffentlichen Wegen sowie Plätzen, Grün- und Parkanlagen. Gemäß den Vorgaben nach § 132 LV dürfen neue, freiwillige, nicht verpflichtete einmalige Ausgaben in der haushaltslosen Zeit nicht geleistet werden. Diese sind daher – sofern es sich um neue Maßnahmen handelt – in der haushaltslosen Zeit zunächst zurückzustellen. Zulässig sind Ausgaben, die nötig sind, um Bauten, Beschaffungen und sonstige Leistungen fortzusetzen bzw. die der Bestandserhaltung dienen, sofern im Vorjahr bereits Beträge hierfür bewilligt worden sind.

**Beschluss 2024-05: Tempo 30 in der Malerstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Beschluss:

Der Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität des Stadtteilbeirates Hemelingen befasste sich in seiner Sitzung am 22.01.2024 mit o.a. Thematik. Der Fachausschuss fordert das Amt für Straßen und Verkehr 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.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 19.02.2024**

Für eine rechtssichere Anordnung von Tempo 30 aus Verkehrssicherungsgründen 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.

**Beschluss 2024-06: Prüfauftrag Geschwindigkeitsverringerung in der Deichbruchstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Bürgeranliegen:

*...In Hinblick auf unsere kleine Deichbruchstraße, welche eine Einbahnstraße ist, fällt mir immer mehr auf, dass Diese als Durchgangsstraße zwischen Hastedter Heerstraße und Fleetrade genutzt wird. Soweit wäre das kein Problem, wenn hier nicht auch öfters die Autos mit überhöhter Geschwindigkeit (30 kmh erlaubt) durchfahren. Hier sind jetzt zwei Dinge zu erwähnen: Durch das aufgesetzte Parken (verboten aber dennoch praktiziert) sind die Bürgersteige schlecht bis gar nicht einsehbar und zum anderen leben gerade in unserer Straße viele junge Familien mit Kindern (hier kann immer mal ein Kind hinter einem Auto auftauchen und auf die Straße laufen) Das Argument der „spielenden Kinder auf der Straße“ kann hier nicht ausschlaggebend sein, jedoch sehe Ich auch hier einen enormen Sicherheitsaspekt und würde mir hier evtl. Verbesserungen i.S. von Geschwindigkeitsschwellen o.Ä wünschen - siehe andere kleinere Straße im Viertel (z.B. Osnabrücker Straße). Zudem halte ich auch 30 kmh immer noch für zu schnell für diese kleine Straße, da hier insbesondere die kleineren Kinder schnell übersehen werden und die Reaktionsbereitschaft des Fahrers herabgesetzt ist.*

Beschluss:

Der Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität des Stadtteilbeirates Hemelingen befasste sich in seiner Sitzung am 22.01.2024 mit o.a. Thematik und hat nachfolgenden Beschluss gefasst. Der Beirat fordert das Amt für Straßen und Verkehr auf zu prüfen, welche Maßnahmen möglich wären um die Geschwindigkeit in der Deichbruchstraße zu verringern.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 11.03.2024**

Zunächst sind die vermuteten Geschwindigkeitsübertretungen mittels Dokumentation durch eine Geschwindigkeitsmesstafel zu belegen. Da die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsmesstafeln beim Ortsamt liegt, bitten wir sie, diese Tafel in der Deichbruchstraße aufzustellen und für einen Zeitraum von mindestens drei Monaten die Geschwindigkeit zu messen. Auf Basis dieser Ergebnisse können dann ggf. weitere Schritte unternommen werden.

#### **Antwort der Polizei Bremen am 19.09.2024**

Die Deichbruchstraße ist keine Durchgangsstraße. Es handelt sich um eine Einbahnstraße in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr ist beidseitig möglich. Aufgrund der beidseitigen Parksituation ist die restliche Fahrbahnbreite für ein „Rasen“ nichtgeeignet. Durch die täglichen Streifengänge des zuständigen Kontaktbeamten kann kein Durchgangsverkehr, bzw. erhöhtes Verkehrsaufkommen festgestellt werden. Regelmäßig wurde das Geschehen dort genau angesehen. Am 19.09.24 habe ich mir erneut das Geschehen über eine längere Zeit angesehen. Aus fachlicher Sicht wird die Polizei Bremen dort keine Geschwindigkeitsmessung durchführen, weil kein Handlungsbedarf festgestellt wird.

#### **Beschluss 2024-07: Poller in der Bollener Landstraße neu aufstellen**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Beschluss:

Der Fachausschuss bittet das Amt für Straßen und Verkehr, die nicht mehr vorhandenen Poller links und rechts von der Bollener Landstraße neu aufzustellen.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 21.02.2024**

Der Einsatz von Poller wird grundsätzlich aus Gründen der Barrierefreiheit sowie Kosten-, stadtplanerischen und straßenraumspezifischen Gründen sehr restriktiv behandelt. Zum Schutz unbefestigter Straßenbestandteile bzw. zur Vermeidung des Befahrens, nicht zum Befahren und Parken ausgebauter Nebenanlagen, setzt der Straßenbaulastträger nach eigenem Ermessen Poller.

Nach dem vorliegenden Sachverhalt sehen wir derzeit das Erfordernis in der Bollener Landstraße gegeben und werden die Erneuerung von Poller in Auftrag geben.

#### **Beschluss 2024-08: Häufigere Kontrolle auf der Bollener Landstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert das Ordnungsamt auf, auf der Bollener Landstraße häufiger zu kontrollieren, mit besonderem Augenmerk auf die Straßenbegleitanlagen.

#### **Antwort des Senators für Inneres und Sport am 07.02.2024**

Die Verkehrsüberwacher:innen des Ordnungsamtes Bremen bestreiten in regelmäßigen Abständen das gesamte Stadtgebiet. Dabei wird bei der Steuerung des Einsatzes versucht, im Rahmen der Möglichkeiten alle Stadtteile ausgewogen zu überwachen. Der Ortsteil Hemelingen gehört zum täglichen Einsatzbereich, auch wenn eine zeitlich lückenlose Überwachung nicht möglich ist. Der Auftrag aus dem Beschluss des Ortsamtes Hemelingen vom 07.02.2024 die Bollener Landstraße und die weiteren in diesem Zusammenhang benannten Straßen zu überwachen, wurde durch das Ordnungsamt zur Kenntnis genommen und in die Einsatzplanung integriert. Im Zeitraum 01.01.2024 bis 15.10.2024 wurden in der Bollener Landstraße an drei Tagen insgesamt 6 Fahrzeuge verwarnt (zum Vergleich: im gleichen Zeitraum wurden in der Mahndorfer Heerstraße 9 Fahrzeuge und im Bollener Kirchweg 3 Fahrzeuge verwarnt). An den übrigen Überwachungstagen wurden jedoch keine widerrechtlich abgestellten Fahrzeuge vorgefunden. Bekanntermaßen befinden sich die genannten Straßen am Stadtrand von Bremen im Ortsteil Mahndorf. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs erfolgt dort aufgrund knapper Personalressourcen sowie der zu erwartenden geringen Anzahl von Parkverstößen nur in unregelmäßigen Abständen. Zur Vermeidung nicht hinnehmbarer Parksituationen und zur Gefahrenabwehr ist es jedoch vordringliches Ziel der Verkehrsüberwachung, die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche freizuhalten und Engpässe zu vermeiden, so dass ein Durchkommen von Einsatz- und Rettungsfahrzeugen gewährleistet ist. Auch akute, plötzlich eintretende Veränderungen der Situation vor Ort oder verkehrsgefährdende Situationen sollen verhindert werden. Der konkrete Einsatz der Kräfte der Verkehrsüberwachung erfolgt mit dem Ziel, möglichst alle Problemlagen in allen Stadtteilen abzudecken. Sicherlich kann sich die Parksituation auf Bremens Straßen nicht von heute auf morgen

verbessern. Der Senat ist sich bewusst, dass es für die Verbesserung der derzeitigen für viele Bürgerinnen und Bürger misslichen Situation konkrete Maßnahmen braucht und wird die bereits eingeleiteten Prozesse zielgerichtet fortsetzen.

### **Beschluss 2024-09: Einrichtung Schulstraßen**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Antrag auf Einrichtung von Schulstraßen:

*Wir beantragen, dass der Beirat Hemelingen die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auffordert, Schulstraßen gemäß dem anliegenden Rechtsgutachten vom 13.12.23 im Stadtteil Hemelingen einzurichten. Mit der Veröffentlichung des Antrages und unserer Namen sind wir einverstanden.*

*Vielen Dank für Ihre Unterstützung und mit freundlichen Grüßen  
Netzwerk Sicherer Schulweg Hemelingen*

Beschluss:

Der Beirat fordert das Amt für Straßen und Verkehr und die Senatorin für Bau, Mobilität

und Stadtentwicklung auf, die Einrichtung Schulstraßen in Hemelingen unter Berücksichtigung des beigefügten Gutachtens zu prüfen und anzuordnen.

### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 10.04.2024**

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.

**Beschluss 2024-10:** Tempo 30 auf der Georg-Bitter-Straße (angeschlossen an Beirat Östl. Vorstadt)

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Antrag des Ortsamt Mitte vom 23.09.2023:

*Hiermit beantrage ich auf der Georg-Bitter-Straße (GBS) ein Tempolimit 30 Km/h einzuführen.*

*Da die GBS eine Hauptverkehrsachse zwischen dem Bremer Süden und Osten darstellt und der Verkehr nicht einfach umgeleitet werden kann, stellt ein Tempolimit die einzige sinnvolle Möglichkeit dar, Emissionen zu reduzieren.*

*Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben gezeigt, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h die Lärmbelastung - gerade auch die Lärmspitzen außerhalb der Hauptverkehrszeiten - spürbar verringert. Ebenso wird durch ein Tempolimit die Umweltbelastung durch Abgase und Abrieb deutlich gesenkt.*

Beschluss:

Der Beirat schließt sich dem Beschluss des Fachausschusses für Mobilität des Beirats Östliche Vorstadt an und unterstützt den Bürgerantrag „Umsetzung eines Tempolimits von 30Km/h auf der Georg-Bitter-Straße“. Über die Weiterleitung an die zuständigen Kolleg:innen würden wir uns freuen.

Es ist noch keine Antwort eingegangen.

**Beschluss 2024-11:** Aufstellung von Fahrradständern Sebaldsbrücker Heerstraße

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

#### **Beschluss**

Der Beirat fordert das Amt für Straßen und Verkehr eine Planung für das Aufstellen von

Fahrradbügeln im unten markierten Bereich zu erstellen und dem Beirat vorzulegen.

Der Bereich wird mit zentraler Straßenbahn, Bus und Bahnhaltestelle stark genutzt, es sind derzeit keine Fahrradbügel dort vorhanden.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 05.06.2024**

Der zuständige Fachkollege hat sich die Situation vor Ort angeschaut. Er ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der vorhandene Querschnitt der Verkehrsfläche die Aufstellung von Fahrradbügeln leider nicht ermöglicht.

#### **Beschluss 2024-12: Geh- und Radwegsanierung Stresemannstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

#### **Beschluss:**

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf die Geh- und Radwege entlang der Stresemannstraße in einen guten Zustand zu versetzen. Beigefügte Bilder der Gehwege wurden entlang der Stresemannstraße aufgenommen. Diese Bilder zeigen exemplarisch den schlechten Zustand der Gehwege auf beiden Straßenseiten zwischen der Steubenstraße und der Malerstraße. An einigen Stellen ist der Gehweg sehr uneben und es ragen teilweise einzelne Gehwegplatten heraus. Zudem gibt es teilweise kleine Löcher. Dies ist, insbesondere bei Dunkelheit, eine Stolperfalle. Bei Regen ist der Gehweg oft nur schwer zu benutzen, da sich das Wasser an einigen Stellen sammelt und nicht abfließt. Durch den entstehenden Matsch ist es dort zudem relativ rutschig. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen stellt dies eine erhebliche Hürde dar. Bei der Instandsetzung ist darauf zu achten, dass der Baumschutz weiterhin gewährleistet wird.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 19.02.2024**

In der Stresemannstraße ist eine bauliche Behebung nur bedingt durchführbar. Im besagtem Bereich wurde die Pflasterdecke der Nebenanlage, teilweise von den flach verlaufenden Baumwurzeln der Straßenbäume hochgedrückt und musste in der Folge vom Amt für Straßen und Verkehr ausgebaut werden.

Gemäß §3 der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen, ist es verboten geschützte Bäume oder Teile von ihnen zu entfernen, zu zerstören, zu beschädigen oder in ihrem Weiterbestand zu beeinträchtigen. Das Verbot erstreckt sich auch auf Maßnahmen im Wurzelbereich unterhalb der Krone geschützter Bäume, die zu Beschädigungen oder Beeinträchtigungen führen können. Aufgrund dieser Vorgabe der Baumschutzverordnung, sind uns lediglich die provisorischen Maßnahmen möglich.

In der Stresemannstraße wird zeitnah eine anlassbezogene Kontrollfahrt zu den üblichen turnusmäßigen Kontrollfahrten durchgeführt. Um die Verkehrssicherheit zu

gewährleisten, werden vom Amt für Straßen und Verkehr im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen bei Notwendigkeit unverzüglich vorgenommen.

Aufgrund des Schadensbild wurden in der Stresemannstraße die amtl. Verkehrszeichen 101 (Gefahrstelle) nebst Zusatzzeichen „Gehwegschäden“ bzw. „Schäden in den Straßenanlagen“ straßen-baubehördlich angeordnet.

Wir bedauern sehr, Ihnen keine andere Möglichkeit, die zu einer kurzfristigen Verbesserung des Straßenzustandes führen könnte, aufzeigen zu können.

Gleichzeitig hoffen wir, etwas zur Aufklärung des Sachverhaltes beigetragen zu haben.

### **Beschluss 2024-13: Ampelanlage Pfalzburger Straße/ Föhrenstraße**

Radpremiumroute D19

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert eine Überarbeitung der Ampelanlage Pfalzburger Straße/ Föhrenstraße Radpremiumroute D19. Eine Verbesserung der Sicherheit der Fahrradfahrenden ist unbedingt notwendig, insbesondere muss den aus der Föhrenstraße kommenden PKW und LKW deutlich werden, wann Radfahrende grün bekommen.

### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 06.03.2024**

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.

### **Beschluss 2024-14: Zuständigkeit Winterdienst Treppen im Hemelinger Bahnhof**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 22.01.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert die zuständigen Stellen auf zukünftig die Zuwegungen zu den Bahnhöfen im Stadtteil im Winter zeitnah von Eis und Schnee zu befreien und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Trotz mehrfacher Hinweise wurde in den vergangenen Wochen dort keine Abhilfe geschaffen, insbesondere Am Bahnhof

Hemelingen waren die Treppen extrem glatt. Der Beirat ist zu informieren, wer für die Räumspflicht bei den Bahnhöfen in welchen Bereichen zuständig ist.

**Antwort der Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft vom 02.10.2024**

Grundsätzlich ist der Flächenverantwortliche zuständig. Für die Deutsche Bahn eigenen Anlagen ist die DB selber zuständig. Für den öffentlichen Straßenraum im Bremer Stadtgebiet ist Die Bremer Stadtreinigung (DBS) zuständig. Ansonsten gelten zudem die Anliegerpflichten gemäß Bremischen Landesstraßengesetz. Konkret beim Hemelinger Bahnhof ist die DBS für die Zuwegungen sowie für die Treppen des Bahnhofes zuständig. Die DBS hat Ihren Hinweis gerne entgegengenommen und nimmt dieses zum Anlass, um nochmals eindringlich die Dienstleister aufzufordern den nächsten Winterdienst ordnungsgemäß durchzuführen.

**Beschluss 2024-15:** Unterstützung einer unbefristeten Verlängerung der Außenstelle/Erweiterung der Einrichtung „La Campagne“ in der Hemelinger Bahnhofstraße  
Im Fachausschuss Bildung, Jugend, Soziales und Integration (BJS) am 15.02.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen unterstützt eine unbefristete Verlängerung der Außenstelle/Erweiterung der Einrichtung „La Campagne“ in der Hemelinger Bahnhofstraße.

**Beschluss 2024-16:** Pachtvertrag WVH/Zum Sporthafen Hemelingen/ Zuwegung/ öffentliche Grünfläche  
Im Geschäftsführungsausschuss(GFA) am 21.02.2024

Beschluss:

[...] der Beschluss gilt laut Geschäftsordnung als Beiratsbeschluss:

Die in der Anlage dargestellte Fläche soll wie im B-Plan vorgesehen öffentliche Grünfläche sein. Eine geplante Verpachtung wird abgelehnt.

Das Entscheidungsrecht des Beirates in dieser Sache ergibt sich aus §10 (1) Nr. 7 BeirOG:

§ 10 Entscheidungs- und Zustimmungrechte des Beirates

(1) Der Beirat entscheidet über

...

7. Ausbau, Umbau, wesentliche Um- und Zwischennutzung und Benennung von öffentlichen Wegen, Plätzen, Grün- und Parkanlagen, soweit diese stadtteilbezogen sind;

Der Beirat wünscht zudem die Schranke zu entfernen und durch einen (Klapp-) Poller zu ersetzen.

Antwort von Immobilien Bremen am 22.02.2024:

Diese Entscheidung nehmen wir zur Kenntnis und geben sie [...] weiter.  
Immobilien Bremen geht hier nun davon aus, dass dieses Grundstück zukünftig vom Umweltbetrieb Bremen als öffentliche Grünanlage verwaltet werden wird. Einen Pachtvertragsabschluss mit dem Sportverein werden wir hier auf Grundlage des Beiratsbeschlusses nicht weiter verfolgen.

**Beschluss 2024-17:** Beschluss zum Pachtvertrag Stellfläche WVH/ Zum Sporthafen Hemelingen  
Im GFA am 21.02.2024

Beschluss:

[...] der Beschluss gilt laut Geschäftsordnung als Beiratsbeschluss:

Eine geplante Verpachtung der in der Anlage dargestellten Fläche wird abgelehnt

Das Beteiligungsrecht des Beirates in dieser Sache ergibt sich aus §9 (1) Nr. 6

BeirOG:

§ 9 Beteiligungsrechte des Beirates

(1) Der Beirat berät und beschließt über die von den zuständigen Stellen gemäß § 31 erbetenen Stellungnahmen. Dies gilt insbesondere für folgende Angelegenheiten:

...

6. Vermietung, Ankauf, Verkauf, wesentliche Umnutzung und Zwischennutzung von öffentlichen Flächen und Gebäuden; die Grundzüge der vorgesehenen Planungen sind dem Beirat vorzulegen; Insofern ist der Beschluss als Stellungnahme zu werten, die im Entscheidungsverfahren berücksichtigt werden sollte.

Inhaltlich kann ich dazu ergänzen, dass die Stellfläche weiterhin allen Sport- und Freizeitnutzer:innen des Gebietes zur Verfügung stehen sollte, bei großen Veranstaltungen des WVH nutzen viele von dort den Platz, bei größeren Veranstaltungen der DKP die Nutzer:innen von dort. Wenn das Gelände verpachtet wird befürchtet der Beirat die Exklusive Nutzung durch einen Nutzer mit Verbotschildern, trotz nicht vorhandenem Pachtvertrag gab es in der Vergangenheit schon solche Schilder dort.

Antwort: Der Beirat hat in dieser Angelegenheit keine Zustimmungsrechte

**Beschluss 2024-18:** Beschluss zum Pachtvertrag Hauptgelände WVH/ Zum Sporthafen Hemelingen  
Im GFA am 21.02.2024

Beschluss:

Der Beschluss gilt laut Geschäftsordnung als Beiratsbeschluss:

Der Beirat wünscht die Vorlage des Pachtvertrages zur Stellungnahme.

Das Beteiligungsrecht des Beirates in dieser Sache ergibt sich aus §9 (1) Nr. 6

BeirOG:

§ 9 Beteiligungsrechte des Beirates

(1) Der Beirat berät und beschließt über die von den zuständigen Stellen gemäß § 31 erbetenen Stellungnahmen. Dies gilt insbesondere für folgende Angelegenheiten:

... 6. Vermietung, Ankauf, Verkauf, wesentliche Umnutzung und Zwischennutzung von öffentlichen Flächen und Gebäuden; die Grundzüge der vorgesehenen Planungen sind dem Beirat vorzulegen

### **Antwort von Immobilien Bremen vom 22.02.2024**

Ein Entscheidungsrecht des Beirates sehen wir als Immobilien Bremen und Sondervermögen Immobilien und Technik bei dieser öffentlichen Sportanlage allerdings wie schon beim Parkplatz nicht. Es findet keine Umnutzung statt, sondern lediglich die Überführung eines zwischen Bremenports und dem Sportamt vor vielen Jahren verlorengegangenen bestehenden Pachtvertrages zwischen dem Verein und der Stadtgemeinde Bremen in die richtige Zuständigkeit bei Immobilien Bremen.

**Beschluss 2024-19:** Rückmeldung zu den beiden Antworten zur Schulwegsicherung GS Osterhop und GS Parsevalstraße (Beschluss 2023-120)  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 05.02.2024

Beschluss:

1. Der Beirat bittet um Ergänzung der Antworten, es fehlen die eigenen Vorschläge des Amt für Straßen und Verkehr 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.

### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 08.04.2024**

#### **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 beigelegte 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.

**Beschluss 2024-20:** Optimierung der Radwegführung im Gewerbegebiet Hansalinie  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 05.02.2024

Bürgerantrag:

*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.*

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

*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. 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.*

Beschluss:

Beschluss zu Punkt 2 des Bürgerantrages – Optimierung der Radwegeführung  
Der Beirat stimmt dem Punkt 2 zu und bittet die zuständigen Stellen um Umsetzung der Forderungen aus dem Bürgerantrag.

Beschluss zu 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.

Punkt 1 wurde vertagt und zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal aufgerufen.

### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 08.04.2024**

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 Kreuzungsbereichen herangezogen werden und hiernach muss aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel eine Priorisierung vorgenommen werden.

**Beschluss 2024-21:** Rotmarkierung der Radwegequerungen im Gewerbegebiet Hansalinie

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 05.02.2024

Bürgerantrag:

*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.*

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

*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. 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.*

Beschluss:

Beschluss zu 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.

Beschluss zu 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.

Punkt 1 wurde vertagt und zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal aufgerufen.

### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 08.04.2024**

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 Kreuzungsbereichen herangezogen werden und hiernach muss aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel eine Priorisierung vorgenommen werden.

**Beschluss 2024-22:** Beauftragung Integriertes Entwicklungskonzept für Hemelingen  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 05.02.2024

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.

### **Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung vom 08.04.2023**

Die Unterstützung Hemelings 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 Konzeptions-phase 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.

**Beschluss 2024-23:** Aufstellung einer Lichtzeichenanlage Arberger Heerstraße  
Höhe Colshornstraße

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 05.02.2024

**Beschluss:**

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.

## **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 10.06.2024**

Von Seiten Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ist das untenstehende Vorhaben im Rahmen einer sog. strategischen Vorprüfung beurteilt worden. Im Ergebnis wird von dort zeitnah eine Verkehrszählung beauftragt. Zudem wird seitens Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung voraussichtlich mit Hilfe von Werkstudenten eine Verkehrsbeobachtung an mehreren Tagen stattfinden, um die geschilderten Dinge zu überprüfen.

### **Beschluss 2024-24:** Gegenmaßnahmen zum Parkverhalten im Dreieck Brüggeweg-Westerholzstraße-Klausstraße

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 05.02.2024

Bürgerantrag:

*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 keinesfalls eine temporäre, sondern die alltägliche Situation, für diese momentan praktisch unmöglich.*

*Ich bezweifle 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.*

Beschluss:

Der Beirat fordert das ASV 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 dass Fußgänger:innen auf die Straße ausweichen müssen.

## **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 18.03.2024**

Das Parken auf den Nebenanlagen ist hier nicht durch Beschilderung erlaubt und daher unzulässig. Anhand des Beschlusses ist aufzuweisen, 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.

### **Beschluss 2024-25:** Stellungnahme zum BP 2544 (Mercedes-Gelände)

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 05.02.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen unterstützt den neuen B-Plan 2544 und gibt folgende Stellungnahme ab:

- Ausgleichspflanzungen sind möglichst im Ortsteil vorzunehmen, ansonsten im Stadtteil vorzusehen. Diese sind als zusätzliche Bäume zu pflanzen, nicht als Ersatz für abgängige oder bereits gefällte Straßenbäume.
- Auf den Dachflächen soll so viel Photovoltaik wie irgend möglich realisiert werden.
- Die Lärmschutzgrenzwerte sollen eingehalten werden.
- Klimaneutralität soll als Ziel im B-Plan bis 2030 angestrebt werden.

#### **Beschluss 2024-26:** Geh- und Radweg Stresemannstraße

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 11.03.2024

Beschluss:

Der Fachausschuss beschließt, das ASV zu bitten, unter Berücksichtigung der Anforderung der Barrierefreiheit auf dem Rad- und Fußweg entlang der Stresemannstraße weitere Möglichkeiten zu prüfen, den jetzigen Zustand zu verbessern und die Vorschläge dem Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ zu übermitteln. Ggf. könnte der Radweg auch höher gelegt werden, um die Baumwurzeln zu schützen und trotzdem eine gut nutzbare Fläche herzustellen.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr 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.

#### **Beschluss 2024-27:** Fahrradabstellanlage Brünsweg

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 11.03.2024

Beschluss:

Der Fachausschuss beschließt, das ASV zu bitten, genauer zu prüfen, ob eine „kleine Lösung“ für das Aufstellen von Fahrradbügeln im Bereich Brünsweg möglich

ist und die Vorschläge dem Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ zu übermitteln.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 15.04.2024**

Nach einer Ortsbesichtigung, mussten wir feststellen, dass die Örtlichkeit ein Aufstellen von Fahrradbügel nicht zulässt. Die vorhandenen Breiten der Nebenanlagen reichen nicht aus.

**Beschluss 2024-28:** Aufstellung einer GMT der Deichbruchstraße (siehe 2024-06)  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 11.03.2024

Beschluss:

der Beirat Hemelingen bittet um Prüfung der Aufstellung einer GMT in der Deichbruchstraße /Hastedt.

#### **Antwort der BSAG vom 22.03.2024**

Wir waren vor Ort in der Deichbruchstraße in Hastedt und haben die Straße auf Möglichkeiten zur Aufstellung eines GMT's vorab geprüft.  
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.

**Beschluss 2024-29:** Beantragung einer Beratung in der Stadtbürgerschaft nach §11 Abs. 4 des (BeirOG) zum Sachverhalt der Mittelhöhe für die Offene Kinder- und Jugendarbeit in der Stadtgemeinde Bremen  
Im Beirat am 07.03.2024

Beschluss:

Die Sozialdeputation hat in ihrer Sitzung am 08.02.2024 den Antrag des Beirates Obervieland und anderer Beiräte wie auch Hemelingen hinsichtlich einer verbesserten finanziellen Ausstattung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit abgelehnt. Der Beirat Hemelingen schließt sich mit diesem Beschluss dem Beirat Obervieland an und beantragt daher nun ebenfalls gemäß §11 Abs. 4 des

Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter (BeirOG) zum Sachverhalt eine Beratung in der Stadtbürgerschaft.

Begründung:

Die Notwendigkeit, eine auskömmliche Finanzierungsgrundlage für die Offene Kinder- und Jugendarbeit zu schaffen bleibt aus Sicht des Beirates Hemelingen trotz des im Rahmen der Haushaltsberatungen angekündigten 7%-tigen Inflationsausgleichs auf alle Stadtteilbudgets dennoch bestehen.

Bemerkung: Dem Beschluss wurde nachgegeben und die Sitzung fand statt

**Beschluss 2024-30:** Varianten Schulwegsicherung Wilhelm-Olbers-Straße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 11.03.2024

Beschluss:

Nach kurzer Diskussion beschließt der Fachausschuss die Planung der Variante 1, mit einer Erhöhung der Radwegbreite auf insgesamt 2,50 Meter und einer Lösung zur Barrierefreiheit in der unmittelbaren Nähe der Haltestelle, fortzuführen. Der Beirat erklärt sich bereit, eine Anteilsfinanzierung mit einzubringen.

**Antwort (Telefonische Rückmeldung) des Amtes für Straßen und Verkehr vom 7.10.2024**

Es wurde die Finanzierung geprüft, aus Bremischen Mitteln ist kein Geld für die Umsetzung vorhanden, der Antrag im Programm Stadt-Land hatte keinen Erfolg, das Programm ist überzeichnet, inzwischen betreuen zwei neue Kolleg:innen das Projekt und arbeiten weiter daran. Die Chancen stehen nicht schlecht für eine Umsetzung, da es immer wieder neue Förderprogramme für den Radverkehr, gerade auch in Zusammenhang mit Schule gibt.

**Beschluss 2024-31:** Ampelanlage Pfalzburger Straße/Föhrenstraße eine grüne Fahrradampel mit Dunkelschaltung (siehe auch 2024-13)  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 11.03.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert das ASV auf, auf der Mittelinsel der Ampelanlage Pfalzburger Straße/Föhrenstraße eine grüne Fahrradampel mit Dunkelschaltung zu installieren.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 19.04.2024**

Radfahrende kommen von der Pfalzburger Straße mit Linksabbiegewunsch in die Föhrenstraße und haben auf den Radverkehrsanlagen kein sichtbares Radsignal für die Querung.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den linksabbiegenden Radverkehr werden wir Ihrer Forderung entsprechen und ein zusätzliches Signal auf der Mittelinsel montieren. Das Signal erhält die Signalfolge Grün/Rot/Grün.

**Beschluss 2024-32:** Kleine Marschstraße - komplettes Durchfahrverbot über die Brücke

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 11.03.2024

## **Beschluss**

Der Beirat fordert die zuständigen Stellen auf ein komplettes Durchfahrverbot über die Brücke über den Autobahnzubringer Hemelingen (Kleine Marschstraße) anzuordnen. Die Firma Bockmeyer, Autobahnmeisterei, Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste sollen die Brücke weiter nutzen können, ebenso Fußgänger:innen und Fahrradfahrende.

## **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 24.04.2024**

Die Sperrung für den Durchgangsverkehr wurde bereits aufgrund des Beschlusses vom 25. April 2023 geprüft mit Schreiben vom 28.08.2023 beantwortet. Der damalige Beschluss wurde damit begründet, dass die Brücke in der Kleinen Marschstraße zunehmend von PKW und Kleintransportern als Zufahrt in das Gewerbegebiet am Hemelinger Hafendamm genutzt und bei Stau auch zur Hansa-Linie genutzt wird. Durch die Sperrung sollte die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs erhöht werden. Der damalige Beschluss konnte hinsichtlich eines Durchgangsverbots für den Individualverkehr nicht befürwortet werden, weil einerseits keine Unfälle des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit Beteiligung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden im Bereich der Brücke für den Zeitraum von 10 Jahren vorkamen. Entsprechend lag keine Grundlage vor, die ein Verbot aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs rechtfertigen würde. Zudem ergab auch die Prüfung der Verhältnismäßigkeit, dass ein solcher Eingriff in die Rechte der betroffenen Verkehrsteilnehmer rechtswidrig wäre.

Mit Beschluss vom 11.03.2024 wurde keine neue Begründung vorgelegt, die eine Sperrung für die Kleine Marschstraße rechtfertigen würde. Deshalb kann dem Wunsch eines Durchfahrtsverbots für den Individualverkehr nicht zugestimmt werden.

## **Beschluss 2024-33: Parksituation am Sportgelände am Jakobsberg**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität vom 09.04.2024

### **Beschluss:**

Rettungswege müssen immer frei bleiben

1. Die zuständigen Behörden werden angefragt, welche behördlichen Maßnahmen in Bezug auf die Freihaltung insbesondere der Rettungswege ergriffen wurden, inwieweit die Berichte aus dem Bürgerantrag bestätigt werden können und ob die Parkverstöße geahndet wurden.
2. Falls die Verstöße wie Versperrung der Rettungswege bestätigt werden können, fordert der Beirat Hemelingen die zuständigen Stellen auf, diesen Bereich bei entsprechenden Veranstaltungen im Rahmen von Schwerpunktmaßnahmen intensiv zu kontrollieren und Verstöße zu sanktionieren.
3. Das Ordnungsamt als erste zuständige Stelle für den ruhenden Verkehr wird um Stellungnahme zum Bürgerantrag gebeten.

## **Antwort des Senators für Inneres und Sport am 30.04.2024**

Die Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes Bremen bestreift in regelmäßigen Abständen das gesamte Stadtgebiet. In diesem Zusammenhang ist der Verkehrsüberwachung die Parksituation am Jakobsberg (sofern es sich um öffentliche Straßen handelt) bekannt und bildet bereits jetzt einen

Schwerpunkt in diesem Ortsteil. Zur Gefahrenabwehr ist es dabei vordringliches Ziel der Verkehrsüberwachung, die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche freizuhalten und Engpässe zu vermeiden, sodass ein Durchkommen von Einsatzrettungsfahrzeugen gewährleistet ist. Auch akute, plötzlich eintretende Veränderungen der Situation vor Ort oder verkehrsgefährdende Situationen sind zu verhindern.

Dies wird auch außerhalb der Dienstzeiten der Verkehrsüberwachung durch Kräfte der Polizei Bremen im Rahmen des Möglichen gewährleistet. Der konkrete Einsatz der Kräfte der Verkehrsüberwachung erfolgt dabei mit dem Ziel, möglichst alle Problemlagen in allen Stadtteilen abzudecken. Aufgrund der derzeitigen Personalausstattung kann eine flächendeckende Bestreifung des gesamten Stadtgebietes durch die Verkehrsüberwachung leider nicht erfolgen.

Sollte beim BSC Hastedt eine Großveranstaltung geplant sein, können sich die Vertreter gerne über das Postfach des Ordnungsamtes an die Verkehrsüberwachung wenden. Soweit die Veranstaltung innerhalb der Dienstzeiten stattfindet und die Einsatzplanung es zulässt, wird das Ordnungsamt den Bereich selbstverständlich mit überwachen und für Erhalt der Rettungssicherheit sorgen. Der Verein könnte auch eigenständig Ordner beschäftigen, um die auf den privaten Flächen parkenden Kraftfahrzeuge auf die legalen Parkplätze zu lotsen. Dies wird in anderen Vereinen durchaus so praktiziert. Sicherlich kann sich die Parksituation auf Bremens Straßen nicht von heute auf morgen verbessern. Ich gehe aber davon aus, dass uns die Verbesserung der Parksituation im gesamten Stadtgebiet mit der Neuordnung des Parkraums auch in der kommenden Legislaturperiode als Schwerpunkt begleiten wird und werde mich weiterhin für eine prioritäre Umsetzung einsetzen.

#### **Beschluss 2024-34: Flughafen Bremen**

Im Fachausschuss Umwelt, Lärm und Gesundheit am 19.02.2024

#### **Beschluss:**

Der Beirat Hemelingen fordert den Senat und die Flughafen Bremen GmbH auf:

- die Daten zu der Anzahl der Privatjets, die in Bremen über unseren Stadtteil Hemelingen starten und landen, sowie ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß und den Ausstoß anderer klimaschädlicher Emissionen zu erheben und diese zu veröffentlichen;
- perspektivisch das Starten und Landen von Privatjets über Hemelingen nicht mehr zu genehmigen, sofern diese nicht klimaneutral und Lärm-arm betrieben werden oder Maintenance, medizinischen Transporten oder Flugschulung dienen;
- wenn ein solches Landeverbot rechtlich nicht umsetzbar sein sollte, mindestens die Start- und Landegeühren in Bremen für Privatjets so anzupassen und differenziert auszugestalten, dass sie den tatsächlichen Schaden an Umwelt und Klima durch erhöhte Emissionen abbilden.
- die Einnahmesituation des Flughafens durch gezielte Unterstützung des Non-Aviation-Geschäfts zu stärken, z.B. in den Bereichen Parken, Veranstaltungen, Vermietung etc.

#### **Antwort von Flughafen Bremen GmbH vom 13.05.2026**

- **Forderung 1 „die Daten zu der Anzahl der Privatjets, die in Bremen über unseren Stadtteil Hemelingen starten und landen, sowie ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß**

**und den Ausstoß anderer klimaschädlicher Emissionen zu erheben und diese zu veröffentlichen;“:**

Informationen zu Flugbewegungen über einzelnen Wohngebieten sind bei der Deutsche Flugsicherung GmbH zu erfragen. Es ist empfehlenswert, zu definieren, welche Luftfahrzeuge unter dem Begriff „Privatjets“ verstanden werden.

Daten zu Emissionen über einzelnen Stadtteilen der Stadtgemeinde Bremen können nicht zur Verfügung gestellt werden. Es wird insofern auf das Biomonitoring der Flughafen Bremen GmbH verwiesen. Die Informationen hierzu sind auf der Seite <https://www.bremen-airport.com/umwelt/lebensraum-flughafen> verfügbar.

**• Forderung 2: „perspektivisch das Starten und Landen von Privatjets über Hemelingen nicht mehr zu genehmigen, sofern diese nicht klimaneutral und Lärmarm betrieben werden oder Maintenance, medizinischen Transporten oder Flugschulung dienen;“**

Die Zulässigkeit des Betriebs des Verkehrsflughafens Bremen ist in der Genehmigung vom 28. August 2000 geregelt. Hiernach besteht eine Betriebspflicht im Rahmen der Regelungen der v.g. Betriebsgenehmigung. Eine Begrenzung des Luftverkehr wäre daher rechtswidrig im Sinne des § 45 LuftVZO. Im Übrigen ist die Deutsche Flugsicherung GmbH für die Flugverfahren verantwortlich.

**• Forderung 3: „wenn ein solches Landeverbot rechtlich nicht umsetzbar sein sollte, mindestens die Start- und Landegebühen in Bremen für Privatjets so anzupassen und differenziert auszugestalten, dass sie den tatsächlichen Schaden an Umwelt und Klima durch erhöhte Emissionen abbilden.“**

Sofern die Frage auf die Start- und Landeentgelte, die aufgrund der Entgeltordnung der Flughafen Bremen erhoben werden, gemeint sind, wird auf die aktuelle Entgeltordnung vom 01. Februar 2020 verwiesen. Aufgrund dieser Entgeltordnung werden bereits lärm- und emissionsbezogene Start- und Landeentgelte sowie Nachtzuschläge von den Luftverkehrsgesellschaften erhoben.

Sofern tatsächlich Start- und Landegebühen geändert werden sollen, ist diese Frage mit den jeweils zuständigen Institutionen des Bundes und des Landes zu erörtern.

**• Forderung 4: „die Einnahmesituation des Flughafens durch gezielte Unterstützung des Non-Aviation-Geschäfts zu stärken, z.B. in den Bereichen Parken, Veranstaltungen, Vermietung etc.“**

Die Steigerung der Wertschöpfung ist eine dauerhafte Aufgabe, die von der Geschäftsführung verantwortet wird. Die Umsetzung konkreter Projekte, wie z.B. die Konzepte für die gesamtheitliche Vermietung auf der Luftseite, Optimierung der Parkerlöse, Aufbau eines Elektroladeparks sowie der Ausbau weiterer Services, werden derzeit geprüft. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Wertschöpfung durch die Erweiterung bzw. Entwicklung neuer Geschäftsfelder derzeit aufgrund der Teilnahme an der Stabilisierungsmaßnahme in Form einer Rekapitalisierung gemäß der „Bundesregelung für Rekapitalisierungsmaßnahmen und nachrangiges Fremdkapital 2020 vom 11.12.2020“ nicht möglich.

**Beschluss 2024-35: Wolfsschutzkonzept für Bremen**  
Im Fachausschuss Umwelt, Lärm und Gesundheit vom 19.02.2024

**Beschluss:**

Der Beirat Hemelingen fordert ein Wolfsschutzkonzept für Bremen. Es wird um Abstimmung mit den Fachverbänden gebeten.

**Begründung:**

Gerade Hemelingen ist aufgrund seiner geografischen Lage prädestiniert als Einfahrtstor für Wölfe. Durch das Vorkommen von Wölfen in Hemelingen wurde in den vorangegangenen Monaten deutlich, dass es in Hemelingen und Bremen an einem Konzept zum Umgang mit Wölfen fehlt.

Andere Bundesländer sind hier bereits weiter und verfügen über ein Wolfsschutzkonzept. Auch in Zukunft ist davon auszugehen, dass Wölfe in Bremen vorkommen werden. Für einen besseren Umgang mit dieser Thematik wird daher ein Wolfsschutzkonzept für Bremen gefordert.

Antwort des Senators für Inneres und Sport vom 21.10.2024

Das Land Bremen verfolgt meiner Ansicht nach schon seit der ersten Sichtung eines Wolfs in unserem Land (2016 in Horn) genau diese Linie. Das bremische Wolfskonzept setzt sich aus verschiedenen Elementen zusammen, die auf der Internetseite der SUKW dargestellt sind. Hinter dem folgenden Link finden Sie Informationen zum Thema Wolf", aus denen der Umgang mit der Art in Bremen hervorgeht.

[Wolf | Kontaktpersonen | Verhaltensregeln - Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft \(bremen.de\)](#)

Für Sichtungs- und Schadensmeldungen gibt es das Wolfstelefon (361-77900) bzw. eine Online-Eingabemöglichkeit. Bei Schadensfällen stehen die Wolfberater:innen bereit, um Betroffene vor Ort zu unterstützen und die Schadensursache zu ermitteln, eine Voraussetzung auch für den finanziellen Ausgleich von Schäden. Vorbeugend wird der Herdenschutz durch wolfsabweisende Zäune finanziell gefördert. Ein Faltblatt gibt Verhaltenshinweise für den Fall einer Begegnung mit einem Wolf. Bremen beteiligt sich an Bund-Länder-Abstimmungen, um die dynamische rechtliche Entwicklung zu begleiten, von den Erfahrungen der anderen Länder zu profitieren und die nötigen Schlussfolgerungen für das eigene Wolfsmanagement zu ziehen. Einmal jährlich trifft sich ein Runder Tisch mit Vertretungen aller betroffenen Fachverbände und Institutionen, mit denen die Naturschutzbehörde auch anlassbezogen im Austausch steht, sodass ich, auch diese Forderung des Beirats als erfüllt ansehe. Die Handlungsmöglichkeiten sind jedoch begrenzt. Der strenge Artenschutz gibt den Rahmen vor. Das mussten die Behörden in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, deren Schnellabschussgenehmigungen jüngst von den Gerichten aufgehoben wurden, wieder erfahren. Auch wenn der Schutzstatus des Wolfes, wie auf europäischer Ebene diskutiert, gesenkt werden sollte, bliebe er eine geschützte Art. Wir müssen uns dauerhaft darauf einstellen, dass Wölfe immer mal wieder unser Land durchstreifen werden. Auen sind seit je her Wanderkorridore für wildlebende Tiere. Gerade in Hemelingen sind daher gelegentliche Wolfssichtungen wahrscheinlich. Da Jungwölfe sehr weit wandern (der in Hemelingen bestätigte Wolf stammte aus Sachsen und wurde Wochen später in den Niederlanden nachgewiesen), kann sporadisches Durchstreifen nicht verhindert werden, wenn man die Art in Deutschland nicht wieder ausrotten will.

Aus Sicht der Naturschutzbehörde kommt es für die Risikominimierung darauf an, dass die o.g. Verhaltenshinweise weit verbreitet und beachtet werden und vermeintliche Sichtungen so schnell wie möglich der Naturschutzbehörde gemeldet werden. Völlig kontraproduktiv sind Fake-News, wie sie zuletzt über eine angebliche Sichtung in Hemelingen an die Presse gingen.

In akuten Gefahrensituationen ist die Polizei zu rufen. Mit allen anderen Fragen zum Thema Wolf wenden Sie sich gerne an den Wolfsbeauftragten des Landes Bremen, Herrn Torve Christiansen (361-6660).

Wolfsmanagement bleibt eine sich unter den rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen wandelnde Aufgabe, zu deren Gelingen alle durch bedachtes Handeln beitragen können.

**Beschluss 2024-36:** Informationsanfrage Blitzer nach §7 BeirOG AW: Beschlüsse zur Schulwegsicherung Hemelingen

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 15.04.2024

Beschluss:

Im Beirat kam im Anschluss die Frage auf: „Wie hoch die Einnahmen bei solchen Blitzern sind und nach wie vielen Jahren amortisiert sich so eine Anlage in der Regel.“

#### **Antwort des Senators für Inneres und Sport am 06.05.2024**

Vergleichbare Anlagen, die innerstädtisch neu eingerichtet worden sind, haben wir in der Stadt Bremen nicht. Deshalb ist ein direkter Vergleich nicht möglich.

Feste Anlagen, gerade im innerstädtischen Bereich, sind schnell bekannt und erfüllen dann kaum mehr ihren Zweck. Neue Anlagen sind nur noch als sog. Kombi-Anlagen erhältlich. Also Rotlicht und Geschwindigkeitsüberwachung in einem Gerät. Neben den Anschaffungskosten kommen noch jährliche Wartungs- und Eichungskosten dazu. Weiterhin sind Personalkosten zu berücksichtigen.

Etwa die Bearbeitung der Bildauswertung, die Bearbeitung der Verwarnung und Bußgeldbescheide, sowie mögliche anhängige

Gerichtsverfahren. Insofern kann nicht gesagt werden, wann sich eine solche Anlage „amortisiert“. Die Polizei Bremen setzt im

innerstädtischen Bereich aus den genannten Gründen auf mobile oder teilstationäre Anlagen. Gesagt werden kann, dass

erfahrungsgemäß das Verhältnis Verwarnung zu Bußgeld bei 70 zu 30% liegt. Das bedeutet, dass die meisten Verstöße im

Geschwindigkeitsbereich unter 55€ liegen. Rotlichtverstöße sind regelmäßig bußgeldbewährt, liegen also über 55€ und haben einen erhöhten Bearbeitungsbedarf.

**Beschluss 2024-37:** Radwegemarkierungen Hansalinie (siehe auch 2024-21 und 2024-62)

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 15.04.2024

Beschluss:

1. Der Beirat fordert das ASV auf den Vorgang erneut zu Prüfen. Aufgrund des starken LKW-Verkehrs sind die Rot-Markierungen im Gewerbegebiet besonders wichtig.

2. Der Beirat wünscht eine Übersicht zu möglichen anfallenden Kosten für Rotmarkierungen und deren Instandhaltung

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 06.05.2024**

Zu 1) In diesem Jahr werden bereits die drei Einmündungen der Straßen Le-Havre Straße, Bordeaux-Straße und La-Rochelle-Straße in die Europaallee mit Rotmarkierungen versehen. Für zusätzliche Rotmarkierungen entlang der Europaallee stehen derzeit keine entsprechenden Haushaltsmittel zur Verfügung.

Zu 2) Auf Grundlage des aktuellen Jahresvertrages fallen für das Aufbringen einer Rotmarkierung bei einer zweispurigen Einmündung (ca. 10 m<sup>2</sup> Grundfläche) Herstellungskosten in Höhe von ca. 7.000 € brutto an. Hierin sind sämtliche Kosten inkl. Verkehrssicherung eingerechnet. Sofern es sich um einen größeren Knotenpunkt handelt, ist mit höheren Herstellungskosten zu rechnen. Für die Instandhaltung einer gleich großen Rotmarkierung steigen die Kosten auf ca. 8.000 € brutto an, da zusätzliche Fräs- sowie Markierungsarbeiten (Weißmarkierung) anfallen.

#### **Beschluss 2024-38: Carsharing Sebaldsbrück**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 15.04.2024

Bürgerantrag:

*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.*

*Begründung: 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. Bei den von mir genannten Grundstücken handelt es sich um öffentlichen Grund. Private Grundstücke, die für die Einrichtung eines Mobilpunktes geeignet wären, sind mir nicht bekannt.*

Beschluss:

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 geeignetere Standorte.

*Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 09.01.2024*

Der Beirat Hemelingen auf seiner Sitzung des Fachausschusses für Bau und Klimaschutz am 19.04.2024 den Beschluss gefasst, den Bürgerinnenantrag mit zwei Standortvorschlägen zur Einrichtung eines mobil.punkts zu prüfen.

Die Unterstützung des Beirat Hemelings für die Einrichtung eines mobil.punktes und der Vor-schlag der Bürgerin in Sebaldsbrück wird ausdrücklich begrüßt.

Mobil.punkte sind Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum, die deutschlandweit ausgeschrieben werden und Carsharing-Anbieter können sich bewerben, um ihre Fahrzeuge dort zu platzieren. Bei der Planung von neuen mobil.punkten müssen Rahmenbedingungen beachtet werden, damit der Standort attraktiv und wirtschaftlich für Carsharing-Anbieter ist und diese ein Interesse haben dort Fahrzeuge zu platzieren. Folgende Faktoren werden bei Standortvorschlägen geprüft:

- gute Sichtbarkeit und Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad im Stadtteil und/oder Vernetzung mit dem ÖPNV durch nahegelegene Haltestelle
- hohe Bevölkerungsdichte für eine potentielle Wirtschaftlichkeit und eine ausgewogene Mischung an potentiellen gewerblichen und privaten Nutzer:innen im Umkreis von 300 m um den Standortvorschlag
- Fläche im Besitz der Stadtgemeinde (öffentlicher Raum) und Ausweisung als Verkehrsfläche
- ausreichend Platz für die Einrichtung eines mobil.punktes (Fläche von mindestens 3 Kfz-Stellplätzen notwendig)
- Sicherheit am Standort (Vermeidung von Angsträumen)

Die Standortvorschläge der Bürgerin sind eine Grünfläche an der Ecke Pletzerstraße/Gluudstraße/Im großen Felde sowie ein Parkplatzgrundstück in der Vahrer Straße gegenüber der Einmündung Bevenser Straße. Beide Standorte sind nach Prüfung der oben genannten Kriterien weniger geeignet.

Im Umkreis des Parkplatz Vahrer Straße liegen primär die Grund- und Oberschule, die Sportanlagen vom ATSV Sebaldsbrück sowie Grünflächen, Kleingartenanlagen und die Gewerbeflächen. Der Standort bietet leider keine potentielle Nutzer:innen-Dichte die eine Wirtschaftlichkeit eines Carsharing-Standorts gewährleisten. Im Rahmen der Neuplanung des Bereichs „Alte Süßwarenfabrik“ wird die Einrichtung einer Carsharing-Station auf privatem Grundstück im Rahmen des Mobilitätskonzepts nach Mobilitäts-Bau-Orts-gesetz geplant. Diese wird öffentlich zugänglich für alle Bewohner:in-nen sein. Vorteil der Entwicklung eines Carsharing-Angebots auf privaten Grund ist die Möglichkeit der Zahlung eines Betriebskostenzuschusses bei wirtschaftlich schwierigen Lagen im Rahmen des Mobilitätskonzept.

Der zweite Standort an der Ecke Pletzerstraße/Gluudstraße/Im großen Felde ist ein Grünstreifen (Grünfläche), der nicht gut sichtbar mitten im Wohnquartier liegt. Auch an diesem Standort ist es für die Carsharing-Anbieter schwierig eine Wirtschaftlichkeit zu erreichen, da eine geringe Bevölkerungsdichte (primär Ein-Familien-Haus-Bebauung) im Umkreis zu finden ist.

Weitere Standortvorschläge aus dem Beirat oder von Bürger:innen für mobil.punkte im öffentlichen Straßenraum können jederzeit eingereicht werden, gerne kann ich auch noch weitere Informationen zur Standortsuche geben. Bei der weiteren mobil.punkt-Planung werden wir den Stadtteil Hemelingen berücksichtigen.

#### **Beschluss 2024-39: Kontrolle der Kleinen Westerholzstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 15.04.2024

Bürgerantrag:

*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 das starke 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.*

Beschluss:

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.

#### **Antwort des Senators für Inneres und Sport am 23.05.2024**

Die Kräfte der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes Bremen bestreifen in regelmäßigen Abständen das gesamte Stadtgebiet. Dabei wird bei der Steuerung des Einsatzes versucht, im Rahmen der Möglichkeiten alle Stadtteile ausgewogen zu überwachen. Der Ortsteil Hemelingen gehört zum täglichen Einsatzbereich, auch wenn eine zeitlich lückenlose Überwachung nicht möglich ist. Bei Vorliegen von konkreten Behinderungen ist ein sofortiges Abschleppen möglich. Sollte eine Halterabfrage die Situation nicht umgehend auflösen, wird unverzüglich abgeschleppt. Das Ordnungsamt wurde über den Bürgerantrag und den Beschluss des Beirates informiert und wird den gegenständlichen Bereich im Blick behalten.

**Beschluss 2024-40:** Einbahnstraßenregelung in Bösestraße/ Rüschesstraße/  
Brinkmannstraße

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 15.04.2024

Beschluss:

Das ASV und andere zuständige Stellen werden gebeten zu prüfen, ob die geplante Einbahnstraßenregelung um die Grundschule Brinkmannstraße (Bösestraße/ Rüschesstraße/ 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.

#### **Antwort des Senators für Inneres und Sport vom 23.04.2024**

Vorschlag: Der Beirat beobachtet (wie auch die Polizei) die bestehende Regelung für 4 Wochen, somit bis zum 15.05.2024. Sollte sich der Verkehr beim Einbiegen in die Hemelinger Heerstraße weiter unzufrieden darstellen, ist die Änderung der Einbahnstraßenrichtung erneut zu prüfen.

**Beschluss 2024-41: Integriertes Entwicklungskonzept**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 15.04.2024

Beschluss:

Nach Beratung der o.g. Antwort hat der Beirat dazu eine Informationsanfrage gemäß §7 BeirOG: Wie sieht der Zeitplan für die Vorbereitung und Umsetzung des IEK aus, wann ist geplant das IEK Hemelingen zu beauftragen?

**Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 22.04.2024**

Wie wir Ihnen am 08. April bereits mitgeteilt haben, sind wir bei der Erarbeitung der Konzepte als Grundlage der Städtebauförderung (VU und IEK) jeweils auf die Zuarbeit diverser Fachressorts angewiesen. In den letzten zwei Jahren haben wir zusätzlich zu den schon laufenden IEK noch zwei weitere aufgelegt, die die Kapazitäten der beteiligten Ressorts erfordern, und stehen mit zwei weiteren kurz bevor. Jetzt ist die Bearbeitung dieser bzgl. der Kapazitäten der Ressorts abzuwarten; sobald wieder Ressourcen frei sind, werden wir uns den nächsten IEK zuwenden.

**Beschluss 2024-42: Reinigung der Radwege**

Im Fachausschuss Umwelt, Lärm und Gesundheit am 06.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert im Zuge der Förderung des Radverkehrs häufigere Reinigungsintervalle auf den Radpremiumrouten und anderen stark frequentierten Radwegen.

**Antwort der Bremer Stadtreinigung am 31.05.2024**

Die Bremer Stadtreinigung (DBS) reinigt grundsätzlich den gesamten öffentlichen Straßenraum einschließlich der Fahrbahnen und Radwege. Als Rechtsgrundlage sind hier u.a. § 3 Abs. 1 Ziff. 2 des Ortsgesetzes über die Errichtung der Anstalt Die Bremer Stadtreinigung, Anstalt öffentlichen Rechts sowie § 39 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) anzuführen. Die Art und der Umfang der Reinigung richten sich nach den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf Fahrbahnen und Radwegen ist somit maßgebend für die Intensität der Reinigungsmaßnahmen. Dementsprechend werden alle Radwege grundsätzlich einmal in Woche mit einer Kehrmachine gereinigt. In Verbindung mit § 40 des BremLStrG und der gegebenenfalls erforderlichen Sanktionierung von Fehlverhalten, sollte somit die Verkehrssicherheit auf den Radwegen gegeben sein.

Eine Veränderung des optimierten, bedarfsorientierten Kapazitäts- und Ressourceneinsatzes bei den leistenden Einheiten kann zu einem Reinigungsmangel in anderen Regionen führen und muss daher nachvollziehbar und begründbar sein. Ferner sind die daraus resultierenden Mehrausgaben für Mehraufwendungen für

diese Leistungsanpassungen zu begründen, da der wirtschaftliche Umgang mit Haushaltsmitteln erforderlich ist.

DBS ist derzeit keine erhöhte Problem-/ Beschwerdelage, die eine generelle Anpassung der Reinigungsintervalle zur Erfüllung der Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den Radwegen erforderlich macht, bekannt.

Eine Ausnahme stellt hierbei der Hastedter Osterdeich dar. Hier wird das Reinigungsintervall dem Intervall des Radweges Osterdeich von 1 x wöchentlich auf 2 x Woche erhöht.

**Beschluss 2024-43:** Straße „Kraftwerksdeich“ zur Fahrradstraße machen  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert das ASV auf die Straße „Kraftwerksdeich“ aufgrund der starken Frequentierung mit Fahrradfahrenden zur Fahrradstraße zu machen. Bei der Gelegenheit soll auch für die aus dem Kraftwerksdeich kommenden PKW das Piktogramm Fahrradfahrende von links und rechts an der Einmündung Föhrenstraße erneuert werden.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 24.07.2024**

Die Bremer Leitlinien zur Einrichtung von Fahrradstraßen befindet sich derzeit in der Abstimmung. Rückfragen hierzu richten Sie bitte an die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat. 51. Die Straßenverkehrsbehörde wird nach Bekanntmachung der neuen Leitlinie die Prüfung für den Kraftwerkdeich vornehmen und dem Beirat das Ergebnis mitteilen.

Nach Rückmeldung aus dem zuständigen Referat sind in dem Bereich keine Piktogramme angeordnet worden. Der zur Verfügung gestellte Betriebsplan bestätigt dies auch. Entsprechend besteht aus unserer Sicht kein Nachmarkierungsbedarf.

**Beschluss 2024-44:** Tempo 30 Bereiche in Bremen  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fragt die zuständigen Stellen: Ist Bremen darauf vorbereitet mehr Tempo 30 Bereiche einzurichten, wenn der Bund dafür die gesetzlichen Grundlagen geschaffen hat?

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 12.06.2024**

Grundsätzlich ist die Straßenverkehrsbehörde des ASV fachlich dazu in der Lage, mit der in Rede stehenden Thematik umzugehen.

Aktuell liegen auf Bundesebene allerdings keine konkreten Rahmenbedingungen zur Ausweitung der vorhandenen Tempo-30-Regeln vor, weshalb eine genauere Bewertung, u.a. in Hinblick auf die erforderlichen Ressourcen zur Umsetzung, nur sehr bedingt möglich ist.

**Beschluss 2024-45:** Lärmaktionsplan 4. Stufe  
Im Fachausschuss Umwelt, Lärm und Gesundheit am 06.05.2024

## Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, die Hemelinger Themen mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen und jeweils vorgeschlagene Aktivitäten und einen dazugehörigen Zeitplan vorzulegen.

Zu den einzelnen Punkten werden folgende Stellungnahmen abgegeben:

- Zu Punkt 5.1 Nr.7: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Der Beirat fordert diese Überprüfung vorzunehmen und dazu einen Zeitplan vorzulegen.
- Zu Punkt 5.1 Nr.8: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahnzubringer Hemelingen. Der Beirat fordert dazu einen Zeitplan vorzulegen.
- Zu Punkt 5.1 Nr.9: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). BSAG: Die Vahrer Straße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße und verbindet als Achse das Quartier Horn-Lehe/Schwachhausen/Radio Bremen mit dem Bremer Osten. Sie wird als solche von einer BSAG-Buslinie befahren (wochentags tagsüber im 15-Minuten-Takt und am Wochenende maximal im 20-Minuten-Takt). Die eingesetzten BSAG-Busse sind 12- sowie 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechen den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge. Der Beirat fordert die schalltechnischen Untersuchungen zu beauftragen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Dazu soll die ganze Vahrer Straße betrachtet werden, nicht nur der 4-spurige Bereich. Die Stellungnahme soll auf alle von den Anwohner:innen in diesem Punkt benannten Bereiche ausgeweitet werden.
- Zu Punkt 5.1 Nr.10: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 zum Gesamtlärm: Die Darstellung der Lärmkarten erfolgt entsprechend der Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der für Deutschland dafür erlassenen Vorschriften und Gesetze. Eine Summation mehrerer Lärmquellen ist derzeit nicht vorgesehen. Es gibt seit mehreren Jahren Bestrebungen zur Umsetzung einer Gesetzgebung und Rechenvorschrift zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen. Bisher ist aber nicht absehbar, wann eine solche Gesetzgebung kommen wird. Im Rahmen der Betrachtung Ruhiger Gebiete wurde behördenintern eine Summenlärmkarte aller Verkehrslärmquellen erstellt. Diese kann aufgrund der fehlenden rechtlichen Vorgaben aber nur orientierend für diesen Zweck herangezogen werden. Der Beirat fordert die schalltechnischen Untersuchungen zu beauftragen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Die Stellungnahme soll auf alle vom Beirat in diesem Punkt benannten Bereiche ausgeweitet und die Untersuchungen für alle benannten Bereiche

durchgeführt werden. Alle benannten Bereiche sind in der Lärmübersicht auffällig, was als Auslöser für die Untersuchung ausschlaggebend sein sollte.

- Zu Punkt 5.1 Nr.11: Amt für Straßen und Verkehr: Zur Optimierung Fahrbahnbelag: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung. Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung. Der Beirat fordert eine weitere Erläuterung, warum Flüsterasphalt keine Verbesserung geben sollte, diese Maßnahme wurde auf dem Autobahnzubringer Hemelingen als Maßnahme zur Lärminderung eingesetzt. Der Beirat fordert die Vorlage eines Zeitplans für die Information zur Untersuchung am Hastedter Osterdeich.
- Zu Punkt 5.1 Nr.60: Der Beirat fordert hier auch eine Stellungnahme des ASV, gibt es mögliche Maßnahmen z.B. durch eine andere Ampelschaltung.
- Zu Punkt 5.1 Nr.61: Amt für Straßen und Verkehr: Die Unterschiede durch den Materialwechsel lassen sich nur durch den Austausch der Betonoberfläche beseitigen. Inwieweit hier ein Materialwechsel vorgesehen ist, kann derzeit nicht beurteilt werden. Der Beirat fordert zu prüfen, ob es alternative Materialien gibt und ob diese eingebaut werden können.
- Zu Punkt 5.1 Nr.62: hanseWasser Bremen GmbH: Nach Überprüfung konnte festgestellt werden, dass die Lärmquelle in der Colhornstraße ein Rostenkasten ist. Dies wurde zuständigkeitshalber an das ASV weitergegeben. Der Beirat bittet um Auskunft, ob der Schaden inzwischen behoben wurde.
- Zu Punkt 5.1 Nr.63: Der Beirat fordert den Senator für Inneres und Sport auf Vorschläge für die Verbesserung der Situation zu erarbeiten und vorzulegen.
- Zu Punkt 5.1 Nr.64: Beschluss wie zu Punkt 5.1 Nr.9
- Zu Punkt 5.1 Nr.66: Beschluss wie zu Punkt 5.1 Nr.9
- Zu Punkt 5.1 Nr.68: Der Beirat bittet um Auskunft, wo die Lärmbelästigung auftritt.
- Zu Punkt 5.1 Nr.70: Amt für Straßen und Verkehr: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung. Der Beirat fordert in diesem Bereich alternative Lösungen zur Lärmreduzierung zu prüfen, wie ggf. eine Reduzierung der Fahrspuren, ggf. in Verbindung mit der Querspange Malerstraße/Verlängerung Straßenbahnlinie 3.
- Zu Punkt 5.1 Nr.72: Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden. Der Beirat fordert die zuständigen Stellen auf Lösungsmöglichkeiten vorzuschlagen.
- Zu Punkt 5.1 Nr.74: Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer

Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden. Der Beirat fordert Maßnahmen zur Lärmreduktion, insbesondere im Bereich der Brücke, zu erarbeiten und mit Zeitplan vorzulegen.

- Zu Punkt 5.2 Nr.28: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahnzubringer Hemelingen. Der Beirat fordert Maßnahmen vorzuschlagen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Dazu sollen auch die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen nach Fertigstellung unverzüglich vorgestellt werden.
- Zu Punkt 5.2 Nr.31: Der Beirat fordert einen Zeitplan, wann welche Bremischen Bereiche untersucht werden, der Beirat fordert zudem effektive Lärmschutzwände im Verlauf der A1 im Bereich Stadtteil Hemelingen sowie eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit in der Nacht als Lärmschutzmaßnahme.
- Zu Punkt 5.2 Nr.50: Der Beirat fordert eine Überprüfung, ob die Verwendung von Flüsterasphalt hier den Lärm mindern würde.
- Zu Punkt 5.2 Nr.50: Beschluss wie zu Punkt 5.2 Nr. 28
- Zu Punkt 5.2 Nr.129, 130, 131: Die Autobahn GmbH des Bundes: In den Anwendungsbereich der Lärmvorsorge wird in Zukunft der 8- streifige Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 1 fallen. Die gesetzlichen Vorgaben werden beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen berücksichtigt. Demnach entstehen durch den Ausbau der A 1 evtl. Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Schallschutz. Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz- Richtlinien-StV erforderlich. Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung nach §45 StVO auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Für eine Ausweisung sind je nach Gebietskategorie Überschreitungen der entsprechenden Richtwerte (70 dB(A) – 75 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) – 65 dB(A) in der Nacht) sowie eine Pegelreduzierung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von mind. 2,1 dB(A) nachzuweisen. Der Beirat fordert die Durchführung der benannten notwendigen Berechnungen nach den Gesetzlichen Grundlagen und Auskunft zu den Ergebnissen, die Lärmkartierung sieht in diesen Bereichen deutliche Überschreitungen, was Anlass zur Berechnung und Untersuchung ist. Dazu sollen alle in den Beschlüssen des Beirates benannten Bereiche betrachtet werden, neben der Absenkung der Geschwindigkeit ist auch der Einbau von Lärmschutzwänden zu überprüfen.
- Zu Punkt 5.3 Nr. 43 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Die genannten Straßenabschnitte wurden aktuell nicht als Abschnitte mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden. Da die von Beirat benannten Bereiche laut Lärmkartierung alle besonders belastet sind fordert der Beirat Vorschläge für Verbesserungsmaßnahmen und Zeitpläne, jeweils für die einzeln benannten Bereiche.

- Zu Punkt 5.3 Nr. 44 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 am Hastedter Osterdeich findet derzeit statt. Der Beirat fordert die Vorlage eines Zeitplans.
- Zu Punkt 5.4 Nr. 5 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort Hemelingen, außerhalb des berechneten Bereich sowohl Tag als auch Nacht. < 55 u. < 45dB(A) Strecke 1740Keine Lärmschutzwand, Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Lärmsanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet. Der Beirat fordert Lärmschutz für beide Seiten der Bahnstrecke.
- Zu Punkt 5.4 Nr. 9 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird daher erst spät betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde, wo auf diesen Umstand hingewiesen wird. Informationen hierzu sind beim Ortsamt Hemelingen zu erfragen. Der Beirat fordert weiterhin Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke.
- Zu Punkt 5.4 Nr. 19 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Ref. 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt. Der Beirat fordert weiterhin einen Lückenschluss bei den Lärmschutzmaßnahmen im benannten Bereich der Bahnstrecke.
- Zu Punkt 5.4 Nr. 35 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Referat 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt. Der Beirat fordert weiterhin einen Lückenschluss bei den Lärmschutzmaßnahmen im benannten Bereich der Bahnstrecke.
- Zu Punkt 5.4 Nr. 36 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat. 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde wo darauf hingewiesen wurde. Der Beirat hält an seinem Beschluss fest und fordert weiterhin Lärmschutzmaßnahmen in den benannten Bereich der Bahnstrecke. Bei der Lärmkartierung sind alle als besonders belastet auffällig.
- Zu Punkt 5.6 Nr. 42 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 16 zur zugrundeliegenden einheitlichen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen. Die Senatorin

für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: In Bremen gelten Nachtflugbeschränkungszeiten nach Maßgabe der geltenden Flughafengenehmigung. Ein Nachtflugverbot gibt es nicht. Für Starts und Landungen ab 22:30 Uhr kann die Luftfahrtbehörde Ausnahmeerlaubnisse von den Beschränkungszeiten erteilen. Zur Änderung der Flugbeschränkungszeiten müsste die Flughafengenehmigung geändert werden. Der Beirat fordert die Überarbeitung der Flughafengenehmigung, für die Überarbeitung ist ein Zeitplan vorzulegen. Die Zeiten von 22 Uhr bis 6 Uhr sollen in der neuen Genehmigung zukünftig Flug-frei sein.

- Zu Punkt 5.6 Nr. 44: Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Die Luftfahrtbehörde nimmt die Forderungen zur Kenntnis. Die aktuell geltenden Flugbeschränkungszeiten sind in der Flughafengenehmigung festgeschrieben. Die Luftfahrtbehörde entscheidet nach geltender Rechtslage. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen erfolgt nach der geltenden Rechtslage und einer Einzelfallprüfung in begründeten Fällen im Rahmen des der Luftfahrtbehörde zustehenden Ermessens (vgl. E.2.2. der Flughafengenehmigung). Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen ist gemäß E.2.1.7 der Flughafengenehmigung generell möglich. Flughafen Bremen GmbH:
- Zu Punkt 3: Die Flughafen Bremen GmbH betreibt ein Messstellennetz aus neun festen Messstellen und einer mobilen Messstelle. Die Messstellen wurden im Rahmen einer umfangreichen und intensiven Aktualisierung der Fluglärmessanlage auf den neuesten Stand der Technik gebracht, sodass eine noch genauere Erfassung von Fluglärm möglich ist. Im Verhältnis zur Größe des Flughafens und zum Flugverkehr bildet das moderne Messstellennetz umfangreich die sich bildende Lärmsituation ab. Die drei östlich gelegenen Messstellen sind in ausreichenden Entfernungen platziert um gestreut den Fluglärm zu erfassen. Die aktuellen Lärmkarten der Stadt Bremen von 2022 zeigen zum Vergleich zu 2017 einen deutlichen Lärmspitzenrückgang aus Hemelingen heraus. Für die Installation einer festen Messstelle in Hemelingen wird daher kein Bedarf gesehen. Einem Einsatz der mobilen Messstelle im Bereich um und in Hemelingen steht der Flughafen offen gegenüber. Der Beirat Hemelingen hält an seinem Beschluss fest. Es sollen keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden. Aufgrund der Beschwerdelage fordert der Beirat die Einrichtung einer festen Messstation im Stadtteil Hemelingen.
- Zu Punkt 5.7 Nr. 32: Gewerbeaufsicht: Die Gewerbeaufsicht kümmert sich darum. Der Beirat bittet darum die Ergebnisse der Aktivitäten der Gewerbeaufsicht dem Beirat mitzuteilen.
- Zu Punkt 5.7 Nr. 69: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Gewerbelärm wird bereits heute in Bauleitplanverfahren und in Baugenehmigungsverfahren seitens der Gewerbeaufsicht als auch von Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft betrachtet. Im Rahmen der Genehmigung von Betrieben ist auch die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) nachzuweisen. Hinweise auf Abweichungen vom genehmigten Betrieb oder Störungen sind mit konkreten Angaben an die zuständige Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zu richten. Die neuen Ziele aus dem Koalitionsvertrag 2023 in Bezug auf Lärm sind Teil der Diskussionen zu zukünftigen Planungen. Ob sich daraus konkrete Maßnahmen ergeben ist im Rahmen der

Legislaturperiode zu prüfen. Der Beirat fordert Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan bereitzustellen und einen Zeitplan vorzulegen.

**Beschluss 2024-46:** Informationsanfrage zur Radwegeführung Hannoversche Straße/ An der Grenzappel  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

Beschluss:

Entlang der Hannoverschen Straße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, kurz vor der LSA erfolgt die Verschwenkung auf ein kleines Stück Radweg mit Benutzungspflicht. Folge: Radfahrende müssen doppelt queren und können nicht in einem Zug, analog wie KFZ links abbiegen. Könnte die Situation Fahrradfreundlicher gestaltet werden, z.B. mit Hilfe einer Aufstellfläche für Radfahrende auf der Linksabbiegerspur?

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 01.06.2024**

Die Prüfung der Straßenverkehrsbehörde hat ergeben, dass die Verkehrssicherheit aufgrund des Schwerlastverkehrs gefährdet wäre, wenn die Radfahrenden auf der Fahrbahn geführt würden. Aus diesem Grund wurde bei der Anordnung des Radfahrstreifens in der Hannoversche Straße eine gesicherte Führung ab der Straße An der Grenzappel in Höhe der Einmündung des weiterführenden Verlaufs der Hannoversche Straße an der Diskothek Aladin auf den Nebenanlagen gewählt.

**Beschluss 2024-47:** Gesicherte Stellplätze am Bhf. Mahndorf  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

Beschluss:

Die vorhandene Fahrradabstellfläche ist dankenswerterweise sehr großzügig bemessen, jedoch sind nur gesicherte Stellplätze für Dauerparker (Monatsmietpreis) vorhanden. Wünschenswert wäre ein Bereich, der auch tageweise gemietet werden könnte und bestenfalls Boxen anbietet, diese gibt es z.B. im Fahrradparkhaus HBF, aber auch im Parkhaus Violenstraße.

**Antwort von BREPARK GmbH am 30.08.2024**

In dem Fahrradparkhaus Am Dom befinden sich abschließbare Fahrradboxen, die auch tageweise gebucht werden können. Hier besteht ein sicheres Abstellen aufgrund der abschließbaren Boxen. Das Fahrradparkhaus Am HBF/Südseite ist während der Öffnungszeiten immer personell besetzt. Außerhalb der Öffnungszeiten haben nur noch Dauerparkende den Zugang zum Fahrradparkhaus.

Die Fahrradsammelanlagen hingegen verfügen ausschließlich über frei zugängliche und rotierende Fahrradstellplätze. Die Registrierung für den Zutritt erfolgt direkt vor Ort, ohne dass eine personelle Besetzung erforderlich ist. Sollte es möglich sein, die Stellplätze für einen Tagestarif von 1,00 € zu buchen, würde dies voraussichtlich zu einer erheblich höheren Diebstahlquote führen.

Bezüglich Ihrer Anfrage zur Schaffung von täglich buchbaren Fahrradboxen innerhalb oder außerhalb der Fahrradsammelanlage empfehlen wir Ihnen,

sich direkt an die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung) unter der Abteilung „Strategische Verkehrsplanung“ zu wenden. Wie bereits mitgeteilt, werden uns die Parameter von Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf Basis einer Standortuntersuchung vorgegeben.

**Beschluss 2024-48: Beschilderung Rad- und Gehwege**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

Beschluss:

Beschilderung auf dem (i.R. auswärts) rechtem Gehweg der Hemelinger Heerstraße. Dieser ist als Gehweg ausgeschildert und hat Zusatzschilder mit Text „Radfahren erlaubt“, diese Zusatzschilder sind dem Ausschuss so nicht bekannt. Auch im Internet konnte nur das Zusatzzeichen mit dem Fahrradpiktogramm und dem Zusatz „frei“ als amtliches Schild ausfindig gemacht werden. Sollte es sich um eine überholte Beschilderung handeln, wird vorgeschlagen, dass über das ASV eine Korrektur veranlasst wird.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 05.06.2024**

Das Zusatzschild „Radfahren erlaubt“ ist eine in Bremen genutzte Form des Zusatzzeichens 1022-10 „Symbol ‚Fahrrad‘ frei“. Im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen vom 23. Dezember 1996 wurde „Die Verwendung von Zusatzschildern zu amtlichen Verkehrszeichen vom 2. Dezember 1996“ bekannt gegeben. In dem Amtsblatt ist unter der Nr. 19 das Zusatzschild „Radfahren erlaubt“ aufgeführt. In der Hemelinger Heerstraße wird an den drei Einmündungen Eitzestraße, Allerstraße und Drebberstraße das Zusatzschild „Radfahren erlaubt“ genutzt, eine Anpassung ist nicht erforderlich und die Aufstellung rechens.

**Beschluss 2024-49: Schulwegsicherung an der Grundschule Osterhop**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert:

- Piktogramme (30) auf der Straße vor der Schule aufzubringen
- Eine Prüfung von „Tempo 20“ im Bereich der Schule
- Einrichtung eines Halteverbots vor der Schule
- Prüfung, ob das Drängelgitter vor der Schule unterbrochen werden sollte
- Die Einrichtung eines Haltebereichs für den „Schwimmbus“, damit dieser nicht mehr auf das Schulgelände fahren muss.
- Eine enge Abstimmung der Gestaltung der Radpremiumroute in diesem Bereich mit Schule und Kita
- zur Verdeutlichung der aktuellen Beschilderung die Hinzufügung des Zusatzzeichens VZ 1012-50 „Schule“ zu dem bestehenden VZ 136 „Kinder“ (beidseitig im Osterhop)

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 03.07.2024**

- Piktogramme (30) auf der Straße vor der Schule aufzubringen. Der Beirat wünscht Tempo 30 Piktogramme auf der Straße vor der Schule. Das

Aufbringen eines Piktogramms pro Fahrtrichtung ist möglich, wenn diese aus dem Stadtteilbudget finanziert werden. Einen Vorschlag werden wir dem Beirat im Rahmen einer Anhörung vorlegen.

- Eine Prüfung von „Tempo 20“ im Bereich der Schule. Grundsätzlich ist vom Gesetzgeber die Temporeduzierung der innerorts gültigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 vor Schulen vorgesehen, wenn die notwendigen Voraussetzungen vorliegen. Sollte der Beirat annehmen, dass die gültige Geschwindigkeit überschritten wird, so sind die vermuteten Übertretungen mittels Dokumentation durch eine Geschwindigkeitsmesstafel zu belegen. Da die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsmesstafeln beim Ortsamt liegt, bitten wir sie, diese Tafel in der Deichbruchstraße aufzustellen und für einen Zeitraum von mindestens drei Monaten die Geschwindigkeit zu messen. Auf Basis dieser Ergebnisse können dann gegebenenfalls weitere Schritte unternommen werden.
- Einrichtung eines Halteverbots vor der Schule. Die Ausweitung des Halteverbotes bis zum Parkstreifen vor der Zufahrt des Schulgeländes wird zeitnah umgesetzt.
- Prüfung, ob das Drängelgitter vor der Schule unterbrochen werden sollte. Die Straßenerhaltung des ASV verfügt ausschließlich über Haushaltsmittel, welche 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. Die Leitgitter in der Straße Osterhop wurden im Rahmen der Schulwegsicherung aufgestellt. Eine Öffnung der Leitgitter ist technisch möglich. Auswirkungen auf den Verkehr können seitens der Straßenerhaltung nicht bewertet werden. Diese Anlage würde aufgrund der Änderung der Rechtslage in dieser Form nicht mehr neu errichtet werden. Aktuell besteht Bestandsschutz. Begründung: Das Grundmaß für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich ein „lichter Raum“ bzw. als „Regelbreite“ die absolute Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern (RASt, 6.1.6.1, vgl. 4.7). Der Raumbedarf ist in der Örtlichkeit nicht vorhanden. Sofern im Rahmen des Bestandschutz Veränderungen an den Leitgittern gewollt sind, so sollten diese möglichst kleinteilig erfolgen. Alternativ hierzu könnte das Leitgitter ersatzlos entfernt werden. Die Veränderungen sind nicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit notwendig. Folglich wäre die Finanzierung der Umsetzung der Maßnahme außerhalb der Straßenerhaltung sicherzustellen. Es entstehen einmalige Kosten für die Anpassung bzw. für den Rückbau der Leitgitter.
- Die Einrichtung eines Haltebereichs für den „Schwimmbus“, damit dieser nicht mehr auf das Schulgelände fahren muss. Eine Haltestellenbeschilderung für den Schulschwimmbus ist grundsätzlich möglich, hierfür sind nähere Informationen in Form eines konkreten Antrags durch die Schule erforderlich. Wir bitten das Ortsamt um eine entsprechende Informationsweitergabe an die Schulleitung.

- Eine enge Abstimmung der Gestaltung der Radpremiumroute in diesem Bereich mit Schule und Kita. Nach Rücksprache mit dem Projektleiter werden die Maßnahmen zur Radpremiumroute dem Beirat vorgestellt. Darüber hinaus wird der Beirat bei der Trägeranhörung einbezogen.
- zur Verdeutlichung der aktuellen Beschilderung die Hinzufügung des Zusatzzeichens VZ 1012-50 „Schule“ zu dem bestehenden VZ 136 „Kinder“ (beidseitig im Osterhop). Das Zusatzzeichen 1012-50 „Schule“ wurde mit einem neuen Verkehrszeichenkatalog 2017 eingeführt. Um bei den am Straßenverkehr Teilnehmenden die Akzeptanz für die nunmehr möglichen neuen abgesenkten Geschwindigkeitsbereiche zu erhöhen, wurde auf Initiative des Bundesrats die Möglichkeit geschaffen, bei der Anordnung dieser Tempolimits vor den sozialen Einrichtungen den Grund für diese Beschränkung durch entsprechende Zusatzzeichen zu verdeutlichen. Dementsprechend wird es im Zusammenhang mit dem Verkehrszeichen „zulässige Höchstgeschwindigkeit 30“ aufgestellt. Eine Verbindung mit dem VZ 136 „Achtung Kinder“ ist nicht vorgesehen. Dieses Verkehrszeichen wird üblicherweise nur im Bereich von Kindertagesstätten und Schulen aufgestellt, so dass die Ergänzung dieses Zusatzschildes ohnehin nicht erforderlich ist.

#### **Beschluss 2024-50: Schulwegsicherung an der Grundschule**

Parsevalstraße/Oberschule Sebaldsbrück

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert:

- Beschilderung „Durchfahrt verboten“ auch auf Seite des Fuß- und Radweges (Ende Parsevalstraße hinter der Schule) aufstellen
- ggf. mit Ergänzung „Radfahrende frei“
- Verlängerung des Fußweges über den Parkstreifen bis zum Schulgrundstück
- Versetzung der Schranke hinter die erste private Einfahrt – mit Entwidmung ab der Schranke
- Ausweitung des Halteverbotes bis zum Parkstreifen
- Angebot Haltestreifen zum Aussteigen an der Zeppelinstraße/Vahrer Straße
- Bordsteine erhöhen, um aufgesetztes Parken zu erschweren (ggf. mit der Maßnahme „Fernwärmeleitung“ kostengünstig umzusetzen)
- Piktogramme auf der Straße
- Prüfung der Anordnung von Tempo 20
- Prüfung der Aufstellung von Drängelgittern an den Bordsteinen
- Aufstellung des VZ Achtung Schule in den Angrenzenden Straßen
- Prüfung der Ampelphasen an der Kreuzung Zeppelinstraße/Vahrer Straße (längerer Übergang von Autofahrer rot bis grün für Fußgänger)

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 03.07.2024**

- Beschilderung „Durchfahrt verboten“ auch auf Seite des Fuß- und Radweges (Ende Parsevalstraße hinter der Schule) aufstellen – ggf. mit Ergänzung „Radfahrende frei“. Zu prüfen war auch, ob die Beschilderung „Durchfahrt verboten“ gegebenenfalls mit Ergänzung „Radfahrende frei“ auch auf Seite des Fuß- und Radweges Ende Parsevalstraße hinter der Schule aufgestellt

werden könnte. Die gleiche Beschilderung wie auf der Seite der Parsevalstraße kann selbstverständlich auch auf der Seite der Bevenser Straße aufgestellt werden. Sie befindet sich jedoch auf Privatgelände und ist daher in eigener Zuständigkeit durch die Schule zu beschildern. Die Ausweisung einer Nutzung durch Radfahrende kann nicht erfolgen, da es sich nicht um öffentliche Fläche handelt.

- Verlängerung des Fußweges über den Parkstreifen bis zum Schulgrundstück. Eine Verlängerung des bestehenden Gehwegs über den Parkplatz bis zum Schulgelände ist nicht möglich, da auf dem Parkplatz nicht genügend Platz vorhanden ist, um einen separaten Gehweg anzulegen. Der Gehweg sollte eindeutig vom Fahrbahn- und Parkbereich getrennt sein, um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten.
- Versetzung der Schranke hinter die erste private Einfahrt – mit Entwidmung ab der Schranke. Die Parsevalstraße ist bereits für den allgemeinen Kfz-Verkehr zwischen den Schulgebäuden – ausgenommen Bedienstete Schule und Lieferverkehr – seit 1987 entwidmet. Seither befindet sich dort ein seitlich verschwenkbarer Sperrbügel. Die erste Einfahrt liegt bei Nr. 5 - ab Zeppelinstraße kurz nach Einfahrt in die Parsevalstraße rechts. Dies ist bis auf wenige Meter identisch mit dem Beiratsbeschluss „Zurück-Versetzen der Schranke im Einmündungsbereich der Zeppelinstraße“ (siehe Stellungnahme des ASV vom 31.01.2024). An den wegerechtlichen Voraussetzungen für eine Entwidmung – vermutlich Teilentwidmung für den allgemeinen Kfz-Verkehr mit Ausnahmen wie Teilentwidmung aus 1987 – hat sich auch bei einer Teilentwidmung ab Einfahrt Nr. 5 nichts geändert.
- Ausweitung des Halteverbotes bis zum Parkstreifen. Die Ausweitung des Halteverbotes bis zum Parkstreifen vor der Zufahrt des Schulgeländes wird zeitnah umgesetzt.
- Angebot Haltestreifen zum Aussteigen an der Zeppelinstraße/Vahrer Straße. Die Einrichtung eines Haltestreifens zum Ein- und Aussteigen auf dem Seitenstreifen in Höhe der Zeppelinstraße 8-68 ist grundsätzlich mit einer konkreten zeitlichen Einschränkung als Parkverbot (VZ 286) möglich. In der Vahrer Straße 162 gibt es vor der Neuapostolischen Kirche ebenfalls die Möglichkeit der Einrichtung eines zeitlich begrenzten Parkverbots. Dabei muss berücksichtigt werden, dass jedermann diese Parkverbotstrecke nutzen kann und die Einhaltung regelmäßig überwacht werden muss.
- Bordsteine erhöhen, um aufgesetztes Parken zu erschweren (ggf. mit der Maßnahme „Fernwärmeleitung“ kostengünstig umzusetzen). Das Erhöhen der Bordsteine entspricht nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit und kann zu erheblichen Beeinträchtigungen führen. Zusätzlich ist zu beachten, dass aufgesetztes Parken in der Regel nicht zulässig ist. Um dieses zu unterbinden, sollte an dieser Stelle andere Maßnahmen durchgeführt werden.
- Piktogramme auf der Straße. Der Beirat wünscht zudem Piktogramme auf der Straße, lässt aber offen, welche gewünscht sind. Tempo 30 Piktogramme können aus dem Stadtteilbudget finanziert werden.
- Prüfung der Anordnung von Tempo 20. Grundsätzlich ist vom Gesetzgeber die Temporeduzierung der innerorts gültigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 vor Schulen vorgesehen, wenn die notwendigen Voraussetzungen vorliegen. Sollte der Beirat annehmen, dass die gültige Geschwindigkeit überschritten wird, so sind die vermuteten Übertretungen mittels Dokumentation durch eine Geschwindigkeitsmesstafel zu belegen. Da die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsmesstafeln beim Ortsamt liegt, bitten

wir sie, diese Tafel in der Deichbruchstraße aufzustellen und für einen Zeitraum von mindestens drei Monaten die Geschwindigkeit zu messen. Auf Basis dieser Ergebnisse können dann gegebenenfalls weitere Schritte unternommen werden.

- Prüfung der Aufstellung von Drängelgittern an den Bordsteinen Die Straßenerhaltung des ASV verfügt ausschließlich über Haushaltsmittel, welche 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. Das Grundmaß für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich ein „lichter Raum“ bzw. als „Regelbreite“ die absolute Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern (RASt, 6.1.6.1, vgl. 4.7). Der Raumbedarf ist in der Örtlichkeit nicht vorhanden. Der Einbau von Drängelgitter würde folglich die Nutzungsqualität deutlich schmälern und eine unzulässige Barriere im Verkehrsraum darstellen und wird entsprechend seitens der Straßenerhaltung nicht befürwortet.
- Aufstellung des VZ Achtung Schule in den Angrenzenden Straßen. Das Zusatzzeichen 1012-50 „Schule“ wurde mit einem neuen Verkehrszeichenkatalog 2017 eingeführt. Um bei den am Straßenverkehr Teilnehmenden die Akzeptanz für die nunmehr möglichen neuen abgesenkten Geschwindigkeitsbereiche zu erhöhen, wurde auf Initiative des Bundesrats die Möglichkeit geschaffen, bei der Anordnung dieser Tempolimits vor den sozialen Einrichtungen den Grund für diese Beschränkung durch entsprechende Zusatzzeichen zu verdeutlichen. Dementsprechend wird es im Zusammenhang mit dem Verkehrszeichen „zulässige Höchstgeschwindigkeit 30“ aufgestellt. Da dieses nur in dem betreffenden Bereich aufgestellt wird schließt sich die Verwendung des Zusatzzeichens in umliegenden Straßen aus.
- Prüfung der Ampelphasen an der Kreuzung Zeppelinstraße/Vahrer Straße (längerer Übergang von Autofahrer rot bis grün für Fußgänger). Grundlage für die Berechnung der Zwischenzeiten ist die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015). Die Überprüfung hat ergeben, dass die Zwischenzeiten ausreichend bemessen sind und eingehalten werden. Aus verkehrstechnischer Sicht gibt es keine Indizien, die längere Zwischenzeiten erforderlich machen.

### **Beschluss 2024-51:** Zukünftige Entwicklung des Allerhafens

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

#### **Beschluss:**

Der Beirat Hemelingen wünscht sich eine andere Entwicklung des Gebietes um den Allerhafen nach 2025, auch in Zusammenhang mit der Entwicklung und Anbindung des ehem. Coca-Cola und Könecke Geländes (Verbindung zum Wasser). Bei dem betrachteten Grundstück am Allerhafen, wo der Erbpachtvertrag 2025 ausläuft, kann sich der Beirat gut Kleinhandwerk, Kunst oder auch Wohnen vorstellen sowie

wasserbezogene Freizeitaktivitäten. Perspektivisch soll zumindest auch der Bereich, bei dem 2033 die Erbpacht ausläuft, mit betrachtet werden. Auf Dauer wünscht sich der Beirat eine Verlagerung des Kieswerks (Erbpacht bis 2050) und eine neue Gesamtplanung für den ganzen Bereich Allerhafen.

#### **Antwort der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation am 28.06.2024**

Bezüglich des zum 31.12.2025 auslaufenden Erbbaurechtsvertrags sind bereits Gespräche mit dem bisherigen Nutzer und einem weiteren Interessenten, dessen Planungen im Wesentlichen eine Nutzung des Grundstücks für Kunst und Kleinhandwerk vorsehen, aufgenommen worden. Das Ressort Wirtschaft, Häfen und Transformation strebt eine gemeinsame Nutzung des Grundstücks durch den bisherigen Nutzer und den Interessenten an. Hier wurde ressortseitig zunächst ein Austausch zur Möglichkeit einer gemeinsamen Nutzung des Grundstücks durch die beiden Parteien initiiert. Das Ressort hat die Bereitschaft zur Teilnahme an den gemeinsamen Gesprächen signalisiert, sofern dies gewünscht ist bzw. erforderlich werden sollte. Eine enge Begleitung des Prozesses auf Fachebene findet bereits statt. Eine anderweitige Nutzung der Grundstücke, welche langfristig per Erbbaurecht bis 2033 bzw. 2050 vergeben sind, ist derzeit kein Bestandteil der ressortseitigen Planungen. Bei der Betrachtung einer zukünftigen Entwicklungsperspektive ist außerdem darauf hinzuweisen, dass sich eine Vielzahl der angrenzenden Grundstücke im Dritteigentum befindet und im Wesentlichen gewerblich/industriell genutzt wird. Es bestehen für diese Grundstücke somit keine unmittelbaren Eingriffsmöglichkeiten der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Wie in den bisherigen Austauschen zwischen Ressort und dem Beirat Hemelingen in dieser Angelegenheit, möchte ich somit darauf hinweisen, dass es zurzeit keine Bestrebungen gibt, den Hafenbetrieb am Allerhafen einzustellen.

#### **Beschluss 2024-52: Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 13.05.2024

##### **Beschluss:**

Im Gewerbegebiet Hansalinie sollen die Wegeführungen Fahrradfreundlicher gestaltet werden, dafür ist ein Fahrradleitsystem zu installieren. Die bestehenden Radwege sollen besser an die Überführungen über die Autobahn angebunden werden. Dazu sollen die Verbindungen zum Koppelweg, zur Olbersstraße und zur Kluvenhagener Straße für den Rad- und Fußverkehr ausgeschildert werden, die Kluvenhagener Straße sollte zeitnah direkt für den Rad- und Fußverkehr angebunden werden (vgl. dazu auch Beschluss vom 14.05. zur nächsten Ausbaustufe GHB). Auch die Bahnhöfe sollen im GHB für den Radverkehr ausgeschildert werden. An stark frequentierten Querungen durch Rad- und Fußverkehr über die Europaallee sollen Ampelanlagen für den Radverkehr geprüft werden. An den Einmündungen der Straßen entlang der Europaallee sollen alle Radfurten rot markiert werden.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 03.07.2024**

- Fahrradleitsystem. Das Radverkehrsnetz in Bremen ist gemäß FGSV-Richtlinie mit einer einheitlichen Wegweisung ausgestattet. Im Gewerbegebiet Hansalinie ist eine Hauptroute Bestandteil des Netzes. Für die Aufnahme

weiterer Routen in dem Gebiet ist eine Netzanpassung erforderlich. Eine Aktualisierung des Radverkehrsnetzes ist geplant, aber noch nicht erfolgt.

- Ausschilderung der Verbindungen zum Koppelweg und zur Olbersstraße. Beide Verbindungen sind Wirtschaftswege, die mit einem Verbot für Kraftfahrzeuge (Verkehrszeichen 260) beschildert sind. Eine Nutzung ist generell also nur für Radfahrende und zu Fuß Gehende möglich. Eine Ausnahme besteht nur für den landschaftlichen Verkehr. Da es keine baulich hergestellten Nebenanlagen gibt, können diese nicht beschildert werden. Auch eine Abmarkierung ist nicht möglich, da die Fahrbahnbreite stark variiert und zum größten Teil nur 3 Metern beträgt.
- Anbindung Klunhagener Straße für den Rad- und Fußverkehr. Sobald die Anordnung der Betriebspläne im genannten Bereich anstehen (nächste Ausbaustufe) werden wir eine adäquate Beschilderung vornehmen.
- Rotmarkierung. In der Europaallee ist keine Gegenläufigkeit für den Radverkehr angeordnet. Es wurden Unfallzahlen für die letzten zehn Jahre angefragt. Die Unfallzahlen lassen nicht auf eine Erforderlichkeit der Rotmarkierung schließen, da nur eine geringe Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden vorliegt.

#### **Beschluss 2024-53: TÖB Erweiterung Fernwärme Hemelingen** Im Fachausschuss Bau und Klimaschutz und Klima

Beschluss:

1. Der Beirat begrüßt den Fernwärmeausbau im Stadtteil Hemelingen
2. Die verkehrliche Situation während der Bauzeit bereitet dem Beirat Sorgen, das ASV wird aufgefordert, die im TÖB-Verfahren benannten Umleitungsstrecken auf Ihre Leistungsfähigkeit zu überprüfen und das Ergebnis dem Beirat mitzuteilen.
3. Der Beirat bittet darum einen Ausgleich für die durch die Sperrungen beeinträchtigten Anlieger zu prüfen.

Ich bitte um Bestätigung des Eingangs der Mail und Rückmeldung zu Punkt 2, der Ihr Haus betrifft, innerhalb der gesetzlichen Fristen.

Zu den Punkten 1 und 3 haben wir direkt an Wesernetz eine Rückmeldung gegeben, dass muss von ihrer Seite nicht weiter bearbeitet werden.

#### **Antwort der Wesernetz Bremen GmbH am 03.07.2024**

Zu 2: Seit Beginn des Projektes ist die Baukoordination von Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung eingebunden und Sperrungen sowie Bauabläufe sind eng abgestimmt. Ebenso sind Großprojekte wie „Linie 2 verbindet“ oder die Erneuerung des Zeppelintunnels Teil dieser Abstimmung. Die BauKo hat die Aufgabe, den Verkehr in Bremen am Laufen zu halten und parallele Baumaßnahmen sowie Umleitungen, welche zu einer zu hohen Verkehrsbelastung führen zu vermeiden. Daher gehen wir davon aus, dass die verkehrliche Situation so umfassend bewertet wurde, dass sich keine Verbesserung erreichen lässt.

Zu 3: Die Wesernetz Bremen GmbH ist als Betreiberin des Fernwärmenetzes in Bremen nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, die Fernwärmeversorgung der Stadt Bremen sicherzustellen. Im Rahmen der Planung haben wir Beeinträchtigungen einbezogen und den Bauablauf so ausgestaltet, dass

Umwelteinflüsse, die Belastung der Anlieger und der Verkehrsfluss möglichst gering ausfallen. Dass Anwohner und Gewerbetreibende gleichwohl einer Belastung ausgesetzt sein werden, lässt sich leider nicht vermeiden. Die Gewerbetreibenden benötigen den öffentlichen Straßenraum für ihre auch auf Laufkundschaft angewiesenen Unternehmen. Die Anwohner möchten in einem ruhigen Umfeld leben, das gut erreichbar ist. Als Betreiber des Fernwärmenetzes für die allgemeine Versorgung sind wir gleichfalls auf die Straßennutzung angewiesen, um die uns übertragene Aufgabe wahrnehmen zu können. Bei diesem Nutzungskonflikt müssen alle Straßennutzer Beeinträchtigungen hinnehmen. Neben der Verpflichtung zur umweltfreundlichen Versorgung sind wir zugleich gehalten, die Versorgung möglichst preisgünstig zu organisieren. Würden wir bei durch Baumaßnahmen verursachten Beeinträchtigungen Entschädigungen zahlen, ließe sich ein preisgünstiger Betrieb der Infrastruktur nicht mehr erreichen.

**Beschluss 2024-54:** Erweiterung der Freimalfläche Hemelingen (Hannoversche Straße), aus Bürgerantrag

Im Fachausschuss Inneres, Kultur und Sport am 17.06.2024

Antrag:

Hiermit stelle ich einen formalen Bürgerantrag auf Prüfung einer Erweiterung der „Freimalfläche“ in Hemelingen (Wände der Unterführung Hannoversche Straße). Seit Juli 2022 dürfen sich Sprayer am Trogbauwerk (Unterführung) in der Hannoverschen Straße auf der Straßenseite neben der Hemelinger Rampe, links neben der Fußgängertreppe auf circa 70 Metern und auf circa 56 Metern rechts neben der Treppe verewigen.

Positiv lässt sich heute feststellen, dass viele Künstler\*innen in dieser Zeit diesen Ort mit Respekt und Engagement bespielt haben. Eigeninitiative – trotz fehlender Mülleimer vor Ort – so kam es hier auch mal zu einer gemeinsamen Müllbeutel-Initiative mit anwohnenden Familien. Zudem erfreut sich die Freimalfläche großer Beliebtheit seit 2 Jahren: Regionale und internationale Künstler\*innen haben seitdem in der Unterführung gemalt – eine rege Fluktuation regelt es bislang so, dass Kunstwerke fast am selben Tag übermalt wurden, es fehlt hier an weiterer Fläche. Bitte erteilen Sie nach Prüfung meines Antrags eine Freigabe der anderen Seite der Unterführung zur Bemalung (ein Teilstück von je ungefähr 50 Zentimetern vom oberen wie unterem Rand wäre von Farbe frei zu halten und lediglich nur die freigegebenen benannten Flächen für Graffitis zu nutzen).

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen hat sich in seinem Fachausschuss Inneres, Kultur und Sport am 17.06.2024 mit beigefügten Bürgerantrag befasst und den Beschluss gefasst, den Antrag vollumfänglich zu unterstützen und das ASV zu bitten, die dort benannte Fläche für eine Bemalung freizugeben.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 10.07.2024**

Wir verzeichnen in diesem Bereich und der näheren Umgebung ein verstärktes Aufkommen von Anzeigen der Polizei bzgl. Graffiti. Ebenso erhalten wir vermehrt Beschwerden von Anliegerbetrieben und Anliegern über ein verstärktes Aufkommen von illegalen Graffitis. Ebenso bekommen wir regelmäßig Wünsche auf eine Entfernung von Graffiti von Gewerbetreibenden und einzelnen Bürgern sowie aus den Bereichen der Mieter- und Immobilienwirtschaft (Begründung: Abwertung des

Wohnumfeldes –sinkende Miet- und Immobilienpreise). Zudem häufen sich verurteilende Hassparolen wie z.B. A.C.A.B. und NO COPS NO PROBLEM am Bauwerk oder der näheren Umgebung, welche dann sofort durch eine beauftragte Firma entfernt werden.

Es ergibt sich mittlerweile ein Problem im Bereich der Brückenprüfungen nach DIN 1076 „Ingenieur-bauwerke im Zuge von Straßen und Wegen - Überwachung und Prüfung“, weil u.a. Risse in den Bauwerksteilen nicht mehr erkannt werden können. Dadurch bleiben Schäden ggf. unerkant und es können sich hieraus ggf. größere Schäden entwickeln. Bei den vorgeschriebenen Brückenprüfungen nach DIN 1076 müssten diese Flächen dann auch ggf. immer wieder freigestrahlt werden um die Arbeiten nach den Vorschriften der DIN 1076 überhaupt durchführen zu können. Hieraus entstehen mittlerweile erhebliche Kosten für diese Arbeiten sowie anteilige Entsorgungskosten für die Beseitigung des verunreinigten Strahlgutes sowie das Auffangen und Entsorgen des verunreinigten Wassers, da dieses als Sondermüll gilt. Durch die regelmäßigen Brückenprüfungen werden relevante Bauwerksveränderungen frühzeitig erkannt um Instandhaltungsmaßnahmen rechtzeitig umsetzen zu können. Die DIN 1076 regelt hierbei die Durchführung von regelmäßigen handnahen Bauwerksprüfungen wobei die rechtzeitige Schadenserkennung und die damit verbundene Sicherheit von Ingenieurbauwerken im Vordergrund steht.

Alle Brücken- und Ingenieurbauwerke (wie Treppen, Stützmauern, Durchlässe, Lärmschutzwände) sind regelmäßig gemäß DIN 1076 in Bezug auf ihren technischen und baulichen Zustand zu überwachen. Im Rahmen der Untersuchungen wird jährlich eine Besichtigung durchgeführt. Zusätzlich erfolgt im Abstand von drei Jahren eine einfache Prüfung, wobei jede zweite dieser Prüfungen als sogenannte Bauwerkshauptprüfung mit sehr umfangreichem Prüfspektrum durchgeführt wird. Die Bauwerkshauptprüfungen können je nach Größe, Konstruktion und Alter des Bauwerkes mehrere Tage bis Wochen dauern.

Die regelmäßige Prüfung und Überwachung stellt eine fortlaufende Erfassung des Zustandes der Bauwerke sicher. Hierdurch sollen Mängel und Schäden rechtzeitig erkannt werden, bevor sie zu einer Gefahr werden. Die bei Bauwerksprüfungen mindestens durchzuführenden Leistungen sind in der DIN 1076 aufgeführt und vom Prüfer bzw. Überwacher entsprechend der bauwerksspezifischen Besonderheiten anzupassen. Die DIN 1076 ist somit das grundlegende technische Regelwerk für die Erfassung des Zustands von Ingenieurbauwerken.

Allein dadurch hat die DIN 1076 neben dem technischen Charakter auch rechtliche Wirkung für alle Straßenbaulastträger bei Ingenieurbauwerken an Straßen und Wegen.

Bei den Einfachen und den Hauptprüfungen sind alle, auch die schwer zugänglichen Bauwerksteile, gegebenenfalls unter Zuhilfenahme von Besichtigungseinrichtungen, Rüstungen und ähnlichem, handnah zu prüfen. Abdeckungen von Bauwerksteilen (z. B. Schutzhauben bei Seilen, Lagermanschetten, Schutzhüllen, Schachtabdeckungen und ähnliches) sind zu öffnen. Die einzelnen Bauwerksteile sind, soweit nötig, vor dieser Prüfung sorgfältig zu reinigen, um auch versteckte Mängel/Schäden auffinden zu können.

Die rechtliche Verantwortung für Brückenprüfungen gemäß den geltenden Vorschriften können beim BW 833 Trog Hannoversche Str., aufgrund der bisher mehrfach übermalten Flächen, nicht mehr übernommen werden.

Eine weitere Begleitung des bereits durchgeführten Pilotversuches am BW lehnen wir deshalb ab.

Die rechtliche Verantwortung für Brückenprüfungen gemäß den geltenden Vorschriften kann bei dem angefragten BW 833 Trog Hannoversche Str. aufgrund der übermalten Flächen nicht mehr übernommen werden.

Eine grundsätzliche Freigabe von Flächen im angefragten Bauwerksbereich BW 833 Trog Hannoversche Str. (Wände der Unterführung Hannoversche Straße) wird durch das ASV aufgrund der durchzuführenden Bauwerksprüfungen abgelehnt.

Eine Erweiterung der „Freimalfläche“ am angefragten BW lehnen wir deshalb ab.

**Beschluss 2024-55:** Erhalt der Windkraftanlagen in der Marsch  
Im Fachausschuss Bau und Klimaschutz am 07.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert den Erhalt der bestehenden Windkraftanlagen in der Marsch. Falls im nächsten Bauabschnitt des GB Hansalinie Windkraftanlagen zugunsten von Gewerbe abgebaut werden müssen, sollen diese an anderer Stelle ersetzt werden. Windkraft ist insgesamt auszubauen.

**Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 30.08.2024**

Der Flächennutzungsplan 2015 der Stadt Bremen stellt in der Marsch eine Vorrangfläche für Wind-kraftanlagen zur Zwischennutzung dar. Diese Vorrangfläche überlagert in Teilen eine Erweiterungs-fläche für den Gewerbepark Hansalinie, die im FNP als „Gewerbliche Baufläche“ dargestellt ist.

Weitere Vorrangflächen liegen außerhalb der Entwicklungsflächen zum Gewerbepark Hansalinie und unterliegen nicht der Einschränkung einer Zwischennutzung.

Das im Zuge der Neuaufstellung des FNP 2015 erstellte Windenergiekonzept liegt der Darstellung der Vorrangflächen für Windkraftanlagen zugrunde. Das Windenergiekonzept zeigt die Potenzialflächen für die Windkraft in der Stadt Bremen auf, deren Übernahme als Vorrangfläche in den FNP im Verfahren der Neuaufstellung abgewogen und politisch beschlossen wurde. Bei den Vorrangflächen für Windkraftanlagen zur Zwischennutzung ist nicht vorgesehen, diese Vorrangflächen oder die darin zur Zwischennutzung errichteten Anlagenstandorte im Falle der gewerblichen Inanspruchnahme zu ersetzen. Die Inanspruchnahme der gewerblichen Baufläche zur Erweiterung des Gewerbepark Hansalinie in der Marsch hat die Stadtbürgerschaft in ihrer Sitzung am 21.03.2023 mit dem Beschluss zum Gewerbeentwicklungsprogramm (GEP2030) bestätigt. Ein Zeitplan zur Erweiterung des Gewerbepark Hansalinie ist derzeit nicht bekannt.

**Beschluss 2024-56:** Errichtung von Photovoltaikanlagen auf Bestandsgebäuden  
Im Fachausschuss Bau und Klimaschutz am 06.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen wünscht auch auf Bestandsgebäuden grundsätzlich die Errichtung von Photovoltaikanlagen.

Er wünscht zudem eine Einsichtnahme in die Ergebnisse der bereits erfolgten Überprüfung aller öffentlichen Gebäude zur Möglichkeit Photovoltaikanlagen auf den Dächern zu errichten. Für eine Ausstattung mit Photovoltaikanlagen schlägt der Beirat beispielhaft folgende Gebäude vor:

Wilhelm-Olbers-Oberschule, das Schlossparkbad, Das KUBIKO (Ortsamt), Jugendhaus Hemelingen. Zur Umsetzung soll auch geprüft werden, ob öffentliche

Dachflächen ggf. auch an private Betreiber zur Solarnutzung verpachtet werden können.

## **Antwort des Senators für Finanzen am 15.07.2024**

Zur Beantwortung der Fragen wurden Informationen vom Eigenbetrieb Immobilien Bremen eingeholt.

Der Beirat Hemelingen wünscht auch auf Bestandsgebäuden grundsätzlich die Errichtung von Photovoltaikanlagen.

Die Ausstattung öffentlicher Gebäude mit Photovoltaikanlagen ist politisches Ziel. Dies wurde im Dringlichkeitsantrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE und der SPD „Bremen und „Bremerhaven zu Solar Cities machen!“ vom 4.6.2020 formuliert, so heißt es unter anderem „...alle geeigneten öffentlichen Dächer im Bestand sowie alle öffentlichen Neubauten mit Photovoltaik auszurüsten, wo dies wirtschaftlich rentabel ist ...“

Aufbauend auf diesen Beschluss wurden von Immobilien Bremen für die Gebäude des Sondervermögens Immobilien und Technik (SVIT) Stadt und Land drei Bereiche in den Fokus genommen:

- a) Neubauten werden regelmäßig mit PV-Anlagen ausgestattet, sofern hinreichend verschattungsfreie Dachflächen vorhanden sind.
- b) Bei Sanierungen von Bestandsgebäuden wird geprüft, ob Dächer hinsichtlich der Statik und mögliche Integration in das Bestandsgebäude für PV geeignet sind.
- c) PV auf Dächer, deren Zustand noch eine Restnutzungsdauer von mindestens 20 Jahren bis zur erforderlichen Sanierung erwarten lässt

Für den dritten Fall wurden über das Handlungsfeld Klimaschutz Mittel eingeworben sowie sogenannte energetische Verstärkungsmittel im Haushalt zur Verfügung gestellt. Im Sommer

2021 wurden die öffentlichen Gebäude, die sich im Eigentum des SVIT Stadt und Land befinden, ausgewertet und 100 Dächer verteilt über das ganze Stadtgebiet identifiziert, die für eine

etwaige Nachrüstung infrage kommen. Zwingend für die Nachrüstung ist, dass der Zustand der Dächer noch eine Restnutzungsdauer von mindestens 20 Jahren bis zur erforderlichen Sanierung erwarten lässt. So konnten für 36 Dächer eine statische Freigabe erteilt, 34 Dächer konnten statisch nicht freigegeben werden. 21 Dächer konnten nicht abschließend geprüft werden, da die vorliegenden Dokumente nicht für eine sichere Bewertung ausreichten. 11 Gebäude sind noch in vertiefter Prüfung. Eine Öffnung/Zerstörung der Dachhaut wird von Immobilien Bremen aber ausgeschlossen, da dies aufgrund der Wirtschaftlichkeit und den großen Herausforderungen bei der Sanierung der Gebäude insgesamt nicht angemessen erscheint. Die Berichte der externen und internen Statiker können gerne eingesehen werden. Auf den geeigneten

Dächern sind bereits PV-Anlagen errichtet bzw. werden momentan errichtet.

Ergebnis dieses Projektes ist aber auch, dass die reine Nachrüstung PV relativ teuer ist. Es fallen regelmäßig zusätzliche Kosten an, z.B. statische Gutachten, Integration in die Elektroinstallation

der Gebäude und ggf. notwendige Ertüchtigung der Schaltschränke, Gerüstkosten, Änderungen am Arbeitsschutz (Sekuranten) oder Blitzschutz etc. Diese Kosten erhöhen die Kosten pro PV-Anlage immens. Die Synergieeffekte, die bei einer Sanierung oder eines

Neubaus inklusive PV entstehen, bleiben aus. Dies ist angesichts der engen finanziellen und auch der personellen Ressourcen in diesem Gewerk nicht sinnvoll. Aus diesem Grund wurde im Handlungsschwerpunkt energetische Gebäudesanierung ein

Schwerpunkt auf den zweiten Fall, die Dachsanierung inklusive PV, gelegt. Ziel ist es, so jedes Jahr einen konstanten Zubau von ca. 2-3 MWp Solar für die nächsten ca. 10 Jahre auf

den öffentlichen Dächern des SVIT Stadt und Land zu erreichen, so dass auch der Rück- und Wiederaufbau in 20 Jahren nicht in großen Wellen erfolgt. Grundlage hierfür sind aber ausreichend

finanzielle Mittel für die Sanierung der Dächer.

Er wünscht zudem eine Einsichtnahme in die Ergebnisse der bereits erfolgten Überprüfung aller öffentlichen Gebäude zur Möglichkeit Photovoltaikanlagen auf den Dächern zu errichten.

Eine vollständige Überprüfung zur Möglichkeit der Errichtung von PV-Anlagen auf öffentlichen Gebäuden beinhaltet mindestens folgende Prüfungen:

- Grundsätzliche Eignung des Daches (Ausrichtung, geeignete Fläche, Denkmalschutz, Verschattung)
- Eignung der Dachbeschaffenheit des Gebäudes (Lebensdauer des Daches muss länger als 20 Jahre sein)
- Berechnung der Lastreserven (Statik) des Daches
- Eignung der Elektrik des Gebäudes, Anschluss der PV-Anlage an das Netz

Diese vollständige Überprüfung aller öffentlichen Gebäude zur Errichtung von PV-Anlagen hat bisher nicht stattgefunden. Die grundsätzliche Eignung der meisten Gebäude (ca. 700 von ca. 900 Gebäuden relevanter Größe) wurde auf Basis des Solarkatasters geprüft. Für 100 dieser Dächer wurde auf Grundlage des Gebäudezustands die Berechnung der Lastreserven

beauftragt, siehe oben. Weitere vertiefte Prüfungen finden erst statt, wenn die PV-Anlagen auch errichtet werden sollen. Dieses Vorgehen ist angesichts begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen zwingend. Im Gebiet des Beirat Hemelingen wurden die folgenden Gebäude untersucht:

| Liegenschaft                | Adresse             | Gebäude                                                                | Bemerkung                                                                                                                                      |
|-----------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Quartierszentrum Hemelingen | Hinter den Ellern 1 |                                                                        | PV-Anlage in Betrieb                                                                                                                           |
| Wilhelm-Olbers-Schule       | Drebberstraße 10    | Erweiterungsbau PV Anlage (Netzeinspeisung) auf Hauptgebäude vorhanden | Zurückgestellt, da die EEG-Vergütung der Bestands-PV-Anlage in 2025 ausläuft, Übernahme der PV-Anlage oder Errichtung einer neuen wird geprüft |
| GS Osterhop                 | Osterhop 90         | Ehemaliges Jugendfreizeitheim                                          | Keine Lastreserve                                                                                                                              |
| Schule Arbergen             | Heisiusstraße 7     | verschiedene Gebäudeteile                                              | Keine Lastreserve                                                                                                                              |

|                |                  |                           |                                |
|----------------|------------------|---------------------------|--------------------------------|
| Parsevalschule | Parsevalstraße 2 | verschiedene Gebäudeteile | Keine ausreichenden Unterlagen |
|----------------|------------------|---------------------------|--------------------------------|

**Für eine Ausstattung mit Photovoltaikanlagen schlägt der Beirat beispielhaft folgende Gebäude vor: Wilhelm-Olbers-Oberschule, das Schlossparkbad, Das KUBIKO (Ortsamt), Jugendhaus Hemelingen.**

| Liegenschaft                  | Adresse                 | Bemerkung                                                                        |
|-------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Wilhelm-Olbers-Schule         | Drebberstraße 10        | Siehe oben                                                                       |
| Jugendfreizeitheim Hemelingen | Hemelinger Heerstr. 116 | Komplette Nutzung durch Dritten, Errichtung durch diesen im Regelfall sinnvoller |
| Schlossparkbad                | Schloßparkstraße 52     | Kein SVIT Stadt oder Land                                                        |
| KUBIKO (Ortsamt)              | Godehardstraße 19       | Könnte geprüft werden                                                            |

**Zur Umsetzung soll auch geprüft werden, ob öffentliche Dachflächen ggf. auch an private Betreiber zur Solarnutzung verpachtet werden können.**

Die Verpachtung der öffentlichen Dachflächen an private Betreiber ist in den Jahren 2005 bis 2014 üblich gewesen. So waren reine Volleinspeiseanlagen attraktiv, weil die EEG-Einspeisevergütung höher war als die Investitionskosten für die PV-Anlagen. In dieser Zeit wurden Dächer öffentlicher Gebäude an externe Investoren verpachtet, die dort PV-Anlagen installiert haben (auf 39 SVIT-Gebäuden 31 PV-Anlagen mit einer Gesamtleistung von ca. 2 MW) und den Strom in das allgemeine Stromnetz einspeisen. Mit der degressiven Absenkung der EEG-Einspeisevergütung (sogenannter atmender Deckel) im EEG2009 sind reine PV-Einspeiseanlagen spätestens seit dem Jahr 2013/2014 auch auf den größeren Dächern der Liegenschaften des SVIT nicht mehr wirtschaftlich und mit einer Ausnahme im Zuge einer Dachsanierung nicht mehr errichtet worden.

Auch heute können aber Dritte unsere Dächer pachten, insbesondere, wenn sie die Gebäude selbst nutzen und so mit der PV-Anlage den eigenen Strom produzieren, ist dies weiterhin attraktiv. So haben z.B. zwei Bürgerhäuser eine sogenannte Umbaugenehmigung erhalten, um eine PV-Anlage zu errichten. Nach Einführung einer wieder leicht höheren Einspeisevergütung für Volleinspeiseanlagen im Juli 2022 wurde mit verschiedenen Akteuren geprüft, ob diese Änderung das Einspeisemodell wieder attraktiv machen würde. Es stellte sich allerdings heraus, dass für eine Wirtschaftlichkeit dieses Modells sehr günstige Voraussetzungen gegeben sein müssen, u.a. sollten die Dachflächen statisch vorgeprüft sein, Netzanschluss und Zähleranlage müssen auf einem aktuellen Stand sein, das Gerüst im Idealfall gestellt sein, die Dachflächen müssen sehr gut für PV geeignet sein (Ausrichtung, Verschattung, Dachhaut), die Anlagen müssen mindestens 40kWp groß sein, es muss eine Bündelung von mindestens 3-5 Dächern gegeben. Diese Voraussetzungen sind aber bei den Dächern der SVIT-Bestandsgebäude regelmäßig nicht gegeben. Wenn diese Voraussetzung geschaffen werden sollen, müsste das SVIT erhebliche Kosten selber tragen, ohne damit Erlöse zu erzielen.

Eine weitere Möglichkeit ist die Verpachtung kommunaler Dachflächen an einen PV-Anlagen-Betreiber mit der Verpflichtung der Nutzer zum Rückkauf von Strom. Da die

Verpachtung der Dachflächen mit der Beschaffung von elektrischem Strom verknüpft wird, der generell ausschreibungspflichtig ist, handelt es sich um eine ausschreibungspflichtige Leistung.

Dieses Verfahren ist mit vielen Schnittstellen und Verwaltungsaufwand verbunden (Dach-Verpachtung, Haftungsfragen bei sanierten bzw. neu errichteten Dächern, vergaberechtliche Fragen bei längerfristigen Vereinbarungen zur Stromlieferung). Es kommt aber als parallele Lösung in Frage, sofern keine ausreichenden Haushaltsmittel für die Errichtung eigener Anlagen verfügbar sind. Voraussetzung dafür ist aber auch eine Restnutzungsdauer des Daches von mindestens 20 Jahren bis zur erforderlichen Sanierung. Viele Dächer des SVIT Stadt und Land erfüllen diese Voraussetzung nicht.

**Beschluss 2024-57:** Planungen der Spielraumförderung für den Stadtteil Hemelingen  
Im Fachausschuss BJS am 30.05.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen begrüßt die vorgestellten Planungen der Spielraumförderung für den Stadtteil Hemelingen und hat folgende Anmerkungen  
- der Beirat wünscht sich auch zukünftig die Interessen von Jugendlichen zu berücksichtigen. Beispielsweise sollen Sitzgelegenheiten für Jugendliche und Unterstände mit geplant werden.

**Antwort der Senatorin für Arbeit, Soziales, Kinder und Integration am 24.06.2024**

Vielen Dank für ihr gezeigtes Interesse und Ihr Engagement zu den vorgestellten Planungen des Fachdienstes Spielraumförderung. Der Fachdienst wird selbstverständlich auch weiterhin Jugendliche in die Planungen öffentlicher Spielflächen mit einbeziehen, wenn Größe und Lage des Spielplatzes einen Jugendbereich zulassen.

**Beschluss 2024-58:** Verkehrsführung Vahrer Straße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 06.06.2024

Bürgerantrag:

*Sehr geehrter Beirat,*

*Ich wende mich an Sie, weil sich in unserem Wohngebiet das Verkehrsaufkommen in den letzten Monaten drastisch erhöht hat. Die Lärmbelastung in den Häusern und Wohnungen zu den Hauptverkehrszeiten durch die Fahrzeuge hat ein inakzeptables Ausmaß angenommen.*

*Es kommt zu Rückstaus vom Stoppschild (Vahrer Straße / Sebaldsbrücker Heerstraße) bis zur Hausnummer 27.*

*Die Situation mindert die Lebensqualität und gefährdet besonders die schwachen Verkehrsteilnehmer:innen.*

*Aktuell geben Routenplaner folgende Streckenführung vor:*

- *aus der Vahr Richtung A1 geht die Verkehrsführung durch die 30er Zone Vahrer Straße.*
- *aus Richtung Vahr nach Osterholz geht die Verkehrsführung durch die 30er Zone Vahrer Straße*
- *und dann über die Sebaldstraße und Schloßparkstraße*

#### *Die Situation:*

*PKW biegen mit überhöhter Geschwindigkeit von der Semmelweisstraße links in die Zone 30 Vahrer Straße ein und missachten oft kreuzenden Fuß- und Radverkehr, fahren weiter mit Geschwindigkeiten teils über 50km/h durch die Vahrer Straße und biegen ab Richtung Hemelinger Tunnel, unter Missachtung des Stopp-Schildes am Ende der Vahrer Straße.*

*Richtung Osterholz biegen sie mit überhöhter Geschwindigkeit in die Sebaldstraße ein. Die Einmündung durch parkende KFZ ist schlecht einzusehen. Hier wurden schon mindestens zwei Radfahrer:innen bei Unfällen verletzt.*

*Der Radverkehr stadtauswärts findet in der Vahrer Straße hauptsächlich auf dem Gehweg statt, da die Straße zu unsicher ist. Die Vahrer Straße ist in diesem Bereich sehr gerade und breit ausgebaut. Radfahrende können jedoch nicht mit 1,5 Meter Abstand überholt werden. Es kommt*

*oft zu Nötigungen durch dicht auffahrende oder zu eng überholende KFZ.*

*Was erhoffen wir uns von diesem Antrag?*

- Verbot des reinen Durchfahrens des Schlossparkviertels (Vahrer Straße, Sebaldstraße) für KFZ.*
- Zum Beispiel durch eine Änderung der straßenverkehrlichen Anordnung, so dass das Schlossparkviertel von Routenplanern nicht mehr als Alternativstrecke zur Semmelweisstraße + Sebaldsbrücker Heerstraße angeboten wird.*
- Aufstellen mobiler Geschwindigkeitsmesstafeln in der Vahrer Straße z.B. hinter der Einmündung zur Sebaldstraße. Sowie in der Sebaldstraße vor der Einmündung Adamistraße.*
- Aufbringen von Fahrrad-Piktogrammen auf der gesamten Länge der Vahrer Straße zwischen Semmelweisstr. und Sebaldsbrücker Heerstraße. Am Anfang gibt es bereits einen kurzen Schutzstreifen mit Piktogrammen.*

*Verkehrszählung Höhe Vahrer Straße 24, jeweils 1 Stunde, nur Fahrzeuge stadtauswärts:*

*Mittwoch, 9.11.2023 13:30 - 14:30 Uhr: 30 PKW, 7 Transporter*

*Freitag, 24.11.2023 16:40 - 17:40 Uhr: 41 PKW, 2 Transporter*

*Samstag, 25.11.2023 9:00 - 10:00 Uhr: 17 PKW, 4 Transporter*

*Samstag, 25.11.2023 12:30 - 13:30 Uhr: 24 PKW, 3 Transporter*

*Montag, 27.11.2023 17:10 - 18:10 Uhr: 58 PKW*

*Mittwoch, 6.12.2023 14:00 - 15:00 Uhr: 47 PKW, 3 LKW*

*Donnerstag, 7.12.2023 7:45 - 8:45 Uhr: 44 PKW*

*Donnerstag, 7.12.2023 13:15 - 14:15 Uhr: 54 PKW, 1 LKW*

*Freitag, 8.12.2023 13:15 - 14:15 Uhr: 101 PKW, 2 LKW*

*Freitag, 15.12.2023 15:15 - 16:15 Uhr: 42 PKW*

*Mittwoch, 17.01.2024 14:00 - 15:00 Uhr: 57 PKW*

*Freitag, 1.03.2024 15:15 - 16:15 Uhr: 55 PKW, 2 LKW*

*Donnerstag, 28.03.2024 16:00 - 17:00 Uhr: 88 PKW, 4 LKW*

*Donnerstag, 04.04.2024 15:00 - 16:00 Uhr: 135 PKW, 4 LKW*

*Fahrzeuge in beide Richtungen wegen Sperrung der Schloßparkstraße:*

*Mittwoch, 6.03.2024 14:00 - 15:00 Uhr: 94 PKW, 3 LKW (Schloßparkstraße gesperrt)*

*Donnerstag, 7.03.2024 14:15-15:15 Uhr: 89 PKW (Schloßparkstraße gesperrt)*

*Ich habe exemplarische Videoaufnahmen vom durchfahrenden Autoverkehr. Diese kann ich Ihnen auf Wunsch gerne zur Verfügung stellen.*

*Ich bitte um wohlwollende Prüfung des Antrags, damit die Lebensqualität in unserem Wohngebiet wieder steigt.*

Beschluss:

- Der Ausschuss unterstützt den Bürgerantrag. Das ASV wird gebeten Möglichkeiten zu prüfen um den Durchgangsverkehr durch diesen Bereich der Vahrer Straße zu unterbinden. Dabei soll möglichst auch verhindert werden, dass die Navigationssysteme ortsfremde durch diesen Teil der Vahrer Straße führen.
- Das ASV wird gebeten die Auswirkungen der in der Nähe anstehenden Bauarbeiten (Fernwärme etc.) auf diesen Bereich der Vahrer Straße zu prüfen.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 14.08.2024**

Durchgangsverkehre können mit der Aufstellung des Verkehrszeichens 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit der Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ unterbunden werden. Aus der Erfahrung heraus werden diese Schilder häufig missachtet, da von ortskundigen Verkehrsteilnehmer auszugehen ist und der gewünschte Effekt daher als sehr gering einzuschätzen ist. Eine Überwachung der Einhaltung ist nur sehr schwer möglich.

Ebenso sei darauf hingewiesen, dass bei Beachtung dieser Verkehrszeichen für die umliegenden Straßen ein höheres Verkehrsaufkommen bestehen könnte. Die Aufstellung des Verkehrszeichens 60 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit der Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ ist daher nicht zu empfehlen.

Dennoch kann die Umsetzung erfolgen, wenn der Beirat dies befürwortet.

Die Straßenverkehrsbehörde hat bedauerlicherweise keine Möglichkeiten Einfluss auf die Betreiber der Navigationssysteme zu nehmen.

Für die Bauarbeiten zur Fernwärmeleitung sind keine Auswirkungen in Bezug auf den Bereich der Vahrer Straße zu erwarten. Die Querung der Fernwärmeleitung liegt im Knoten Ludwig-Roselius-Allee, Vahrer Straße/In der Vahr. Die Arbeiten finden voraussichtlich im Jahr 2028 statt.

Bei der Prüfung der Örtlichkeit ist die sehr veraltete und falsch aufgestellte Beschilderung „geschlossenes Wohngebiet“ aufgefallen. Diese hält einer rechtlichen Prüfung nicht stand, da die Durchfahrt möglich ist. Aus diesem Grund wird sie kurzfristig abgeräumt.

**Beschluss 2024-59:** Fahrradpiktogramme auf der Arberger Heerstraße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 06.06.2024

Beschluss:

Der Ausschuss wünscht weitere Fahrradpiktogramme auf der Arberger Heerstraße wie auf der Hemelinger Heerstraße bis zur Einmündung Nauheimer Straße.

#### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 16.09.2024**

Dem Wunsch kann nur bei Finanzierung aus dem Stadtteilbudget entsprochen werden, da es eine StVO-konforme Führung der Radfahrenden gibt. Es wäre zu berücksichtigen, dass die auf der stadteinwärtigen Seite gesicherte Führung von den Nebenanlagen auf die Fahrbahn durch Bake und Sperrflächenmarkierung zurückgebaut werden müsste und die dadurch entstehenden Kosten ebenfalls über das Stadtteilbudget finanziert werden müssten.

### **Beschluss 2024-60:** Kampagne für Radfahrende

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 06.06.2024

Beschluss:

Der Ausschuss fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf eine Kampagne zur Verbesserung des Schutzes der Radfahrenden zu initiieren, insbesondere soll der einzuhaltende Abstand von 1,50m beim Überholen von Radfahrenden verdeutlicht werden.

### **Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 36.06.2024**

Das Referat 50 „strategische Verkehrsplanung“ (Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung) hat regelmäßigen Kontakt mit der Interessenvertretung der Radfahrenden in Bremen, dem ADFC-Bremen e.V. In 2024 wurde auf Initiative des Vereins die Datenerhebung zu Seitenabständen von überholenden Kfz zu Radfahrenden mittels des neu entwickelten Gerätes „Open-Bike-Sensor“ (OBS) von 2023 fortgeführt. Diese Datenerhebung wurde von Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung finanziell unterstützt und dient als Grundlage für künftige Kontrollen. Erste Erfahrungen mit Abstandskontrollen hat die Polizei im September dieses Jahres bei Verkehrskontrollen im Stadtgebiet gesammelt.

Die Daten sollen auch Verwendung finden in einer öffentlichkeitswirksamen Kampagne der beiden Vereine ADFC e.V. und ADAC e.V. die sich noch in Abstimmung befindet. Wie schon 2021 bei der Plakatkampagne zum gegenseitigen Verständnis von Autofahrenden und Radfahrenden wird eine finanzielle Beteiligung durch Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung geprüft.

An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass Verkehrssicherheitskampagnen immer stadtweiten Fokus haben.

### **Beschluss 2024-61:** Halteverbote Eberleinweg

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 06.06.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert:

- Die Aufstellung von zwei Halteverbotsschildern im Eberleinweg vom Hastedter Osterdeich kommend auf der rechten Seite zu Beginn des Eberleiweges und nach dem abgehenden Weg in der Mitte des Eberleinweges.
- In Richtung Hastedter Osterdeich sollten die Halteverbotsschilder erneuert werden
- Der Durchgang zum Sportplatz sollte für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr freigehalten werden, dazu soll eine offizielle Feuerwehrezufahrt dort festgelegt und kenntlich gemacht werden. Vor diesem Bereich könnte dazu auch ein großes Halteverbotspiktogramm aufgebracht werden.
- Die mit Pollern gesicherte Durchfahrt am Ende des Eberleinweges zur Weser hin wird von der Feuerwehr als Zufahrt zur Wasserrettung genutzt, daher sollte auch hier eine offizielle Feuerwehrezufahrt dort festgelegt und kenntlich gemacht werden, auch hier kann ein Halteverbotspiktogramm zur Verdeutlichung aufgetragen werden.

## **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 26.07.2024**

### **Aufstellung von Halteverbotsschildern**

Die Aufstellung von zwei Halteverbotsschildern im Eberleinweg vom Hastedter Osterdeich kommend auf der rechten Seite zu Beginn des Eberleiweges ist möglich und wird zeitnah in die Anhörung gegeben. Nach dem rechts abgehenden Weg zum Kleingartengebiet in der Mitte des Eberleinweges ist die Aufstellung von weiterer Beschilderung nicht erforderlich, da die Fahrbahnbreite im genannten Bereich unter der Breite liegt, bei der das Halten (und somit erst recht das Parken) am Fahrbahnrand erlaubt wäre ohne dass eine Engstelle entsteht: Somit können wir es nicht beschildern, da ein gesetzliches Halteverbot nach § 12 Absatz 1 Nummer 1 StVO gilt.

### **Erneuerung der Halteverbotsschilder**

Nach Aussage des zuständigen Erhaltungsbezirkes ist die Erneuerung der Halteverbotsschilder in Richtung Osterdeich bereits beauftragt worden.

### **Freihalten des Durchgangs zum Sportplatz für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr**

Das Sportgrundstück liegt direkt am Hastedter Osterdeich und hat auch die Hausnummernzuordnung zum Hastedter Osterdeich (Nr. 225-228) und ist damit und darüber erschlossen. Wege auf Sportanlagen, Schulgrundstücken oder Grünanlagen sind in der Regel keine öffentlichen Straßen in unserer Verwaltung, sondern in Eigenverwaltung der jeweiligen Institutionen. Insofern müsste das Amt für Straßen und Eberleinweg wie die Sportanlage auch in der Verwaltung des SVIT liegen oder auch der Kleingartenanlage zugeordnet werden.

### **Kennzeichnung des Weges als Feuerwehrezufahrt**

Das Schild „Feuerwehrezufahrt“ ist kein Verkehrszeichen im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), lediglich in der Bremischen Landesbauordnung wird es beschrieben. Die Verhaltensregeln der StVO sind also nur bedingt anzuwenden und ein Einschreiten der Polizei daher nur bei baurechtlich angeordneten und somit amtlichen Feuerwehrezufahrten möglich.

## **Beschluss 2024-62: Fernwärmeausbau im Stadtteil Hemelingen**

Im Fachausschuss Bau und Klimaschutz am 07.05.2024

### **Beschluss:**

1. Der Beirat begrüßt den Fernwärmeausbau im Stadtteil Hemelingen
2. Die verkehrliche Situation während der Bauzeit bereitet dem Beirat Sorgen, das ASV wird aufgefordert, die im TÖB-Verfahren benannten Umleitungsstrecken auf Ihre Leistungsfähigkeit zu überprüfen und das Ergebnis dem Beirat mitzuteilen.
3. Der Beirat bittet darum einen Ausgleich für die durch die Sperrungen beeinträchtigten Anlieger zu prüfen.

## **Antwort der Wesernetz Bremen GmbH am 03.07.2024**

Zu 2: Seit Beginn des Projektes ist die Baukoordination von Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung eingebunden und Sperrungen sowie Bauabläufe sind eng abgestimmt. Ebenso sind Großprojekte wie „Linie 2 verbindet“ oder die Erneuerung des Zeppelintunnels Teil dieser Abstimmung. Die BauKo hat die Aufgabe, den Verkehr in Bremen am Laufen zu halten und parallele Baumaßnahmen sowie Umleitungen, welche zu einer zu Hohen Verkehrsbelastung führen zu

vermeiden. Daher gehen wir davon aus, dass die verkehrliche Situation so umfassend bewertet wurde, dass sich keine Verbesserung erreichen lässt.

Zu 3: Die wesernetz Bremen GmbH ist als Betreiberin des Fernwärmenetzes in Bremen nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, die Fernwärmeversorgung der Stadt Bremen sicherzustellen. Im Rahmen der Planung haben wir Beeinträchtigungen einbezogen und den Bauablauf so ausgestaltet, dass Umwelteinflüsse, die Belastung der Anlieger und der Verkehrsfluss möglichst gering ausfallen. Dass Anwohner und Gewerbetreibende gleichwohl einer Belastung ausgesetzt sein werden, lässt sich leider nicht vermeiden. Die Gewerbetreibenden benötigen den öffentlichen Straßenraum für ihre auch auf Laufkundschaft angewiesenen Unternehmen. Die Anwohner möchten in einem ruhigen Umfeld leben, das gut erreichbar ist. Als Betreiber des Fernwärmenetzes für die allgemeine Versorgung sind wir gleichfalls auf die Straßennutzung angewiesen, um die uns übertragene Aufgabe wahrnehmen zu können. Bei diesem Nutzungskonflikt müssen alle Straßennutzer Beeinträchtigungen hinnehmen. Neben der Verpflichtung zur umweltfreundlichen Versorgung sind wir zugleich gehalten, die Versorgung möglichst preisgünstig zu organisieren. Würden wir bei durch Baumaßnahmen verursachten Beeinträchtigungen Entschädigungen zahlen, ließe sich ein preisgünstiger Betrieb der Infrastruktur nicht mehr erreichen.

**Beschluss 2024-63:** Fußgängerüberweg Inselstraße Hastedter Osterdeich  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 06.06.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, eine direkte befestigte Gehwegverbindung zwischen dem bestehenden Gehweg und dem Radweg (Radpremiumroute) auf der Südseite des Hastedter Osterdeiches in Höhe der Fußgängerüberführung an der Inselstraße herzustellen, wie sie vor dem Ausbau zur Radpremiumroute bestand. Diese Gehwegverbindung sollte direkt an den bestehenden Weg in Richtung des Weserwehrs und an die Radpremiumroute in Richtung Westen anschließen.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 27.08.2024**

Bitte wie vor Ort besprochen und vom Beirat beschlossen innerhalb des Projektauftrages zur Premiumradroute am Hastedter Osterdeich umsetzen.

**Beschluss 2024-64:** Aufstellung von Fahrradbügeln Hemelinger Heerstraße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 03.06.2024

Beschluss:

Aufstellung von Fahrradbügeln Hemelinger Heerstraße in Höhe Hausnummer 100

Beschluss: Der Beirat Hemelingen lehnt den vorgeschlagenen Standort ab, die Fahrradständer sollten an der Haltestelle Stackkamp aufgestellt werden (ohne Querung der Fahrbahn), ggf. auch auf einer Fläche, die jetzt noch dem Sportressort zugeordnet ist. Dies kann auch im Zuge des geplanten Ausbaus des dortigen Radweges entlang der Bezirkssportanlage erfolgen.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 25.06.2024**

Da unmittelbar an der Haltestelle Stackkamp ist jetzigen Zustand der Örtlichkeit keine Aufstellung aufgrund der Abmessungen möglich ist, werden wir nach Fertigstellung des Radweges eine erneute Prüfung der Örtlichkeit vornehmen und den Antrag erneut bewerten.

**Beschluss 2024-65:** Aufsuchende Altenarbeit Hemelingen  
Im Beirat am 04.04.2024

Beschluss:

Aufgrund des großen Bedarfs in Hemelingen (siehe auch Armutsquote und Seniorenanteil im Monitoring und in den Sozialindikatoren), gerade in dem Bereich Rund um die Hemelinger Bahnhofstraße, fordert der Beirat Hemelingen eine Aufstockung der Stunden für die Koordination und Beratung in der Aufsuchenden Altenarbeit (AAA). Dazu sollte Hemelingen zu einem AAA+ Standort aufgewertet werden.

**Antwort von der Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration vom 23.07.2024**

Auch wir teilen die Einschätzung, dass in Hemelingen – gerade auch rund um die Bahnhofsstraße – möglicherweise ältere Menschen weiteren Unterstützungsbedarf haben. Die aufsuchenden Angebote werden derzeit insgesamt hinsichtlich ihrer inhaltlichen Ausrichtung überprüft. Das Fachreferat ist hierzu auch in laufenden Gesprächen mit den kooperierenden Trägern. Für eine Ausweitung und den damit erhöhten Mittelbedarf besteht angesichts der aktuellen Haushaltslage wenig Spielraum, sodass derzeit – wie in allen Bereich – geprüft wird, ob der Einsatz der bestehenden Mittel noch wirksamer besser gestaltet werden kann.

**Beschluss 2024-66:** Beschluss zur Korbinselbrücke  
Im Beirat am 16.05.2024

Beschluss:

1. Der Beirat Hemelingen fordert kurzfristig einen aktualisierten Zeitplan zum Bau der Korbinselbrücke und dass das Planfeststellungsverfahren endlich eingeleitet wird. Des Weiteren fordert der Beirat die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf, die Bundesfördermittel frühzeitig zu sichern.
2. Die Behörden werden aufgefordert die erforderlichen Fachkräfte (für den Brückenbau) zeitnah einzustellen.

**Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 05.07.2024**

Der dargestellte Zeitplan ist abhängig von einer ausreichenden personellen Ausstattung der Brückenbauabteilung zur weiteren Bearbeitung ab Anfang 2025. Das Planfeststellungsverfahren kann erst eingeleitet werden, wenn die zugehörige Entwurfs- und Genehmigungsplanung abgeschlossen ist. Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und das ASV sind in Verhandlungen mit dem Fördermittelgeber und dem BMDV, um die im vorläufigen Bewilligungsbescheid zugesagten Fördermittel Bund, entsprechend den Verschiebungen im Zeitplan, zu sichern.

Das ASV versucht bereits seit ca. 3 Jahren Fachkräfte für den Bereich Brückenbau (hier: Statik und Entwurf) einzustellen. Mehrere Stellen, davon teils zusätzliche Stellen, wurden ausgeschrieben und mit Hilfe von Headhuntern am Markt platziert. Ebenso wurden Stellenausschreibungen in verschiedenen Medien, regional und bundesweit, platziert. Bisher ohne Erfolg. Das ASV ist hierbei an den Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst der Länder gebunden. Im Vergleich zu den umliegenden Kommunen und den kommunalen Eigenbetrieben der Stadt Bremen - für die der TVöD gilt - aber auch den Senatorischen Dienststellen und der freien Wirtschaft, hat das ASV einen Wettbewerbsnachteil. Dieser Nachteil erschwert die Nach- und Neubesetzung von Stellen im ohnehin schon durch den Fachkräftemangel stark geprägten Markt.

**Beschluss 2024-67:** Abziehung vom Kops (Erneuerung des Beschlusses vom 17.08.2023)  
Im Beirat am 13.06.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen kritisiert den teilweisen Abzug der KOPs aus der Stadtteilarbeit, die sich seit vielen Jahren bewährt hat. Gerade Hemelingen war lange Zeit in diesem Bereich unterbesetzt. Die Kolleg:innen mussten die Arbeit für die nichtbesetzten Stellen mit übernehmen. Gerade erst sind alle Stellen besetzt - abgesehen von vorübergehenden Vakanzen wegen Krankheit oder Pensionierung. Neben der bisherigen Ausnahme des Einsatzes zu besonderen Anlässen, die der Beirat auch schon abgelehnt hat, werden die KOPS jetzt auch noch zur Abarbeitung von Rückständen in der Anzeigenbearbeitung eingesetzt. Die Antwort des Ressorts aus Ende 2022 (siehe Anlage) legt dies nicht nahe.

Der Beirat Hemelingen hält daher an seinem Beschluss vom 01.12.2022 fest: „Die Kontaktbereichsbeamt:innen sollen ausschließlich im Stadtteil tätig sein und nicht bei jeder Großveranstaltung (auswärtig) eingesetzt werden. Sie dürfen nicht als Springer eingesetzt werden.“

Zudem fordert der Beirat, dass die Abarbeitung von Altfällen nicht zu Lasten der Arbeit der Polizei in den Stadtteilen und auf der Straße erfolgen darf und erinnert an die im Rahmen der letzten Polizeireform gemachten Zusagen bezüglich der Besetzung der KOP Stellen.

Die Senatskanzlei wird aufgefordert, alle Senatsressorts ausdrücklich auf die in § 31 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter beschriebenen Beteiligungs- und Informationsrechte der Beiräte hinzuweisen und dieses auch einzufordern.

Der Beirat Hemelingen bittet mit diesem Beschluss die Beirätekonferenz, sich des Themas stadtweit anzunehmen.

Noch keine Antwort des Senators für Inneres und Sport erhalten.

**Beschluss 2024-68:** Mehrsprachige Wahlinformationen  
Im Beirat am 13.06.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert den Landeswahlleiter auf bei zukünftigen Wahlen die Wahlzettel und die Wahlinformationen in den in Bremen verbreitetsten Sprachen zu Verfügung zu stellen.

**Antwort des Senators für Inneres und Sport am 03.07.2024**

Für die vergangene Europawahl sowie die anstehende Bundestagswahl wird der Rechtsrahmen allein durch den Bund bzw. durch europarechtliche Vorgaben gesetzt. Bei der Europawahl 2024 waren auf der Homepage des insoweit für die Wahldurchführung verantwortlichen Bundesministeriums des Innern und für Heimat in allen Amtssprachen der EU Informationen zur Wahlteilnahme abrufbar. In Bremen wurden bei der diesjährigen Europawahl zudem an die Unionsbürger:innen Informationsdokumente versandt, die mit einem QR-Code versehen waren, der sie zu einer Seite der Bundeswahlleiterin in „ihrer“ Sprache geführt hat. Zusätzlich dazu standen Übersetzungen des „Antrages auf Eintragung in das Wählerverzeichnis“ in Bremen verbreiteten europäischen Sprachen zur Verfügung. Bei den kommenden Bundestagswahlen sind hingegen ausschließlich deutsche Staatsangehörige wahlberechtigt. Bundesgesetzlich ist insoweit vorgegeben, dass die Stimmzettel und Wahlinformationen in Deutsch als Amtssprache erfolgen. Eine zusätzliche Fassung in Fremdsprachen hat der Bundesgesetzgeber insoweit nicht vorgesehen. Ich habe den Landeswahlleiter aber gebeten, bei der Bundeswahlleiterin anzufragen und eine Länderabfrage anzuregen, ob und wie dort für die Bundestagswahlen gleichwohl Zugangsmöglichkeiten zu Informationen in Fremdsprachen - namentlich QR-Codes zu Informationen in den sechs meist gesprochenen Fremdsprachen – geplant werden. Aus Gründen der formellen Wahlrechtsgleichheit müssen die Wahlbehörden allerdings bei sämtlichen Wahlen - auf Europa- und Bundesebene sowie bei den bremischen Wahlen - alle Wahlberechtigten gleichbehandeln.

**Beschluss 2024-69:** Kürzung in der Arbeitsmarktförderung  
Im Geschäftsführungsausschuss (GFA) am 03.07.2024

**Beschluss:**

Im Sinne der Aufrechterhaltung der sozial notwendigen Angebote im Stadtteil Hemelingen fordert der Beirat Hemelingen die zuständigen Ressorts Soziales und Arbeit auf Lösungen für die Weiterführung der geförderten Beschäftigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

In Hemelingen sind viele Einrichtungen direkt oder indirekt von Kürzungen bzw. nicht Wiederbesetzung von Stellen auf dem zweiten Arbeitsmarkt betroffen, dazu zählen unter anderem:

- Die Bremer Tafel
- Unterstützung des Mehrgenerationenhauses Familienzentrum Mobile (u.a. Café, Fahrdienst des ASB, MOKI, Nachbarschaftsbörse/Aufsuchende Altenarbeit)
- GRI mit Werkstätten, Quartiersservice
- Kaufhaus Hemelingen (GRI/ASB/Innere Mission, auch BIWAQ Projekt in Kooperation mit Werkstätten für Holz, Textil zur Arbeitserprobung für Langzeitarbeitslose)
- ProShop Hemelingen der Inneren Mission
- Recyclingbörse Hastedt
- Verschiedenste Beschäftigungsangebote des ASB wie Textilwerkstatt, Holzwerkstatt, Fahrradwerkstatt.

Alle diese Projekte sind wichtig für den Stadtteil und darüber hinaus, um soziale Benachteiligung auszugleichen und Teilhabe am Sozialen Leben zu ermöglichen. Dies betrifft Senioren, Kinder und Langzeitarbeitslose.

Schnelles Handeln ist gefordert, die Projekte sind teilweise über Jahre aufgebaut worden und können, wenn Sie einmal geschlossen wurden, nicht einfach nach ein paar Monaten wieder fortgesetzt werden. Räume müssen gekündigt werden, Maschinen, wie in Werkstätten, können nicht eingelagert werden, Fahrzeuge, wie beim Quartiersservice können nicht weiter unterhalten werden.

Darüber hinaus sind für 2025 weitere Kürzungen bereits angekündigt. Auch hier muss über Lösungen nachgedacht werden, da zu befürchten ist, dass die sozialen Folgekosten erheblich steigen werden und das die soziale Schieflage gerade in den WIN Gebieten zunehmen wird.

Antworten wurden auf der Sonderbeiratssitzung am 19.08.2024 vorgetragen.

#### **Beschluss 2024-70: Erdwärme**

Im GFA am 03.07.2024

Beschluss:

Aufgrund der folgenden Pressemitteilung fragt der Beirat Hemelingen, welche konkreten Auswirkungen und Maßnahmen in Hemelingen zu erwarten sind. Ob hier das Bau oder das Umweltressort zuständig sind entzieht sich meiner Kenntnis, ich bitte um Absprache untereinander.

<https://www.lbeg.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/erste-erlaubnis-zur-aufsuchung-von-erdwarmer-in-bremen-das-lbeg-teilt-die-felder-hemeligen-und-weyhe-zu-233006.html>

#### **Antwort der Seatorin für Wirtschaft, Arbeit und Transformation am 23.07.2024**

Die Gemeinde Weyhe hat am 27. Dezember 2023 einen Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis zur Aufsuchung bergfreier Bodenschätze nach §7 Bundesberggesetz (BBergG) für das Feld „Hemeligen“ und das angrenzende Feld „Weyhe“ gestellt. Die Erlaubnis wurde vom zuständigen Landesbergamt zum 1. Juli 2024 erteilt und ist zunächst auf 5 Jahre befristet.

Einem Antrag zur Erteilung einer Erlaubnis zur Aufsuchung ist ein geplantes Untersuchungsprogramm beizufügen. Die geplanten Aufsuchungsarbeiten der Gemeinde Weyhe beschränken sich in den ersten Jahren auf die Auswertung von Bestandsdaten. Im Falle einer positiven Prognose ist zum Ende der erteilten Erlaubnisphase die Durchführung einer Erkundungsbohrung mit einem Kurzzeitproduktionstest vorgesehen. Standort und Tiefe der Bohrung sind von den Voruntersuchungen abhängig. Auswirkungen auf den Bereich Bremen-Hemeligen können daher aktuell nicht benannt werden.

Die Durchführung einer entsprechenden Bohrung bedarf einer gesonderten Erlaubnis. Im Verfahren zur Erteilung einer entsprechenden Erlaubnis ist ein Beteiligungsverfahren vorgesehen.

#### **Beschluss 2024-71: Planungskonferenz Bildung**

Im Beirat am 13.06.2024

Beschluss:

Es fehlten die Informationen folgenden Themen durch die Senatorin für Kinder und Bildung:

1. Umsetzung des Rechtsanspruchs zur Ganztagsbetreuung in den Grundschulen - bis dahin Versorgung mit Hortplätzen und Bedarf an Hortplätzen im Stadtteil
2. Sprachförderung in der Kita
3. Einstufung der Schulen nach Sozialindikatoren – welche Schule hat welchen Indikator, wie werden diese berechnet, welche Veränderungen gab es in den vergangenen Jahren
4. Startchancen Programm der Bundesregierung – Förderung in Hemelingen – welche Schulen werden warum berücksichtigt und welche warum nicht, welche Förderung bekommen die einzelnen Schulen, was wird daraus konkret an den Schulen jeweils finanziert
5. Zukunft der Willkommensschule in der Stresemannstraße, dabei Verankerung der „Willkommensschulen“ im Bremischen Schulgesetz und Sachstand Konzeptentwicklung für die „Willkommensschulen“

Antworten:

1. Es gibt acht Grundschulen im Planbezirk 38 Hemelingen:

| Grundschule                   | Status                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Schule an der Parsevalstraße  | Bereits gebundene Ganztagsgrundschule                                                                                                                                                                            |
| Schule am Osterhop            | Bereits gebundene Ganztagsgrundschule                                                                                                                                                                            |
| Schule Arbergen               | Bereits offene Ganztagsgrundschule                                                                                                                                                                               |
| Schule an der Brinkmannstraße | Bereits offene Ganztagsgrundschule                                                                                                                                                                               |
| Schule Mahndorf               | Bereits offene Ganztagsgrundschule                                                                                                                                                                               |
| Kinderschule                  | Verlässliche Grundschule, die bereits als Ganztagsgrundschule organisiert ist (50 von 100 Kindern werden nachmittags betreut)                                                                                    |
| Schule am Alten Postweg       | Im Gebäude befindet sich ein Hort des Trägers KiTa Bremen mit zurzeit 80 Plätzen. Der Neubau der Schule soll voraussichtlich im Sommer 2027 fertiggestellt sein.                                                 |
| Schule an der Glockenstraße   | Im Schulgebäude befindet sich ein Schultreff mit 40 Plätzen, der von SKB finanziert wird. An diesem Schulstandort besteht eine komplexe Problematik (Gebäude, Fläche usw.), die einen Neu- oder Umbau erschwert. |

Für die letzten beiden Schulstandorte am Alten Postweg und an der Glockenstraße sind Übergangslösungen vorgesehen. Ist die Lösung für die Schule am Alten Postweg durch den schon im Schulgebäude integrierten Hort vergleichsweise naheliegend, gestaltet sich die Antwort bei der Schule an der Glockenstraße schwieriger. Derzeit gibt es für diesen Standort keine Planungen zum Aufbau eines Hortangebots, da

zunächst die strategische Entscheidung bezüglich eines möglichen Ganztagsausbaus abgewartet werden muss. Lösungen sollen im Rahmen von regionalen runden Tischen mit diversen Akteur:innen eruiert und konkretisiert werden. Weiter finden bereits hausinterne Planungen statt, wie der Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung bei herausfordernden Fällen (Bsp. Schule an der Glockenstraße) praktisch umgesetzt werden kann.

2. Eine der zentralen Aufgaben im Bereich der Bildung von Kindern ist die Unterstützung und Förderung der kindlichen Sprachentwicklung – die sprachliche Bildung und Sprachförderung gelten daher als elementare Bestandteile des Aufgabenspektrums von frühpädagogischen Fachkräften und als übergeordnete Querschnittsaufgabe professionellen pädagogischen Handelns. Darüber hinaus ist die sprachliche Bildung und Förderung aller Kinder als gesetzlicher Auftrag im SGB VIII § 22 und als wesentliches elementarpädagogisches Handlungsfeld im Bildungsplan 0-10 (in der Bildungskonzeption Sprachliche Bildung/Deutsch) verankert. Um diesen gesetzlichen Auftrag zu erfüllen, ist die Qualität der Sprachbildungs- und Sprachfördermaßnahmen entscheidend, sowohl im Hinblick auf die genutzten Konzepte, Ansätze und Materialien als auch auf die strukturellen Rahmenbedingungen und die fachlichen Kompetenzen der pädagogischen Fachkräfte. Weiterhin ist es vor dem Hintergrund der hohen Anzahl von Kindern mit festgestelltem Sprachförderbedarf, die seit der Umsetzung des Kita-Brückenjahres in der Regel in frühpädagogischen Kindertageseinrichtungen gefördert werden, unabdingbar, gut ausgebildetes bzw. weitergebildetes Personal für eben diese gezielte, alltagsintegrierte Sprachförderung in Kindertageseinrichtungen einzusetzen. Im Zuständigkeitsbereich von Einrichtungen der Kindertagesbetreuung liegen vordergründig die primäre Präventionsebene (alltagsintegrierte Sprachbildung aller Kinder, Verweis auf den allgemeinen Förderauftrag im §22 SGB VIII → Bildungsplan 0-10) sowie die sekundäre Präventionsebene (gezielte Sprachförderung für Kinder mit festgestelltem Sprachförderbedarf, Verweis auf das BremSchulG §36 → Kita Brückenjahr). Die dritte Ebene betrifft den Bereich der Sprachentwicklungsstörungen, für den eine professionelle sprachtherapeutische Unterstützung erforderlich ist (vgl. Abb. 1). Die finanzielle Grundlage für die Umsetzung der Sprachförderung und Sprachbildung wird den Trägern der Kindertagesbetreuung in der Stadtgemeinde Bremen über das Verstärkungsprogramm Sprachförderung und Sprachbildung zur Verfügung gestellt. Darin enthalten sind Mittel für zusätzliche Personalressource (etwa auch die Funktionsstellen im Kontext des Kita-Brückenjahres), Fortbildung, Material sowie für Konzeptentwicklung und Fachberatung. Alltagsintegrierte Sprachbildung und Bildungsplan 0-10 Jahre Alltagsintegrierte Sprachbildung ist ein präventives Angebot in der Kita und richtet sich an alle Kinder, unabhängig vom Alter, Förderbedarf, etc. Sie zeichnet sich durch ihren direkten Bezug zu Alltagssituationen und der damit verbundenen Handlungsrelevanz für Kinder aus. Dabei können von einer früh einsetzenden, gezielten Sprachbildung insbesondere diejenigen Kinder profitieren, die einen besonderen Unterstützungsbedarf in ihrer

Sprachentwicklung haben. Mit der Bildungskonzeption Sprachliche Bildung/Deutsch, die seit dem 01.08.2024 für alle Kitas und Grundschulen zugänglich ist (vgl. digitales Informationspaket) wird nun auch ein stärkerer Fokus darauf gelegt, Kindern kontinuierliche Bildungserfahrungen zu ermöglichen. Sie zeigt die fachdidaktische Kernidee einer abgestimmten und durchgängigen sprachlichen Bildungsarbeit umfassend auf. Den Kern aller Bildungskonzeptionen (Kapitel drei) bilden die umfangreichen tabellarischen Darstellungen zentraler Angebote/Aktivitäten zur professionellen Unterstützung der kindlichen Entwicklung von Fähigkeiten und Kompetenzen – vom Zeitpunkt der Geburt bis zum Ende der Grundschulzeit. Diese Tabellen dienen den Fachkräften im Elementar- und Primarbereich als inhaltliche Orientierung bei der direkten Interaktion mit Kindern, bei der Materialauswahl, bei der Raumgestaltung und bei der Planung sowie Durchführung von Angeboten/Projekten. Weiterhin haben sich in der Stadtgemeinde Bremen diverse Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität in der Sprachbildungs- und Sprachförderungsarbeit sowie zur Professionalisierung in den Einrichtungen in der Praxis bewährt und werden seit einigen Jahren kontinuierlich umgesetzt. Dazu gehören u. a. das Programm Bücher-Kita, die QI (Qualifizierungsinitiative, angelehnt an „Mit Kindern im Gespräch“), trägerübergreifende Fortbildungsangebote zur Sprachförderung, oder auch in Hemelingen direkt die Umsetzung des Programms „MitSprache“. Für die gezielte und kontinuierliche Beobachtung und Dokumentation der kindlichen Sprachentwicklung wird in Kindertageseinrichtungen BaSiK verwendet. Gezielte alltagsintegrierte Sprachförderung und Kita-Brückenjahr Im Land Bremen wird zur Sprachstandsfeststellung im Jahr vor der Einschulung das Verfahren PRIMO eingesetzt. Zum Kita-Jahr 2022/23 wurde dieses Verfahren in der Stadtgemeinde Bremen um eine Einschätzung der aktiven Sprache durch die Kita-Fachkräfte ergänzt. Im Jahr 2023 lag Hemelingen mit einem prozentualen Wert von 49 % knapp über dem Bremer Durchschnittswert von 47,9 %. Die Förderung der Kinder mit einem Sprachförderbedarf lt. PRIMO wird seit 2018 in beiden Stadtgemeinden von qualifizierten pädagogischen Fachkräften in der Kita durchgeführt. In der Stadtgemeinde Bremen findet die Umsetzung sowohl gezielt im pädagogischen Alltag der Kita statt, als auch in Kleingruppen mit Handlungsrelevanz für die Kinder. Bei Letzterer umfasst die Sprachförderung 92 Einheiten (Stunden) im Kita-Jahr. Während der Sprachförderung findet ein Austausch zwischen pädagogischen Fachkräften in der Kita und den Eltern über die Sprachentwicklung des Kindes statt. Mit dem Kita-Brückenjahr wird diese zweite Präventionsebene seit 2022 verstärkt in den Blick genommen. Ziel ist es, dass zum Beginn eines neuen Kita-Jahres alle Nicht-Kita-Kinder, die einen festgestellten Sprachförderbedarf haben und fünf Jahre alt sind, einen Kita-Platz in ihrem Sozialraum erhalten – um die gesetzlich vorgeschriebene Sprachförderung in einem umfassenden Angebot in der Kita umzusetzen. Die Kitas, die besonders viele Kinder mit Sprachförderbedarf fördern, erhalten zusätzliche Personalressourcen, für Funktionsstellen, die sich um die Sprachförderung und die Zusammenarbeit mit den Eltern kümmern. Weiterhin wurde die praxisnahe Broschüre „Gezielte alltagsintegrierte Sprachförderung im Elementarbereich“ Anfang 2024 neu aufgelegt – in Zusammenarbeit mit der LAG Sprache (u. a. Trägervertretungen, Fachberatungen, weitere

Expert:innen). Das Kita-Brückenjahr wird in Bremen nun im dritten Jahr umgesetzt. Durch die Änderung der Aufnahmegesetze in beiden Stadtgemeinden ist eine priorisierte Aufnahme von Kindern mit identifiziertem Sprachförderbedarf seit dem Kitajahr 2022/23 gewährleistet. In Folge dazu entscheiden sich Eltern, die ausreichend über die PRIMO-Testung informiert sind und deren Kinder keine Kita besuchen, vermehrt ihre Kinder zum Test zu begleiten und sie in einer Kita anzumelden. Damit werden möglichst viele Kinder mit Sprachförderbedarf im Jahr vor der Einschulung erreicht und in das System der Kindertagesbetreuung integriert. In beiden Stadtgemeinden hat sich zudem gezeigt, dass intensive und gezielte Informationen und Beratungen für Eltern erforderlich sind. Eltern werden durch persönliche Ansprachen und bedarfsgerechte Informationsveranstaltungen gut erreicht und für die Themen Kitabesuch und Sprachförderung sensibilisiert. Das ist eine wichtige Voraussetzung, um Kinder mit erschwerten Ausgangslagen zu erreichen.

3. Die Sozialstufen der einzelnen Schulen in Hemelingen können sie der nachstehenden Tabelle entnehmen. **Planbezirk Hemelingen**

| Bildungsbereich | Schulnummer | Schule                        | Sozialstufe |
|-----------------|-------------|-------------------------------|-------------|
| Primarbereich   | 3           | Schule am Alten Postweg       | 3           |
|                 | 8           | Schule Arbergen               | 3           |
|                 | 16          | Schule an der Parsevalstraße  | 3           |
|                 | 20          | Schule an der Brinkmannstraße | 4           |
|                 | 43          | Schule an der Glockenstraße   | 5           |
|                 | 70          | Kinderschule                  | 1           |
|                 | 81          | Schule Mahndorf               | 3           |
|                 | 114         | Schule am Osterhop            | 3           |
| Sekundarstufe I | 404         | Wilhelm-Olbers-Oberschule     | 3           |
|                 | 429         | Oberschule Sebaldsbrück       | 4           |

4. Das Umsetzungskonzept „Startchancen“ für das Land Bremen ist entwicklungs-dynamisch angelegt und wird fortlaufend aktualisiert. Es dient als Grundlage für alle weiteren Arbeiten innerhalb des Programms. Das Wichtigste auf einen Blick:

|                     |               |
|---------------------|---------------|
| <b>Auftraggeber</b> | BMBF + Länder |
|---------------------|---------------|

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Auftragsfundamente</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zur Umsetzung des Startchancen-Programms für die Jahre 2024 bis 2034</li> <li>- Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Einzelhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104c des Grundgesetzes zur Umsetzung der Säule I des Startchancen- Programms (Investitionsprogramm Startchancen)</li> <li>- Orientierungspapier zur Verwendung der Chancenbudgets an den Startchancen-Schulen (Säule II)</li> <li>- Eckpunkte zum Startchancen-Programm</li> </ul> |
| <b>Auftragnehmer</b>                | Bundesländer, hier: Land Bremen mit den beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Strategische Programmleitung</b> | Staatsrat Torsten Klieme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Operative Programmleitung</b>    | Sabine Kurz<br>Kernteam: Carsten Dohrmann, Sabine Ebeling, Norman Zilian, N.N. (Stabstelle) + N.N. (Bremerhaven)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Steuergruppe</b>                 | Fachebene SKB + Schulamt; LIS; IQHB                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Begleitgruppen</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitungsebene SKB + Schulamt; Schulaufsicht (AL + RL)</li> <li>- Mitbestimmungsgremien</li> <li>- Bildungspolitische Sprecherinnen und -sprecher</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Anlass Programm</b>              | Die Ergebnisse nationaler und internationaler Bildungsstudien zeigen, dass eine relevante Anzahl von Schülerinnen und Schülern nicht die Mindeststandards erfüllen. Das Startchancen-Programm soll deutlich dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Bildungssystems in Deutschland nachhaltig zu verbessern, die Bildungs- und Chancengerechtigkeit zu erhöhen und den noch immer starken Zusammenhang zwischen sozialer Herkunft und Bildungserfolg aufzubrechen.                                                                                |
| <b>Zielgruppe</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 43 Schulen (analog zur Vorgabe Bund) mit einem hohen Anteil sozial benachteiligter Schülerinnen und Schüler (Armut; Migrationshintergrund gekoppelt an Sprachförderbedarf).</li> <li>- 60% Grundschulen und 40% weiterführende Schulen, zusätzlich 1 Schule der beruflichen Bildung pro Stadtgemeinde.</li> </ul>                                                                                                                                                                                           |

|                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Programmziele</b>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung der Basiskompetenzen. Bis zum Ende der Programmlaufzeit soll der Anteil der Schülerinnen und Schülern, die die Mindeststandards in Mathematik und Deutsch verfehlen, an den Programmschulen halbiert werden</li> <li>- Stärkung der inneren und äußeren Schulentwicklung. Die Prozesse und Strukturen der Programmschulen sind so weiter zu entwickeln, dass die Ziele des Programms erreicht werden können</li> <li>- Erhöhung der Wirksamkeit des Unterstützungssystems über verbindliche und konstruktive Kooperationsformate zwischen Schulaufsicht und Schulen in Bezug auf Zielbestimmung, Prozessbegleitung und Zielerreichung</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Programminhalte</b>                                    | <p><i>Die Inhalte des Programms sind in drei Programmsäulen gefasst:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Säule I: Investitionen in eine zeitgemäße und förderliche Lernumgebung</i><br/>Ziel des Investitionsprogramms sind Beiträge zu modernen, klimagerechten und barrierefreien Lernorten. Angestrebt werden Investitionen in eine hochwertige Ausstattung und moderne Infrastruktur</li> <li>- <i>Säule II: Chancenbudgets für bedarfsgerechte Lösungen in der Schul- und Unterrichtsentwicklung</i><br/>Das Chancenbudget soll Spielräume für diejenigen eröffnen, die vor Ort Verantwortung tragen und das Miteinander an der Schule jeden Tag aufs Neue gestalten. Es geht um eine deutliche Stärkung der Eigenverantwortung von Schule</li> <li>- <i>Säule III: Personal zur Stärkung multiprofessioneller Teams</i> Hier geht es vor allem um die Beratung und Unterstützung der Schülerinnen und Schüler, eine lernförderliche Elternarbeit, die Entwicklung einer positiven Schulkultur sowie darum, Betroffene bei der Inanspruchnahme staatlicher Leistungen zu stärken</li> </ul> |
| <b>Investition</b>                                        | <p><i>Das Land Bremen erhält knapp 10 Mio Euro pro Jahr vom Bund, die paritätisch ko-finanziert werden müssen. Auf die Programmsäule I entfallen dabei 40% und auf die Säulen II und III jeweils 30% der Mittel</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Rahmenbedingungen</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Unterzeichnung der Vereinbarungen durch die Senatorin nach Ermächtigung zur Unterzeichnung durch den Senat am 27.02.2024</i></li> <li>- <i>1. Information der Deputation für Kinder und Bildung am 20.02.2024</i></li> <li>- <i>Einrichtung einer Stabstelle „Startchancen“ beim Staatsrat Torsten Klieme 01.03.2024</i></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Arbeitspakete Vorbereitungsphase April – Juli 2024</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>SKB/Schulamt/Stabsstelle (strategisch)</b> | <p><i>Erarbeitung programmrelevanter Grundlagen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Förderrichtlinie für die Umsetzung der Programmsäule I</i></li> <li>- <i>Modellierung Ko-Finanzierung</i></li> <li>- <i>Erarbeitung und Abstimmung Landingpage für SKB-Homepage</i></li> <li>- <i>Erarbeitung Handreichung für Schulen zur Umsetzung der Programmsäule II einschließlich relevanter Musterformulare (Z-L-V; Verträge u.a.)</i></li> <li>- <i>Gremienvorlage zur Beschlussfassung Förderrichtlinie und Ko-Finanzierung (Depu 30.05.2024/Senat 04. Oder 11.06.2024/HaFa 14.06.2024)</i></li> </ul> |
| <b>SKB/ Schulamt/ Stabstelle/Schulen</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Benennung Programmschulen</i></li> <li>- <i>Planung von Maßnahmen für die so genannten korrespondierenden Schulen</i></li> <li>- <i>Kontaktaufnahme Programmschulen (Ist-Analyse, Zieldiskurs; ZLV)</i></li> <li>- <i>Kontaktaufnahme korrespondierende Schulen</i></li> <li>- <i>Regelmäßig: Digitale Sprechstunden für die Programmschulen</i></li> </ul>                                                                                                                                                                                                              |

|                      |                                                                       |                                                                                         |                                |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>Kommunikation</b> | - Regelmäßig: JF Stabstelle; JF Steuergruppe; Sitzungen Begleitgruppe |                                                                                         |                                |
| <b>Prozess</b>       | 1. Meilenstein                                                        | Benennung Programmschulen                                                               | 15.04.2024                     |
|                      | 2. Meilenstein                                                        | Abstimmung Programmkonzept                                                              | 15.04.2024                     |
|                      | 3. Meilenstein                                                        | Landesinterne Abstimmung<br><br>Förderrichtlinie + Ko-Finanzierung und Einreichung Bund | 15.05.2024<br>4-<br>01.06.2024 |
|                      | 4. Meilenstein                                                        | Abschluss Programmvereinbarung mit Programmschulen                                      | 15.06.2024                     |
|                      | 5. Meilenstein                                                        | Vorbereitung Kick-Off Veranstaltung mit Programmschulen                                 | 30.06.2024                     |

### 1 Ausgangslage

Schulerfolg, die Erreichung der Mindeststandards und gesellschaftliche Teilhabe von Schülerinnen und Schülern zu gewährleisten, hat höchste bildungspolitische Priorität. Alle namhaften Studien der letzten 10 Jahre belegen, dass ein zu hoher Anteil von Schülerinnen und Schülern die Mindestanforderungen für eine bestmögliche berufliche und gesellschaftliche Teilhabe nicht erreichen. Aufgrund des überproportional hohen Anteils von Schülerinnen und Schülern mit einem oder mehreren sozialökonomischen Risikofaktoren ist die Herausforderung im Land Bremen besonders groß. Mit dem Startchancen-Programm, ein zentrales Vorhaben der 20.

Legislaturperiode des Deutschen Bundestages, soll dies in den nächsten Jahren maßgeblich positiv beeinflusst und darüber der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die die Mindeststandards nicht erreichen, halbiert werden. Das Startchancenprogramm wird in der Folge als wesentlicher Beitrag verstanden, um die Leistungsfähigkeit des Bildungssystems in Deutschland nachhaltig zu verbessern, den Bildungserfolg von der sozialen Herkunft zu entkoppeln und die Chancengerechtigkeit deutlich zu erhöhen. Es adressiert bundesländerübergreifend dafür 4.000 allgemeinbildende und berufliche Schulen in Deutschland (60% Primarschulen / 40% weiterführende Schulen inklusive der beruflichen Schulen mit einem Übergangssystem) mit einem hohen Anteil an sozioökonomisch benachteiligter Schülerinnen und Schüler und beinhaltet drei zentrale Programmsäulen:

I. Investitionsprogramm für eine zeitgemäße und förderliche Lernumgebung (Kriterien: Armutsgefährdungsquote, Migration, negatives BIP)

II. Chancenbudget für bedarfsgerechte Lösungen zur Schul- und Unterrichtsentwicklung

III. Personal zur Stärkung multiprofessioneller Teams

Das Programm startet für die benannten Programmschulen am 01.08.2024 und bietet einerseits mit einer Laufzeit von zehn Jahren Planungssicherheit und trägt andererseits der Langfristigkeit von Veränderungsprozessen im Bildungswesen Rechnung.

Eine Verhandlungsgruppe von Bund und Ländern hat im Zeitraum von mehr als einem Jahr an den Vereinbarungstexten zur Umsetzung des Programms gearbeitet („Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104c des Grundgesetzes zur Umsetzung der Säule 1 des Startchancen-Programms (Investitionsprogramm Startchancen“ und die „Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zur Umsetzung des Startchancen-Programms für die Jahre 2024 bis 2034“), die zwischen Bund und Ländern politisch geeint sind und von der Kultusministerkonferenz am 02.02.2024 beschlossen wurden. Der Ratifizierungsprozess wird bis zum Frühsommer 2024 abgeschlossen sein.

Die zur Verfügung stehenden Mittel in den Säulen II und III sind maßgeblich für die Benennung der Anzahl der Schulen, die in das Programm einmünden werden. Der Bund hat – ausgehend von den insgesamt adressierten 4.000 Schulen und dem in der Verwaltungsvereinbarung hinterlegtem Verteilschlüssel - allen Ländern einen Richtwert vorgegeben. Dieser beträgt für das Land Bremen gerundet 43 Schulen. Die Anzahl der Startchancenschulen ist laut Vereinbarung zur Umsetzung des Startchancen-Programms zudem im Zusammenhang mit der Anzahl der Schüler:innen zu betrachten, die vom Programm profitieren sollen. Da insbesondere die ersten Schuljahre entscheidend sind, entfallen davon 60% auf den Primarbereich und 40% auf den weiterführenden Bereich (inklusive berufliche Bildung). Demnach würden über beide Stadtgemeinden hinweg im Land Bremen (ebenfalls gerundet) 25 Grundschulen und 16 weiterführende Schulen durch das Startchancen-Programm gefördert werden.

Die Vorgabe des Programms ist es, die zur Verfügung gestellten Mittel unter Berücksichtigung der Adressatengruppe „Schulen in sozioökonomisch belasteten Lagen“ zu verteilen. Die Schulauswahl erfolgt für beide Stadtgemeinden nach geeinten Parametern, die den vom Bund für die Säule I hinterlegten Kriterien (Armutsgefährdungsquote; Migrationshintergrund in Kopplung mit Sprachförderbedarf) entsprechen.

## 2 Organisatorische Ausgestaltung auf Landesebene

Die Gesamtsteuerung des Startchancenprogramms erfolgt zwischen Bund und Ländern über einen Lenkungskreis auf Ebene der Staatssekretärinnen/Staatssekretäre bzw. in den Stadtstaaten über die Staatsrätinnen/Staatsräte. Der Lenkungskreis begleitet das Programm im Sinne des Monitorings und überwacht die verabredungsgemäße Umsetzung. Er bezieht regelmäßig die bundesländerübergreifend agierende wissenschaftliche Begleitung<sup>1</sup> ein, identifiziert eventuelle Korrekturbedarfe und veranlasst ein entsprechendes Nachjustieren bereits während der Programmlaufzeit. Zur Unterstützung des Lenkungskreises wird eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe auf Fachebene eingerichtet.

<sup>1</sup> Derzeit in Ausschreibung befindlich.

Die Programmvorgabe ist, dass die Länder übergreifend und intern für wirksame Steuerungsstrukturen und Steuerungsprozesse sorgen und eine klare und dokumentierte Governance-Struktur aufbauen, die auf allen Ebenen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten definiert und transparent macht. Auf diese Weise sollen die Länder ein datengestütztes Monitoring, die Erfassung von Unterstützungsbedarfen und die Bereitstellung eines passgenauen, fachlich zielgerichteten, differenzierten und hochwertigen Angebots im Rahmen des Startchancen-Programms sicherstellen. Diesem Auftrag folgend wird das Startchancen-Programm in Bremen wie folgt organisatorisch verankert:

Das Programm ist als Stabstelle mit einem Kernteam von 5 Personen eingerichtet.

Dem Kernteam fachlich eng zugeordnet ist eine Steuergruppe mit Ansprechpersonen für die Bereiche Basiskompetenzen (Fachreferenten und -innen SKB; Schulaufsicht, Diagnostik (IQHB), Qualifizierung und Unterrichtsentwicklung (LIS/SEFO), Schulaufsicht (SKB/Schulamt), Haushalt und Controlling (SKB/Magistrat); Bau (SKB/Magistrat)

Diese Steuergruppe bereitet alle Entscheidungen für das Startchancenprogramm vor und koordiniert nach Entscheidung durch die Hausleitung die Umsetzung. Stabstelle Startchancen

6 Die Arbeit der Steuergruppe wird institutionalisiert reflektierend begleitet durch drei Sounding Boards (reflektierende Begleitgruppen)

- Leitungsebene der Abteilungen SKB/Schulamt, LIS/SEFO, IQHB, RL
- Mitbestimmungsgremien (PR Verwaltung, PR Schule, Schwerbehindertenvertretung, Gleichstellungsbeauftragte)
- Bildungspolitische Sprecher:innen

Dem Senat und der staatlichen Deputation für Kinder und Bildung wird regelmäßig berichtet.

### 3 Auswahl der Programmschulen

Die Länder haben bei der Auswahl der Programmschulen die vorgegebenen Kriterien des Startchancenprogramms zu berücksichtigen und die für das jeweilige Land genutzten Parameter der Lenkungsgruppe auf Bundesebene vorzulegen. Hintergrund ist, dass mit dem Startchancen-Programm die bildungspolitische Trendwende über grundlegende systemische Veränderungen initiiert werden soll, um das Ziel zu erreichen, den Bildungserfolg von der sozialen Herkunft zu entkoppeln. Die Anzahl der Schulen, die der Bund den Ländern vorgegeben hat, fokussiert dementsprechend die Effektstärke, die es braucht, um die deklarierten Programmziele zu erreichen.

Nach Quote des Bundes münden im Land Bremen 41 allgemeinbildenden Schulen (gerundet) in das Programm Startchancen ein. Die zwischen Bremen und Bremerhaven für die Verteilung der Programmschulen geeinten Parameter sind a) Armut und b) Migration in Verbindung mit nichtdeutscher Muttersprache.

Auf die Stadtgemeinde Bremen entfallen damit 32 Schulen (20 Grundschulen und 12 weiterführende Schulen). Auf die Stadtgemeinde Bremerhaven entfallen 9 Schulen (5 Grundschulen und 4 weiterführende Schulen).

Zusätzlich wird pro Stadtgemeinde 1 berufliche Schule für das Programm benannt. Insgesamt nehmen somit 43 Schulen am Programm Startchancen teil.

Die Auswahl der Programmschulen verantworten die Stadtgemeinden, jeweils plausibel und nachvollziehbar auf der Grundlage des jeweiligen Sozialindikators. 3.1 Programmschulen der Stadtgemeinde Bremen / Grundschulen

| Schule                            | Region |
|-----------------------------------|--------|
| Schule Am Wasser                  | Nord   |
| Schule an der Wigmodistraße       | Nord   |
| Tami-Oelfken-Schule               | Nord   |
| Schule an der Landskronastraße    | Nord   |
| Schule an der Robinsbalja         | Süd    |
| Schule an der Stichnathstraße     | Süd    |
| Schule Kirchhuchting              | Süd    |
| Schule am Pastorenweg             | West   |
| Schule am Halmerweg               | West   |
| Schule an der Fischerhuder Straße | West   |
| Schule an der Humannstraße        | West   |
| Auf den Heuen                     | West   |
| Schule an der Andernacher Straße  | Ost    |
| Schule an der Glockenstraße       | Ost    |
| Schule an der Walliser Straße     | Ost    |
| Schule am Pfälzer Weg             | Ost    |
| Schule an der Brinkmannstraße     | Ost    |
| Neue Schule Vahr                  | Ost    |

Hinzu kommen zwei Neugründungen: Dillener Quartier (Nord) und Neue Grundschule Gröpelingen (West).

#### Hinweis

Der Sozialindikator wird für die beiden neu gegründeten Schulen aus der nächstgelegenen vergleichbaren Schule abgeleitet. Dies sind für das Dilliner Quartier die Tami-Oelfken-Schule und für die Neue Grundschule Gröpelingen die Schule Fischerhuder Str.

#### 3.2 Programmschulen der Stadtgemeinde Bremen / Oberschulen

| Schule                             | Region |
|------------------------------------|--------|
| Oberschule an der Lehmhorster Str. | Nord   |
| Gerhard-Rohlf's-Oberschule         | Nord   |
| Roland zu Bremen Oberschule        | Süd    |
| Oberschule an der Hermannsburg     | Süd    |
| Oberschule Ohlenhof                | West   |
| Oberschule im Park                 | West   |
| Gesamtschule West                  | West   |

|                                         |      |
|-----------------------------------------|------|
| Oberschule am Waller Ring               | West |
| Neue Oberschule Gröpelingen             | West |
| Oberschule an der Koblenzer Straße      | Ost  |
| Oberschule an der Julius-Brecht-Allee   | Ost  |
| Oberschule an der Kurt-Schumacher-Allee | Ost  |

Für die Stadtgemeinde Bremen wird zusätzlich als berufliche Schule die Allgemein Berufsschule (ABS) benannt. Diese Schule besteht aus Übergangssystem und hat einen sehr hohen Anteil an Schülerinnen und Schülern mit Migrationshintergrund und ohne Schulabschluss.

### 3.3 Stadtgemeinde Bremerhaven / Grundschulen

| Schule                       | Region |
|------------------------------|--------|
| Astrid-Lindgren-Schule       | Nord   |
| Lutherschule                 | Nord   |
| Neue Grundschule Lehe        | Nord   |
| Marktschule                  | Nord   |
| Neue Grundschule Geestemünde | Süd    |

### 3.4 Stadtgemeinde Bremerhaven / Oberschulen

| Schule                       | Region |
|------------------------------|--------|
| Schule am Ernst-Reuter-Platz | Nord   |
| Schule Am Leher Markt        | Nord   |
| Neue Oberschule Lehe         | Nord   |
| Humboldtschule               | Süd    |

Für die Stadtgemeinde Bremerhaven wird als berufliche Schule die Werkstattsschule benannt. An der Werkstattsschule werden zudem Klassenverbände der Sekundarstufe I aus dem Bereich der schülersetzenden Maßnahmen geführt. Wie auch die ABS in der Stadtgemeinde Bremen hat die Werkstattsschule einen sehr hohen Anteil an Schüler:innen mit Migrationshintergrund und ohne Schulabschluss.

## 4 Inhaltliche Ausgestaltung des Startchancen-Programm auf Landesebene

Ausgehend von den gesetzten Programmzielen ist die übergeordnete Fragestellung in der Arbeit mit den Programmschulen:

**Was muss sich ändern, damit das Lernen und Lehren an unserer Schule gelingt, bzw. damit wir die Programmziele erreichen?**

Die Klärung dieser Fragestellung im moderierten kollegialen Diskurs führt idealerweise zu einem kohärenten Entwicklungskonzept, das die Programmziele hinsichtlich schulspezifischer Bedarfe konkretisiert und das

sowohl mit Maßnahmen (mittel- und langfristigen) zur Stärkung der Basiskompetenzen und Teilhabe hinterlegt ist als auch mit abgestuften Qualifizierungsmaßnahmen zur Stärkung der Professionalität.

Für die schulinterne Steuerung und Umsetzung benennt jede Programmschule ein Team. Die Hauptverantwortung liegt bei der Schulleiterin / dem Schulleiter.

Grundlage für den Umsetzungsprozess ist eine aus den Entwicklungszielen abgeleitete Ziel- Leistungsvereinbarung mit Bezug zum Referenzrahmen für Schulqualität, die die Schulaufsicht und Stabstellenleitung mit den Schulen abschließen.

Zu Beginn eines jeden Schuljahres findet ein verbindliches Entwicklungsgespräch (retrospektiv/prospektiv) zwischen Schulleitung, Schulaufsicht und Programmleitung statt.

Startchancen Leitprinzipien für alle Kernprozesse des Startchancenprogramms sind **Transparenz, Verantwortungsübernahme und Reflexion.**

Für die Programmschulen ist die Teilnahme am Leseband (bis Jg. 6) und Mathe sicher können /qua math obligatorisch wie auch die Nutzung des Qualitätsrahmens (vgl. Abschnitt 5).

Die Programmschulen erhalten für die Umsetzung ihrer Entwicklungsziele professionelle Unterstützung durch didaktische Trainerinnen und Trainer sowie durch eine persönliche Schulentwicklungsbegleitung bei der

- Analyse des Ist-Standes und einer darauf bezogenen Systematisierung von Unterstützungsmaßnahmen (Basiskompetenzen / Teilhabe) und deren sukzessiven Implementierung
- Sichtung, Auswertung und ggf. Adaption von Maßnahmen und Materialien, die über die bundesländerübergreifenden Lernplattform zur Verfügung gestellt werden
- Auslotung möglicher Qualifizierungsbedarfe zur Stärkung der Professionalität
- Umsetzungsplanung des schulinternen Entwicklungskonzeptes
- Datengestützten Schulentwicklung (Berücksichtigung diagnostizierter Lernausgangslagen und Konzipierung passgenauer Förderangebote)
- Schulinternen Reflexion und Evaluation
- ...

Darüber hinaus entlastet die Stabstelle Startchancen die Schulen bei der Verwaltung und Controlling des Chancenbudgets und Verträgen.

## 5 Inhalte für korrespondierende Schulen

Da auch für das Startchancen-Programm die Mittel begrenzt sind und mit dem konzentrierten Mitteleinsatz gezeigt werden soll, dass mit spürbar mehr Ressourcen auch bessere Ergebnisse zu erzielen sind, können im Land Bremen

bei weitem nicht so viele Schulen berücksichtigt werden, wie es notwendig wäre. Zur Abfederung und um über die gesamte Laufzeit die Anschlussfähigkeit zu gewährleisten, greift an den so genannten korrespondierenden Schulen<sup>2</sup> im Land (Schulen, deren Schülerinnen und Schüler ebenfalls den programmspezifischen Kriterien entsprechen und die die Sozialstufe 4 haben), die im Herbst 2023 initiierte „Strategie Gute Bildung“. Für die Basiskompetenz Deutsch mit dem Leseband (bis Jahrgang 6) und BISS (alle Jahrgänge); für die Basiskompetenz Mathematik mit Mathe sicher können und qua math (alle Jahrgänge). In beiden Stadtgemeinden besteht die Absicht, die Mittelzuweisung sowohl aus Landesprogrammen (s. unten) als auch kommunale Zuweisungen (u.a. Souveräne Verstärkungsmittel) künftig unter besonderer Berücksichtigung der korrespondierenden Schulen zu steuern.

### **Leseband**

Das Leseband fokussiert das fächerübergreifende tägliche Lesen mit verschiedenen Lautleseverfahren, um die Leseflüssigkeit zu trainieren, aber auch Methoden wie Vorlesen, Chorisches Lesen, Würfellesen, Lesetandems, Lesen mit Hörbuch, Vorlesetheater, im fortgeschrittenen Stadium mit Lesestrategietraining. Begleitet wird das Lesetraining durch eine systematisch durchgeführte Diagnostik, die Lehrkräften wie Schüler:innen einen schnellen Einblick in erreichte Erfolge ermöglicht und zugleich kontinuierlich die Wirksamkeit des Programms Startchancen Dafür wird das bekannte, jedoch neu digitalisierte und weiterentwickelte bremische Diagnoseinstrument BSLR (Bremer Screening Lesen und Rechtschreiben) genutzt. Ergänzt wird das BSLR durch die an einigen Schulen bereits etablierte Lernverlaufsdiagnostik quop und die zur Verfügung stehenden digitalen Lernplattform Kluug.

### **BiSS-Transfer**

Bremen beteiligt sich an der Bund-Länder-Initiative „Transfer von Sprachbildung, Lese- und Schreibförderung“ (BiSS-Transfer). Über ausgebildete Multiplikatorinnen und Multiplikatoren erhalten die Lehrkräfte und pädagogischen Fachkräfte grundlegendes Wissen zu Sprachbildung, Sprachdiagnostik und Leseförderung sowie die entsprechenden Materialien zur schulinternen Anwendung (z.B. Deutsch als Zweitsprache im Kontext von Mehrsprachigkeit; Fit für die Schule – auch sprachlich. Was Kinder für einen erfolgreichen Schulstart brauchen; u.v.a.)

### **Mathe sicher können**

Mathe sicher können fokussiert die Unterstützung leistungsschwacher Schülerinnen und Schüler mittels praxiserprobter Diagnose- und Fördermaterialien. Multiplikatorinnen und Multiplikatoren bilden Kollegien fort

und beraten bei der Anwendung. Die Ausstattung mit den verschiedenen Mathematikboxen ist im Rahmen des Landesprogramms „Schüler:innen stärken“ erfolgt.

### **Qua math**

Ab dem Schuljahr 2024/2025 startet das Programm qua math, das die Unterrichtsqualität im Bereich Mathematik verbessern soll, insbesondere durch Fortbildung in den Bereichen kognitive Aktivierung, Verstehensorientierung, Durchgängigkeit (im Sinne eines Spiralcurriculums), Lernendenorientierung und Adaptivität (z.B. durch Sprachbildung und Differenzierung).

Zusätzlich profitieren die korrespondierenden Schulen im Land von jeglichem digitalen Content, der für die Startchancenschulen bereitgestellt werden wird, sowie von allen Materialien, die über die Lernplattform des Startchancenprogramms zur Verfügung gestellt wird. Die korrespondierenden Schulen beider Stadtgemeinden erhalten darüber hinaus einen höheren Anteil der (Souveränen) Verstärkungsmittel durch Umverteilung und werden besonders berücksichtigt bei der Ausweitung weiterer unterstützender Leistungen und/oder bei Sonderzuweisungen. Ein Umsetzungskonzept wird auf der Ebene der Schulträger erarbeitet und mit der Steuergruppe SCP auf der Landesebene abgestimmt.

#### **5. Keine Antwort**

### **Beschluss 2024-72: Plako Bildung – Schulwegsicherung** Im Beirat am 18.06.2024

Beschluss:

Ich bitte daher zunächst um eine schriftliche Rückmeldung zum angefragten Thema „Schulwegsicherung“ aus Sicht der strategischen Verkehrsplanung.

### **Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung**

Die Verbesserung der Schulwegsicherung an Schulstandorten ist ein Schwerpunkt der Arbeit im Mobilitätsressort. Im Rahmen der laufenden Fußverkehrs-Checks wird auch ein Baukasten von modularen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld erarbeitet. Darüber hinaus werden allen Grundschulen jährlich Materialien und Schulungsangebote für die Mobilitätserziehung im Schulunterricht zur Verfügung gestellt.

Als originäres straßenverkehrsrechtliches Instrument, die Benutzung der Straße aufgrund der besonderen örtlichen Umstände im Sinne einer (temporären) „Schulstraße“ einzuschränken, ist die verkehrsbehördliche Anordnung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts maßgebend. Dabei bedarf die beschränkende Anordnung stets der Feststellung einer sogenannten qualifizierten Gefahrenlage, die sich immer nur aus dem jeweiligen Einzelfall ergeben kann.

Die Anordnung einer „Schulstraße“ könnte in Bremen möglicherweise auch im Rahmen eines Verkehrsversuchs erfolgen, der entgegen einer dauerhaften Anordnung eine Befristung samt anschließender Auswertung und Evaluierung

erfordert. Inhalte und Ziel des Verkehrsversuchs wären im Vorwege klar zu definieren. Voraussetzung wäre nach der Straßenverkehrsordnung die Feststellung einer bestehenden Gefahrenlage und die verhältnismäßige Wahl der Maßnahme zur Erreichung des zuvor definierten Ziels.

Eine nachhaltige Durchsetzung benötigt erfahrungsgemäß einer schwerpunktmäßigen Kontrolle. Physische Barrieren (Schraken oder Poller) wären widmungsrechtlich problematisch, da sie den Gemeingebrauch einschränken. Zudem wäre der Einbau physischer Sperreinrichtungen anfangs auch mit hohem Personaleinsatz verbunden und die Umsetzung eines Verkehrsversuchs somit relativ kostenintensiv. Begleitmaßnahmen (z. B. Schwerpunktkontrollen) wären zuvor mit der Innenbehörde abzustimmen und für den Fall, dass eine dauerhafte Anordnung erfolgen sollte, auch dauerhaft abzusichern.

In Nordrhein-Westfalen gibt es inzwischen Überlegungen, temporäre Sperrungen straßenrechtlich durch Teileinziehung der Straße für die relevanten Zeiträume umzusetzen. Diese straßenrechtliche Teileinziehung ist in Nordrhein-Westfalen möglich, da im dortigen Straßenrecht eine Teileinziehung aufgrund sogenannter „sonstiger Besonderheiten“ zulässig ist. Im Bremischen Landesstraßengesetz ist die Formulierung enger gefasst. Hier lautet die maßgebende Regelung: „Hat eine Straße keine Verkehrsbedeutung mehr oder liegt ein öffentliches Interesse an ihrer Aufhebung vor, kann sie von der Straßenbaubehörde entwidmet werden. Die Entwidmung kann auf bestimmte Verkehrsarten und Verkehrszwecke beschränkt werden.“ Diese Regelung erlaubt eine zeitlich begrenzte Einziehung einer Straße nicht.

**Beschluss 2024-73: Pauliner Marsch vor Überflutung schützen**  
Im Fachausschuss Umwelt, Lärm und Gesundheit am 05.08.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen unterstützt die Vereine in der Pauliner Marsch und bittet die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft (SUKW)

1. den sogenannten Sommerdeich untersuchen zu lassen und baulich so zu ertüchtigen, dass er den Anforderungen eines Schutzdeiches genügt, ohne diesen zu erhöhen;
2. schnellst möglich eine Planung zu erstellen und eine Umsetzungsstrategie zu erarbeiten, damit nach einer Überflutung des Sommerdeiches möglichst zügig das Wasser aus der Pauliner Marsch wieder abfließen kann.

**Antwort der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft am 12.09.2024**

Zur Verbesserung der Entwässerungssituation in der Pauliner Marsch und Im Suhrfelde wurde, wie von Ihnen auch beschrieben, im Rahmen des Forschungsprojektes BRESilient eine Machbarkeitsstudie erstellt. In der Machbarkeitsstudie wurden mehrere Maßnahmen entwickelt, die zu einer Reduzierung der Überflutungsdauer in den genannten Bereichen führen würden. Zur Umsetzung dieser Maßnahmen muss ein Projektträger bestimmt werden, die Planungen müssen konkretisiert, zur Genehmigungsreife geführt und umgesetzt werden. Es müssen Mittel für die weitere Durchführung der Planungen und die Umsetzung der Maßnahmen eingeworben werden.

Die Untersuchungen zum Zustand des Sommerdeichs sowie der Entwässerungsgraben neben Platz 10 (Graben am Wickenweg) mit dem dazugehörigen Auslass zur Weser sind ebenfalls in Zusammenhang mit diesen Maßnahmen zu sehen.

Zu Erfüllung u.a. dieser Aufgaben sollen 2024 zusätzliche Stellen bei SUKW geschaffen werden, um mit den oben beschriebenen erforderlichen Arbeitsschritten beginnen zu können. Nach aktuellem Kenntnisstand beginnen die Stellenbesetzungsverfahren in Kürze.

**Beschluss 2024-74:** Fortschreibung der Arbeitsmarktförderung  
Im Beirat am 19.08.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen erwartet seine Beteiligung von den zuständigen Stellen zum Vorschlag zur Fortschreibung der Arbeitsmarktförderung vor der abschließenden Entscheidung zum 30.09.2024. Die Kriterien für den Vorschlag sollen dem Beirat gegenüber offengelegt werden.

**Antwort der Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration am 19.09.2024**

Wie bereits im Beirat skizziert, hat sich der Senat unter Einbezug aller betroffenen Ressorts intensiv darüber ausgetauscht, welche AGH-Maßnahmen unter welchen Gesichtspunkten wie bewertet werden. Diese Empfehlungen hat der Senat dem Jobcenter mit der Bitte um Berücksichtigung übergeben. Aufgrund der Zuständigkeit des Jobcenters konnte eine weitergehende Berücksichtigung der Beiräte allerdings nicht verwirklicht werden.

Das Jobcenter hat nun Entscheidungen getroffen, die mit den Trägern der Maßnahmen erörtert werden. Das Jobcenter wird sich auch für passende Alternativen für Teilnehmende einsetzen.

Folgende Punkte waren für die Entscheidung ausschlaggebend:

- Die AGH sollen über das Stadtgebiet verteilt sein.
- Die AGH sollen möglichst arbeitsmarktnah sein.

**Beschluss 2024-75:** Überwegung Ampelanlage Inselstraße/ Radpremiumroute  
Hastedter Osterdeich  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 12.08.2024

Beschluss:

Der Ausschuss begrüßt den Vorschlag des ASV die Überwegung in Höhe Ampelanlage als Radweg auszubauen und bittet um Umsetzung. Neben der Beschilderung des Fußweges sollten dort auch Piktogramme aufgetragen werden.

Die Antwort des Amts für Straßen und Verkehr liegt nicht vor.

**Beschluss 2024-76:** Radwegemarkierung Arberger Heerstraße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 12.08.2024

Beschluss:

Der Beirat bittet zu prüfen, ob es eine Möglichkeit gibt den Radweg vorher auf die Straße gesichert zu verschwenken oder um einen Vorschlag auf andere Weise die Verkehrssicherheit der Radfahrenden an dieser Stelle zu verbessern.

### **Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 17.10.2024**

Im benannten Bereich gibt es keine Radwegebenutzungspflicht und eine entsprechende Gehwegbeschilderung Verkehrszeichen (VZ) 239 ist aufgrund der nicht ausreichenden Breite der Nebenanlagen nach der Einmündung Heisiusstraße in stadteinwärtiger Richtung aufzustellen. Die Straßenverkehrsbehörde schlägt zusätzlich vor, das VZ 138-10 „Achtung Radfahrer“ vor der Einmündung Heisiusstraße in Höhe Arberger Heerstraße 72 aufzustellen um nicht die Signalanlage zu verdecken und rechtzeitig zu warnen. Ab Arberger Heerstraße 58 nach der Einmündung Richtsteig wird der Gehweg aufgehoben da keine Beschilderung vorhanden ist und somit Radfahrende wieder den vorhandenen Radweg nutzen können.

### **Beschluss 2024-77: Verkehrssicherheit Sebaldsbrücker Heerstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 12.08.2024

Beschluss:

1. Der Beirat Hemelingen fordert stattdessen an den für die Fahrradständer vorgeschlagenen Stellen Poller zu setzen

Begründung: Die Maßnahme ist erforderlich um das unberechtigte und den Fahrrad- und Fußverkehr gefährdende Parken dort zu unterbinden. Die Fahrzeuge fahren über den Bürgersteig und Radweg und Parken dann Rückwärts ohne Sicht aus, was häufig zu sehr gefährlichen Situationen führt. Die Mehrfache Ansprache des Ortsamtes, der Polizei und des Ordnungsamtes vor Ort hat zu keiner Verbesserung geführt.

2. Der Beirat Hemelingen fordert die Genehmigung für die zwei Behindertenstellplätze vor dem Supermarkt aufzuheben.

Begründung: Die Verkehrsgefährdung ist wie in Beschluss 1 beschrieben dort in gleicher Weise vorhanden. Die Stellplätze sind seit vielen Jahren nicht als Behindertenstellplätze gekennzeichnet und werden von allen benutzt. Hinter dem Supermarkt sind ausreichend Stellplätze vorhanden, die ohne Gefahr auch von eingeschränkten Personen genutzt werden können.

### **Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 29.10.2024**

Zu 1: Bei einem Einbau von Pollern ist davon auszugehen, dass sich das Parken in diesem Bereich in Richtung Fahrstreifen bzw. Taxenstand verschieben wird, folglich kann das aufgezeigte Problem möglicherweise ganzheitlich nicht gelöst werden. Der Fahrstreifen für Radfahrer und Taxen wurde angelegt, damit es auch der Feuerwehr ermöglicht wird die Haltestelle zu umfahren, falls beide Haltestellen belegt sein sollten. Dieser Fahrstreifen endet im Bereich der Überfahrten. Im Bereich der Überfahrten liegt für das Flurstück der Hausnummer 53 ein genehmigter Antrag auf Überfahrt vor. Die Überfahrt rechts von dem Supermarkt

gehört zum Flurstück der Sebaldsbrücker Heerstraße 51. Hierfür liegt dem ASV kein genehmigter Überfahrtsantrag vor, es kann allerdings sein, dass die Überfahrt noch von früher besteht und damals nicht beantragt werden musste.

Es müssten zunächst die erforderlichen Grundlagen ermittelt und in Folge die Erlaubnisse gegebenenfalls widerrufen sowie der ordnungsgemäße Straßenzustand hergestellt werden. Die Kosten trägt grundsätzlich der jeweilige Inhaber der Erlaubnis. Im Anschluss könnten gegebenenfalls bauliche Maßnahmen zur Erreichung des Ziels ausgeführt werden.

Die Straßenerhaltung des ASV verfügt ausschließlich über Haushaltsmittel, welche 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.

Die gewünschten Veränderungen an der Straßenverkehrsfläche sind nicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und damit auch aus Sicht der Straßenerhaltung (Minimierung von Erhaltungskosten) nicht notwendig.

Folglich wäre die Finanzierung der Umsetzung der Maßnahme außerhalb der Straßenerhaltung sicherzustellen.

Es entstehen einmalige Kosten für Anschaffung und den Einbau sowie dauerhafte Kosten für Instandsetzung und Ersatz.

Zu2: Die Beschilderung der Behindertenparkplätze ist schon sehr lange nicht mehr vorhanden, die Reste der vorhandenen Markierung werden entfernt.

### **Beschluss 2024-78: Schulwegsicherung GS Parsevalstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 12.08.2024

Beschluss:

Beschluss zur Antwort: Verlängerung des Fußweges über den Parkstreifen bis zum Schulgrundstück (s.o.)

Der Beirat stellt klar, dass die Parkplätze dort zukünftig zu Gunsten des Gehweges entfallen sollen und bittet um Umsetzung.

Beschluss als Erläuterung zur Antwort zur Versetzung der Schranke hinter die erste private Einfahrt – mit Entwidmung ab der Schranke (s.o.)

Der Beirat stellt klar, dass die Antwort vom 31.01.2024 berücksichtigt wurde, daher soll eine Versetzung nur bis hinter die Einfahrt

westlich von der Einfahrt Haus Nr. 3 erfolgen. An dieser Stelle würden keine Rechte der Anlieger berührt, daher fordert der Beirat weiterhin die Umsetzung dieser Maßnahme.

### **Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 12.12.2024**

Verlängerung des Fußweges über den Parkstreifen bis zum Schulgrundstück

Nach eingehender Prüfung der Unterlagen wurde festgestellt, dass ein erheblicher Teil der Parkfläche auf fiskalischem Grund liegt, für den Immobilien Bremen zuständig ist. Die Entscheidung, den vorhandenen Parkplatz in einen Gehweg umzuwandeln, obliegt nicht dem ASV. Es ist zu berücksichtigen, dass der Wegfall

der Parkfläche zu weiteren Problemen führen würde, insbesondere hinsichtlich des Verlustes der Wendefläche sowie der Parkmöglichkeiten für den Hol- und Bringverkehr. Aus diesen Gründen wird der Antrag, den Gehweg zu verlängern, abgelehnt.

Versetzen der Schrankenanlage

Nach Rücksprache mit Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Rechtsabteilung und Bereich Stadtplanung) wird eine vollständige Entwidmung der Parsevalstraße bis zur Hausnummer 3 abgelehnt. Auch das Versetzen der Schrankenanlage wird aus Sicht des Straßenbaulastträgers aus folgenden Gründen abgelehnt:

- An der Hausnummer 3 ist keine Wendefläche vorhanden, was die Verkehrssituation erschwert und zu Beschwerden der Bewohner führt. Es ist anzunehmen, dass aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit die private Einfahrt zum Wenden genutzt wird, was zu weiteren Problemen führen könnte.
- Die Hol- und Bringverkehre im Bereich der Hausnummern 3 und 5 verstärken die Verkehrsbelastung durch das Parken in diesem Straßenabschnitt.
- Es ist zu erwarten, dass durch die Verkürzung der Straße ein Rückstau bis zur Zeppelinstraße entsteht, was die Verkehrssituation weiter verschärft.
- Es kommt zu einer Verlagerung des Verkehrs (Kurzzeit Parker) in benachbarte Straßen, insbesondere in die Zeppelinstraße und Vahrer Straße, was die dortigen Anwohner zusätzlich belastet und den Parkdruck dort erhöht.

#### **Beschluss 2024-79: Markierung Hastedter Osterdeich**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 12.08.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen bittet das Schild wie beschrieben aufzustellen, zudem wünscht der Beirat eine schraffierte Fläche auf dem Hastedter Osterdeich zwischen der letzten Überfahrt vor der Inselstraße und der Inselstraße um die Sicht für ausfahrende Fahrzeuge zu verbessern. Der Beirat ist bewusst, dass das Parken dort auch bisher schon nicht erlaubt ist, da sich dort keine Parkstandsmarkierungen befinden. Das ist vielen PKW-Fahrern aber leider nicht bekannt oder es wird ignoriert, so dass die Sicht fast durchgängig versperrt wird.

#### **Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 17.10.2024**

Die Aufstellung des Zusatzzeichens 1012-35 „bei Rot hier halten“ wird vorgenommen.

Dem Wunsch nach einer schraffierten Fläche auf dem Hastedter Osterdeich kann zunächst nicht entsprochen werden. Da die häufigen Falschparker welche als Begründung herangezogen werden nicht dokumentiert und dem Beschluss beigelegt wurden, wird die Straßenverkehrsbehörde eine kontinuierliche Prüfung über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten zu verschiedenen Tageszeiten durchführen.

#### **Beschluss 2024-80: Änderung des B-Plans "Am Rosenberg"**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 12.08.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert das zuständige Ressort auf, den Bebauungsplan im Bereich Am Rosenberg in Hastedt neu aufzustellen, und fordert in diesem Bereich zukünftig störendes Gewerbe auszuschließen.

### **Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung**

Für die straßenbegleitende Bebauung der Straße „Am Rosenberg“ liegt kein rechtskräftiger Bebauungsplan vor, so dass Bauvorhaben auf der Grundlage des § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilen sind. Danach ist ein Bauvorhaben planungsrechtlich zulässig, „wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist“. Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung ist nach erster Einschätzung davon auszugehen, dass die vorhandene Situation einer gemischten Nutzung im Sinne eines Mischgebiets nach § 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO) entspricht. Da in Mischgebieten grundsätzlich nur solche Gewerbebetriebe planungsrechtlich zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören“, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans, welcher einen Ausschluss von störendem Gewerbe zum Inhalt haben soll, nicht erforderlich.

Da somit kein städtebauliches Erfordernis im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB vorliegt, wonach Bauleitpläne aufzustellen sind, „sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist“, wird dem Beschluss des Beirats Hemelingen nicht gefolgt, so dass im Bereich „Am Rosenberg“ kein Bebauungsplan aufgestellt wird.

**Beschluss 2024-81:** Kurzzeitfahrradabstellanlagen am Bahnhof Mahndorf  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.09.2024

Beschluss:

Das Ressort Mobilität wird aufgefordert auch am Bahnhof Mahndorf gesicherte Abstellplätze für Fahrräder zur tageweisen Nutzung zur Verfügung zu stellen, in anderen Städten gibt es dafür gute Modelle.

### **Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 19.11.2024**

Der Wunsch nach gesichertem Kurzzeitparken ist plausibel und die Forderung nach einer Angebotsverbesserung des Fahrradparkens wird begrüßt. Wie bereits von der BREPARK beantwortet, würde die Sicherheit und Sauberkeit der Fahrradsammelschließanlage bei der Öffnung für Tagesgäste leiden und somit den Zweck verfehlen. Der Aufwand einer Einrichtung von Überwachungskameras oder des Bereitstellens von Sicherheitspersonal steht derzeit in keinem Verhältnis zum Nutzen und den zu erwartenden Nutzungszahlen. Boxen für Tageskund:innen benötigen ebenfalls einen höheren Wartungsaufwand und sind aktuell in der Stadtgemeinde nicht geplant. Zurzeit liegt das Hauptaugenmerk auf die Errichtung der Bike and Ride Anlagen an den weiteren Stationen im Stadtgebiet, an denen noch keine hochwertigen Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr bestehen.

Grundsätzlich ist die Ausweitung auf ein Tagesangebot außerhalb der Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof durchaus denkbar und für eine weitere Qualitätssteigerung an den Bahnhöfen notwendig. Der aktuell am Bahnhof Mahndorf umgesetzte Standard ist bereits eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorzustand und sollte gesamtstädtisch umgesetzt werden. Die finanziellen und personellen Kapazitäten im Bereich Bike and Ride sind daher derzeit in der Umsetzung des Bike-and-Ride-Konzepts an den weiteren Bahnhöfen gebunden. Eine kurzfristige Umsetzung des Beirats-beschlusses, ist aus diesen Gründen aktuell leider nicht möglich.

**Beschluss 2024-82: Vahrer Straße "Anlieger frei"**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.11.2024

Beschluss:

Der Beirat begrüßt den Vorschlag die Vahrer Straße im Bereich zwischen Semmelweisstraße und Einmündung in die Sebaldsbrücker Heerstraße zukünftig mit den VZ „Anlieger frei“ auszuschildern und bittet um zeitnahe Umsetzung.

**Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 12.08.2024**

Durchgangsverkehre können mit der Aufstellung des Verkehrszeichens 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit der Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ unterbunden werden. Aus der Erfahrung heraus werden diese Schilder häufig missachtet, da von ortskundigen Verkehrsteilnehmer auszugehen ist und der gewünschte Effekt daher als sehr gering einzuschätzen ist. Eine Überwachung der Einhaltung ist nur sehr schwer möglich.

Ebenso sei darauf hingewiesen, dass bei Beachtung dieser Verkehrszeichen für die umliegenden Straßen ein höheres Verkehrsaufkommen bestehen könnte. Die Aufstellung des Verkehrszeichens 60 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit der Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ ist daher nicht zu empfehlen.

Dennoch kann die Umsetzung erfolgen, wenn der Beirat dies befürwortet.

Die Straßenverkehrsbehörde hat bedauerlicherweise keine Möglichkeiten Einfluss auf die Betreiber der Navigationssysteme zu nehmen.

Für die Bauarbeiten zur Fernwärmeleitung sind keine Auswirkungen in Bezug auf den Bereich der Vahrer Straße zu erwarten. Die Querung der Fernwärmeleitung liegt im Knoten Ludwig-Roselius-Allee, Vahrer Straße/In der Vahr. Die Arbeiten finden voraussichtlich im Jahr 2028 statt.

Bei der Prüfung der Örtlichkeit ist die sehr veraltete und falsch aufgestellte Beschilderung „geschlossenes Wohngebiet“ aufgefallen. Diese hält einer rechtlichen Prüfung nicht stand, da die Durchfahrt möglich ist. Aus diesem Grund wird sie kurzfristig abgeräumt.

**Beschluss 2024-83: Ausgleichspflanzungen Linie 2 verbindet**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.09.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert die 21 genannten Stadtorte in den vorgeschlagenen Straßen soweit wie möglich umzusetzen.

Dem Wegfall von PKW-Stellplätzen zu diesem Zweck wird zugestimmt. Die übrigen Ausgleichspflanzungen sollen als Ersatzpflanzungen im Ortsteil Hastedt erfolgen.

**Antwort von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung vom 05.09.2024**

Die Umsetzung erfolgt durch dasASV.

**Beschluss 2024-84:** Linksabbieger Hannoversche Straße Ecke Schlengstraße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.09.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen bittet das ASV im Kreuzungsbereich Hannoversche Straße/Schlengstraße die jetzige Linksabbiegerspur stadtauswärts Hannoversche Straße zukünftig als Geradeauspur (ggf. mit zusätzlicher Linksabbiegemöglichkeit) auszuweisen und die rechte Spur als Rechtsabbiegespur zu markieren sowie die Lichtzeichenanlage entsprechend anzupassen.

**Antwort vom Amt für Straßen und Verkehr vom 03.12.2024**

Aus der Fachabteilung habe ich die Rückmeldung erhalten, dass die Maßnahme generell umgesetzt werden könnte.

Da die Aufstellfläche für den Linksabbiegenden in die Schlengstraße allerdings sehr knapp ist, empfehlen wir zunächst einen Verkehrsversuch mit Gelbmarkierung.

Wir benötigen diesbezüglich noch eine Rückmeldung ihrerseits, ob sie mit der vorgeschlagenen Maßnahme einverstanden sind.

Wer die Kosten hierfür trägt und wie hoch diese sind, ist im ASV noch in Klärung. Gegebenenfalls kann die Finanzierung aus dem Stadtteilbudget erfolgen.

**Beschluss 2024-85:** Fahrradständer Christernstraße

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.09.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen wünscht die die Aufstellung von Fahrradständern auf dem letzten Stellplatz vor der Kita stadtauswärts.

Es handelt sich um die Ev. Kita Hemelingen in der Christernstraße 18b. In der Nähe befindet sich die Kita, ein Gemeindehaus, eine Bushaltestelle und ein Bahnhof, Fahrradabstellplätze werden dort dringend benötigt. Die dann noch vorhandenen Stellplätze vor der Kita müssten zum Ein- und Aussteigen ausreichend sein.

**Antwort vom Amt für Straßen und Verkehr vom 10.10.2024**

Wir haben uns die Örtlichkeit im Rahmen einer Ortsbesichtigung angesehen. Danach ist eine Aufstellung leider nicht möglich.

Begründung: Am gewünschten Standort befindet sich ein Versorgungsschacht, der freigehalten werden muss. Dieser benötigt vor und dahinter eine Aufstellfläche, um eventuelle Reinigungs- und Sanierungsarbeiten durchführen zu können. Auch ein

Aufstellen zur Sicherung der Sichtverhältnisse für Fußgänger sehen wir hier nicht als notwendig, da die Überführung für Fußgänger durch die Lichtsignalanlage gesichert ist.

### **Beschluss 2024-86: Erwerb Könecke-Gelände**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.09.2024

#### **Beschluss:**

Der Beirat Hemelingen fordert die Stadt Bremen auf, das ehemalige Könecke-Gelände als Teil des Hemelinger Brauerviertels und Standort des neuen Berufsschulzentrums selbst zu erwerben und entsprechend der Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbes selbst oder über städtische Gesellschaften zeitnah zu entwickeln.

### **Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 22.10.2024**

Das ehemalige Könecke-Gelände besteht aus mehreren Flurstücken. Die Flurstücke 2/9 und 2/10, Gemarkung VR 235, Stadtgemeinde Bremen (rd. 44.000 m<sup>2</sup>), stehen im Eigentum der WI Projekt Hemelingen GmbH. Die drei anderen Flurstücke (41/7, 41/8 und 41/9), mit einer Fläche von insgesamt rd. 6.900 m<sup>2</sup>, gehören einer weiteren Grundstücksgesellschaft.

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung geht davon aus, dass mit dem Beiratsbeschluss zum Ankauf und zur Entwicklung das größere Grundstück der WI Projekt Hemelingen GmbH gemeint ist.

Der städtebauliche Realisierungswettbewerb zur Entwicklung eines urbanen Quartiers mit der Option für einen Berufsschulcampus auf dem ehemaligen Könecke-Areal umfasste einen größeren Bearbeitungsbereich und wurde im Herbst 2023 abgeschlossen. Aufgrund des Insolvenzverfahrens der Muttergesellschaft Wohninvest Holding GmbH konnten bisher die weiteren Planungen im Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens (Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzeptes, Aufstellung des Bebauungsplanes) nicht fortgeführt werden.

Der Beschluss des Beirates Hemelingen vom 02.09.2024 wird grundsätzlich begrüßt, da eine zeitliche Aussetzung des Planungsprozesses auf unbestimmte Zeit voraussichtlich städtebauliche Auswirkungen zum einen für die Entwicklung des Quartiers und in der Folge auch für den Stadtteil haben wird. Ein Erwerb setzt jedoch eine Zugriffsmöglichkeit auf die Grundstücke und entsprechende finanzielle Ressourcen zur Finanzierung des Grunderwerbs und für die Projektentwicklung voraus. Ob und wie diese Grundstücke im Rahmen des Insolvenzverfahrens zum Erwerb stehen, ist derzeit nicht absehbar.

Die Anteile der Wohninvest Holding GmbH an der WI Projekt Hemelingen GmbH fallen in die Insolvenzmasse. Sollten die Gesellschaftsanteile im Rahmen des Insolvenzverfahrens veräußert werden, würde für die Stadtgemeinde Bremen für das Könecke-Areal ein satzungsgestütztes Vorkaufsrecht in Anwendung des vorliegenden Vorkaufsortgesetzes nicht bestehen, da nach der noch geltenden Rechtslage Vorkaufsrechte nach Baugesetzbuch nur bei einem Verkauf des Grundstücks oder einem kaufähnlichen Rechtsgeschäft zur Anwendung kommen.

Eine Übernahme von Anteilen der vorgenannten privaten Projekt- bzw. Investitionsgesellschaft durch Bremen oder durch eine kommunale Gesellschaft, an der die Stadtgemeinde Bremen Anteile hält, ist aufgrund des fehlenden Vorkaufsrechts und darüber hinaus wegen der fehlenden finanziellen Ressourcen aber leider nicht leistbar.

Mit Blick auf die im Juni 2024 gegründete Stadtentwicklungsgesellschaft (BRESTADT GmbH) ist ferner darauf hinzuweisen, dass die Gesellschaft unter anderem das Ziel verfolgt, auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen Stadt- und Quartiersentwicklung durchzuführen. Dies umfasst neben der Durchführung von Projektentwicklungs- und Steuerungsaufgaben unter anderem auch den Erwerb, die Erschließung und die Bebauung. Die Stadtentwicklungsgesellschaft verfügt derzeit aber nicht über die notwendigen finanziellen Ressourcen, um zusätzliche Großvorhaben oder größere Quartiersentwicklungen durchführen zu können. Voraussetzung wäre eine weitere Eigenkapitalzuführung aus dem Haushalt im Rahmen einer finanziellen Transaktion sowie der Aufbau der erforderlichen zusätzlichen personellen Ressourcen.

#### **Beschluss 2024-87: Informationsanfrage Grete-Stein-Straße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.09.2024

Beschluss:

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Maßnahmen umzusetzen, die beim Ortstermin vereinbart wurden.

Insbesondere geht es um die Herstellung der Barrierefreiheit.

#### **Antwort vom Amt für Straßen und Verkehr vom 13.09.2024**

Wir können den Bordstein auf der Seite vom Verbrauchermarkt nur absenken, wenn wie die Zustimmung des Grundstückebesitzers vom Verbrauchermarkt haben.

Der Bordstein ist die Grenze. Wie müssen also auch auf Privatgrund arbeiten und dort das Pflaster der neuen Höhe des tiefergelegten Bordsteinhöhe anpassen.

Wir haben den Grundstücksbesitzer angeschrieben und ihm die Vorteile der Lösung erklärt. Leider hat er sich nicht zurückgemeldet.

Dazu kommt, dass auf der anderen Seite der geplanten Überwegung bei den Bauarbeiten etliche Wurzeln im Übergangsbereich freigelegt wurden. Deshalb haben wir die Überwegung nicht hergestellt.

#### **Beschluss 2024-88: Informationsanfrage zur Hahnenstraße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.09.2024

Beschluss:

Wann ist mit einer Umsetzung der in Absprache mit dem Beirat geplanten

Neugestaltung der Hahnenstraße zu rechnen? Der

Beirat weist darauf hin, dass auch aus dem Verkehrsbudget des Beirates dazu Mittel zur Verfügung gestellt wurden.

Eine Antwort steht noch aus.

## **Beschluss 2024-89: Schulstandort Dudweiler Straße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 02.04.2024

Beschluss:

Wie sind die aktuellen Planungen für den Schulstandort Dudweiler Straße?

### **Antwort der Senatorin für Kinder und Bildung am 02.10.2024**

Derzeit wird der Schulstandort durch die Dependance der Helmut Schmidt Schule – Berufsbildende Schule für Wirtschaft – genutzt. Am Standort werden derzeit etwa 100 Schülerinnen und Schüler in der Werkschule, in der Werkstufe sowie in einem Sprachförderungskurs mit Berufsorientierung beschult.

Der Hauptstandort der Helmut-Schmidt-Schule ist zum Schuljahr 2022/23 vom Standort Walliser Straße in die Überseestadt verlegt worden. Durch die Verlagerung konnten einerseits dringend benötigte Schulplätze im Grundschulbereich am Standort Walliser Straße geschaffen werden, andererseits kann sich die Helmut-Schmidt-Schule am neuen Standort nun in zukunftsfähigen Räumlichkeiten weiterentwickeln. Es bestehen jedoch für die Helmut-Schmidt-Schule die organisatorische Herausforderung von zwei räumlich weit voneinander getrennt liegender Standorten.

Der Schulstandortplan für die berufsbildenden Schulen sieht vor, die Dependance in ihrer jetzigen Form am Standort Dudweiler Straße vorerst weiter zu betreiben und erst zu einem späteren Zeitpunkt über die Entwicklungsperspektive zu entscheiden. Bei einer Abwägung über eine Verlagerung wäre besonders zu berücksichtigen, dass für die Schülerinnen und Schüler mit Förder- und Unterstützungsbedarfen, an die sich die Angebote von Werkschule und Werkstufe richten, alternative Angebote im Bremer Osten vorgehalten bzw. neu eingerichtet werden sollten, um eine möglichst wohnortnahe Beschulung zu ermöglichen.

Im Rahmen der Planung der kommenden Aufnahmeverfahren in das erste Schuljahr wird aufgrund weiter steigender Schülerzahlen deutlich, dass bereits in den Schuljahren ab 2026/27 der Bedarf an der im Schulstandortplan für allgemeinbildende Schulen vorgesehenen neuen Grundschule Osterholz (Arbeitstitel Schule an der Walseder Straße) besteht. Immobilien Bremen ist mit der Planung eines Neubaus für diese Grundschule am Standort Walseder Straße beauftragt. Mit einer Fertigstellung ist jedoch erst im Zeitraum ab 2029 zu rechnen, sodass Planungen für einen Vorlauf der neuen Grundschule aufgenommen wurden. Der Standort an der Dudweiler Straße ist als Standort für solch einen Vorlauf, aus folgenden Gründen geeignet:

- Der Standort liegt südlich der Osterholzer Heerstraße. Schülerinnen und Schüler aus den Wohngebieten südlich der Osterholzer Heerstraße sind derzeit den Grundschulen nördlich der Osterholzer Heerstraße zugeordnet, was Herausforderungen bei der Schulwegbewältigung mit sich bringt. Die Umgebung des Schulstandortes an der Dudweiler Straße liegt im Einzugsgebiet der Schule an der Uphuser Straße, in dem eine deutlich über der Aufnahmekapazität liegende Schülerzahlprognose zu verzeichnen ist

- Die Standortvoraussetzungen sind aufgrund der Lage, der Grundstücksgröße, der Eigentumsverhältnisse und des bestehenden Planungsrechts gut. Es steht kein vergleichbar gut geeignetes Grundstück zur Verfügung.
- Es steht eine schulische Grundinfrastruktur am Standort zur Verfügung, die nach vorheriger Abstimmung mitgenutzt werden könnte (z.B. Sporthalle).

Immobilien Bremen hat im Auftrag der SKB eine Bedarfsplanung zur Errichtung eines Mobilbaus am Standort Dudweiler Straße zum Schuljahr 2026/27 aufgenommen. Als Alternative wurde der Vorschlag eingebracht, eine Verlagerung der Dependence der Helmut-Schmidt-Schule in die Überseestadt zum Hauptstandort auf dem Wege einer Anmietung zu forcieren, um den Standort Dudweiler Straße kurzfristig und ohne oder mit nur geringem Einsatz von Mobilbauten als Grundschulstandort nutzen zu können.

Hierbei sind folgende Wechselwirkungen und Abhängigkeiten noch zu prüfen, bevor abschließend über die Entwicklungsperspektive entschieden werden kann:

- Wechselwirkungen mit den umgebenden Schulstandorten, vor allem der Schule a.d. Uphuser Straße, auch im Hinblick auf Ausbau- Entwicklungspotentiale.
- Finanzwirtschaftliche Auswirkungen einer zusätzlichen langfristigen Anmietung für die Helmut-Schmidt-Schule
- Sicherstellung von bedarfsgerechten Angeboten im Bereich Werkschule und Werkstufe im Bremer Osten

Gerne berichten wir über die Ergebnisse sobald diese vorliegen, voraussichtlich Ende 2024.

#### **Beschluss 2024-90: Freiwillige Feuerwehr Mahndorf** Im GFA am 04.09.2024

Beschluss:

Bei der Freiwilligen Feuerwehr Mahndorf gibt es offenbar den Bedarf eines neuen Löschfahrzeuges, wie auch der Herstellung von Duschen und Umkleiden für Damen (in einem nahegelegenen Gebäude der BSAG).

Hierzu bittet der Beirat Hemelingen um Auskunft zum aktuellen Sachstand / Stand der Umsetzung im Rahmen der gesetzlichen Fristen.

#### **Antwort des Senators für Inneres und Sport vom 19.12.2024**

Die Freiwillige Feuerwehr Mahndorf hat bei der Feuerwehr Bremen zusätzlichen Raumbedarf angemeldet. In dem städtischen Gebäude der FF sind Teilflächen von der BSAG angemietet. Diese Flächen wären grundsätzlich für die Bedarfe der FF gut geeignet. Gemeinsam mit Immobilien Bremen, der Feuerwehr Bremen, den Senator für Inneres und Sport sowie der BSAG sollen in einem Gespräch etwaige Raumbedarfslösungen (inkl. etwaiger finanzieller Auswirkungen) kurzfristig eruiert werden. Das Ergebnis wird dem Beirat Hemelingen mitgeteilt.

#### **Beschluss 2024-91: Arbeitsmarktförderung - Beirätekonferenz - 19.9.24 (22.11.2024)** Im Beirat am 19.09.2024

Beschluss:

*Das Thema „Fortschreibung der Arbeitsmarktförderung“ soll auf die Tagesordnung für die Beirätekonferenz am 22.11.2024 gesetzt werden.*

**Antwort der Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration am 14.10.2024**

Die Einbindung der Beiräte bei diesem gewichtigen Thema ist uns selbstverständlich ein wichtiges Anliegen. Auch aus diesem Grund hat Ende August eine öffentliche Sitzung der Beirätekonferenz im Rathaus stattgefunden, in der umfassend zur aktuellen Situation informiert wurde.

Wie Sie wissen ist die Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration in engem Austausch mit dem Jobcenter Bremen und dem zweiten Träger des Jobcenters, der Bundesagentur für Arbeit, um die aktuell vorhandenen Arbeitsgelegenheiten (AGH) anhand arbeitsmarkt- und sozialpolitischer sowie der lokalen Bedarfe in den Stadtteilen zu bewerten. Hierbei wurden auch andere Ressorts für die Vorschlagsfindung beteiligt; konkret zur Bewertung, welche Auswirkungen etwaige Kürzungen auf die Quartiere, auf die Träger, und natürlich vor allem die Teilnehmenden in AGH-Maßnahmen hätten. Mit diesem Ansatz wurde also eine umfassende Perspektive auf die besonderen Herausforderungen und spezifischen Bedarfe der Bremer Quartiere gewährleistet.

Aktuell ist das Jobcenter in der Pflicht die operative Umsetzung aufzuarbeiten und zu lösen und somit korrekter Weise auch ihr direkter Ansprechpartner. Herr Spinn hat bereits auf Ihr Schreiben reagiert. Wir möchten Ihnen versichern, dass es auch in unserem Sinne ist so viele Maßnahmen wie möglich zu erhalten - der Bedarf ist unbestritten vorhanden - und wir tun aktuell alles in unserer Zuständigkeit liegende, damit dies auch eintritt. Dies beinhaltet selbstverständlich auch, die Beiräte in den Bremer Quartieren bestmöglich in den laufenden Prozess mit einzubinden und entsprechend zu informieren.

**Beschluss 2024-92:** Umkleide- und Sanitärbereiche Freiwillige Feuerwehr Mahndorf  
Im Fachausschuss Inneres, Kultur und Sport am 23.09.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert die zuständigen Behörden auf, zeitnah eine Möglichkeit für Umkleide- und Sanitärbereiche der Frauen und Mädchen der Freiwilligen Feuerwehr Mahndorf zu schaffen, möglichst im bestehenden Gebäude. Der Beirat regt an ggf. auch Räumlichkeiten diesbezüglich gemeinsam mit der BSAG zu nutzen, falls es keine andere Möglichkeit gibt. Das Thema soll öffentlich auf der Beiratssitzung am 24.10.2024 beraten werden.

Es ist keine Antwort notwendig.

**Beschluss 2024-93:** Verkehrskonzept für Open-Air-Sommer 2025  
Im Regionalausschuss Rennbahngelände am 25.09.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen hat Ihren Planungen zur Durchführung von Veranstaltungen auf dem ehemaligen Rennbahngelände auf der Sitzung des Regionalausschusses Rennbahn vom 25.09.2024 einstimmig zugestimmt. Der Beirat bittet jedoch darum, im Kontext der geplanten Großveranstaltungen (Open-Air-Sommer 2025), ein entsprechendes Verkehrskonzept zu entwickeln.

Es ist keine Antwort notwendig.

**Beschluss 2024-94:** Rechtsberatung zu Beiratsrechten  
Im GFA am 09.10.2024

**Beschluss:**

Der Beirat Hemelingen wünscht eine rechtliche Beratung über seine Aufgaben und Rechte durch den Senator für Justiz und Verfassung gemäß §7 Abs. 4. BeirOG. Konkret geht es um eine Anhörung des Beirates bei den Umstrukturierungen in der Arbeitsmarktförderung.

Die Fragestellung ist: Gehört das Jobcenter Bremen zu den in § 5 Abs. 3 BeirOG genannten Behörden und weiteren Institutionen, die den Beirat gemäß § 31 BeirOG zu unterrichten und zu beteiligen haben? Zur Verdeutlichung des Sachverhaltes, der zu klären ist, ist eine Stellungnahme des Jobcenters beigelegt.

**Antwort der Senatorin für Justiz und Verfassung am 22.10.2024**

Das Jobcenter Bremen ist eine gemeinsame Einrichtung der beiden Träger Agentur für Arbeit und Stadtgemeinde Bremen i.S.d. § 44b SGB II. Soweit der Wortlaut des § 5 Abs. 3 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter lautet „Zuständige Stellen sind die Behörden, die Eigenbetriebe und die sonstigen öffentlichen Stellen der Stadtgemeinde Bremen, die der Aufsicht der Stadtgemeinde Bremen unterstehenden juristischen Personen des öffentlichen Rechts sowie die Unternehmen in der Rechtsform des privaten Rechts, an denen die Stadtgemeinde Bremen mit Mehrheit beteiligt ist.“ dürfte eine Beteiligungspflicht nach § 31 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter wohl zu verneinen sein, da es sich bei dem Jobcenter Bremen eben nicht allein um eine Behörde der Stadtgemeinde Bremen handelt. Das Jobcenter Bremen ist zuständig für die Ausübung von Bundesrecht (SGB II), bei der es sich nicht um eine Stadtteilangelegenheit im engeren Sinne handeln dürfte, was ebenfalls gegen eine Beteiligungspflicht sprechen dürfte. Auch im Hinblick auf die (geteilte) Aufsichtsführung über das Jobcenter Bremen dürfte eine Beteiligungspflicht zu verneinen sein: Das nach § 44b Abs. 3 S. 2 SGB II bestehende Weisungsrecht räumt den Leistungsträgern die Befugnis ein, in Bezug auf ihr jeweiliges Zuständigkeitsgebiet Weisungen zu erteilen (vgl. Renn/Schoch/Löcher/Wendtland, Grundsicherung für Arbeitsuchende (SGB II), Teil 9 Sachliche und örtliche Zuständigkeit, Finanzierung und Aufsicht Rn. 863, beck-online). Ausweislich des Schreibens des Jobcenters Bremen vom 27.09.2024 geht es vorliegend im Wesentlichen um sog. Arbeitsgelegenheiten als Leistungen der Eingliederungshilfe nach § 16d SGB II, die nach § 6 Abs. 1 SGB II in den Trägerbereich der Bundesagentur für Arbeit fallen, da sie nicht ausdrücklich den kommunalen Trägern zugeordnet sind. Da die Arbeitsgelegenheiten in den Trägerbereich der Bundesagentur für Arbeit fallen, kann im Ergebnis nicht davon ausgegangen werden,

dass insoweit eine Beteiligungspflicht nach § 31 Abs. 1 Satz 1 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter bestand. Es dürfte sich nicht um eine „örtliche Angelegenheit“ i.S.d. Vorschrift handeln.

**Beschluss 2024-95:** Schraffierung Goslarer Straße/ Alfelder Straße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 21.20.2024

Bürgerantrag:

*Aufgrund der seit Jahren anhaltenden Verkehrsbehinderungen durch falschparkende Fahrzeuge im T-Kreuzungsbereich Goslarer Str. – Alfelder Str. beantrage ich eine eindeutige Kennzeichnung (Schraffierung) der Parkverbotsbereiche in diesem Kreuzungsbereich, so dass:*

- 1. Fahrzeuge jeglicher Größe problemlos aus der Goslarer Str. in die Alfelder Str. abbiegen können.*
- 2. Radfahrer:innen, die aus der Goslarer Str. auch nach rechts in die Alfelder Str. abbiegen dürfen, nicht mehr durch falschparkende Fahrzeuge die Sicht versperrt wird.*
- 3. Fußgänger:innen im Kreuzungsbereich ein problemloses Überqueren der Goslarer Str. ermöglicht wird und sie ferner im Bereich des „Verteiler- & Postkastens“ in der Goslarer Str. auch weiterhin den Fußweg benutzen können. Dies gilt besonders bei der Nutzung von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen, etc.*

*Ich wohne mit meinem Partner genau an der Ecke und bekomme seit Jahren mit, dass Fahrzeuge ab Transportergröße regelmäßig nur mit längerem Rangieren um die Kurve fahren können, z.B. Transportdienste und Rettungswagen. Teilweise funktioniert auch dies nicht, dann gibt es ein Hupen als Aufforderung für die parkenden Anlieger, und ggf. wird die Polizei geholt. Feuerwehrwagen hat mein Mann schon aufgeben sehen, sie fuhren die Goslarer Str. dann rückwärts zurück (z.B. ca. September 2023 gab es >> gegen ein Uhr nachts einen missglückten Versuch eines Wagens der Feuerwehr, durch die Goslarer Str. in die Alfelder Str. zu fahren. Der Feuerwehrwagen musste rückwärts durch die Goslarer Straße >> zurückfahren. Anschließend kam die Einsatzleitung der Feuerwehr und protokollierte die Parksituation. Es gibt zu der Thematik bereits seit April 2023 Mailverkehr mit dem Amt für Straßen und Verkehr sowie dem Ordnungsamt Bremen (Annette Kriesten-Wit), ohne dass ich von konkreten Maßnahmen gehört habe.*

Beschluss:

Der Beirat unterstützt das Anliegen der Bürgerantragstellerin. Es wird gefordert die Flächen wie im Antrag beschrieben zu schraffieren, in Bremen ist dies zum Beispiel in der Römerstraße auch erfolgt, also ist es auch hier umzusetzen. Die Rettungssicherheit ist zu gewährleisten, die Feuerwehr und die Müllabfuhr müssen dort durchfahren können. Daher soll auch das Ordnungsamt dort häufiger kontrollieren. Die Priorisierung des Umgangs und der Änderung und Ahndung von aufgesetztem Parken soll überarbeitet werden und die Goslarer sowie die Alfelder Straße sollen frühzeitig mit einbezogen werden.

**Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr am 17.12.2024**

Grundsätzlich ist das Parken nach § 12 Abs.3 StVO vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig.

Ausgehend von dieser gesetzlichen Regelung haben wir den in der benannten Örtlichkeit freibleibenden Bereich überprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Schleppkurven ausreichen, so dass alle zugelassenen Fahrzeugarten passieren können. Da es sich bei jeder Prüfung um einen Einzelfall handeln können Beispiele aus anderen Stadtteilen nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei ordnungsgemäßigem Parken sind die Nebenanlagen frei, so dass die zu Fuß gehenden Personen sich problemlos bewegen können. Wir können dem Wunsch daher nicht entsprechen.

#### **Beschluss 2024-96: Kontrollen im Bereich Goslarer Straße**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 21.10.2024

#### **Beschluss:**

Der Beirat bittet um Auskunft, wie oft im Jahr 2023 und im Jahr 2024 (bis September) der Bereich Goslarer Straße und der Bereich Alfelder Straße in Bezug auf das Parkverhalten kontrolliert wurde.

#### **Antwort des Senators für Inneres und Sport am 20.12.2024**

*Aufgrund der Flächenknappheit und der vielfältigen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum stellt es eine große Herausforderung dar, geeignete Lösungen herauszuarbeiten, die für alle zufriedenstellend sind. Die Gewährleistung der Rettungssicherheit steht natürlich an erster Stelle. Dieser Aufgabe widmen sich zurzeit die zuständigen Bereiche in den senatorischen Dienststellen für Verkehr und Inneres und arbeiten kontinuierlich daran, die Probleme zu lösen. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Prozesses, beansprucht die Erarbeitung und Umsetzung von geeigneten Maßnahmen sehr viel Zeit. Bisher wurde in den hochbelasteten innenstadtnahen Quartieren das Thema Rettungssicherheit bearbeitet. Es ist nicht abschließend. Der Einsatz von Rettungsfahrzeugen ist hier nicht geplant und kann auch nicht gewährleistet werden. Die Fahrzeuge werden für Einsätze benötigt.*

Ich bitte um Verständnis, dass wir Ihrem Wunsch in Hemelingen deshalb nicht nachkommen werden.

Die von Ihnen explizit genannten Bereiche sind zurzeit weder der Polizei noch der Verkehrsüberwachung als herausragende Problemörtlichkeit bekannt. Die Verkehrsüberwachung hat diese Straßen bereits überwacht und konnte keine herausragenden Verstöße feststellen. Trotzdem werden wir die benannten Bereiche der Lenkungsgruppe übermitteln und sie dort zeitnah bewerten. Geplant ist, im neuen Jahr auf die anderen Stadteile Bremens zuzugehen. Dafür werden dann auch Ihre Hinweise benötigt.

Gerne kommt unsere Mitarbeiterin Frau Twachtmann im neuen Jahr auf sie zu und schaut sich den genannten Bereich an. Möglicherweise können dort dann ähnliche Maßnahmen wie in den anderen Stadtteilen helfen.

**Beschluss 2024-97:** Überarbeitung der Ampelanlage Malerstraße/ Alter Postweg  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 21.10.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert eine Überarbeitung der Ampelanlage Malerstraße/Alter Postweg mit Begradigung und ohne Verschwenkung für die Fußgänger:innen und Einbeziehung des Radverkehrs.

**Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 11.12.2024**

Zur Begradigung der Fußgängerfurt sind die Planung sowie der Umbau der Verkehrsanlage erforderlich. Aufgrund der bremischen Haushaltslage stehen außerhalb des verabschiedeten Haushalts keine weiteren Mittel für neue Projekte zur Verfügung. Ebenfalls sind unsere personellen Ressourcen auf die im Haushalt enthaltenen Projekte abgestimmt.

Aus diesen Gründen müssen wir Ihre Anfrage leider ablehnen.

**Beschluss 2024-98:** Versetztes Parken Saarburger Straße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 21.10.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert das Amt für Straßen und Verkehr auf das Parken in der Saarburger Straße neu zu ordnen. Das aufgesetzte Parken wäre dort nach den neuen Richtlinien nicht mehr zulässig, stattdessen wird versetztes Parken gewünscht, welches auch den Verkehr erheblich bremsen würde.

**Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 16.12.2024**

Im Rahmen der Schulwegsicherung (Helmut-Schmidt-Schule Dudweiler Straße) wird zum Zwecke der Freihaltung des Gehwegs und zur Entschleunigung des Verkehrs ein Vorschlag für das alternierende Parken erarbeitet und in Kürze im Rahmen einer Anhörung vorgelegt. Damit einher geht die Rücknahme des aufgesetzten Parkens zwischen Hostenbacher Straße und Saarburger Straße 44 in Fahrtrichtung Sebaldsbrücker Heerstraße.

**Beschluss 2024-99:** Umkleiden Freiwillige Feuerwehr Mahndorf  
Im Beirat am 24.12.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert eine Erweiterung der Räumlichkeiten der Freiwilligen Feuerwehr Mahndorf, um auch den weiblichen Mitgliedern eine angemessene Möglichkeit zum Umziehen bereitzustellen und Duschen herzustellen. Die BSAG wird gebeten, dem Anliegen mit Wohlwollen zu begegnen.

## **Antwort des Senators für Inneres und Sport vom 02.12.2024**

Aufgrund eines erst vor Kurzem möglichen Ortstermins bei der FF Mahndorf mit Vertretern von Immobilien Bremen, der BSAG, der Berufsfeuerwehr, der FF Mahndorf und aus meinem Hause war eine inhaltlich weiterführende Antwort leider früher nicht möglich.

Mit Blick auf die Grundrisse und nach Rücksprache mit der Feuerwehr Bremen scheidet eine Flächenoptimierung mit dem Ziel, die o.g. Bedarfe durch Umnutzungen und Umbauten der Feuerwache zu lösen, aus. Die BASG hat auf telefonische Anfrage mitgeteilt, dass sie die bei Immobilien Bremen an gemieteten Flächen dauerhaft benötigt.

In der Folge fand am 26.11.2024 eine Besprechung mit den o.g. Vertretern statt mit dem Ziel, eine einvernehmliche Raumlösung sowohl für die BSAG als auch für die FF Mahndorf zu finden. Nach der Besichtigung der BSAG-Flächen wurde gemeinsam festgestellt, dass sowohl eine Mischnutzung als auch eine Flächenabtrennung zu Gunsten der FF Mahndorf nicht möglich ist. Die einzige Lösung für die Realisierung der zusätzlichen Flächenbedarfe der FF Mahndorf besteht somit darin, dass die BSAG Alternativflächen in unmittelbarer Nähe des jetzigen Standorts bzw. der Linienendpunkte findet. Es wurde verabredet, dass sich alle Teilnehmer aktiv an einer Mietflächensuche beteiligen und noch im Dezember die Ergebnisse ausgetauscht werden. Darüber hinaus wurde der BSAG zugesichert, dass ihr nicht vorzeitig und unangekündigt die jetzigen Flächen gekündigt werden.

### **Beschluss 2024-100: Mehrsprachige Wahlunterlagen** Im Beirat am 24.10.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert für die nächsten Beirats- und Bürgerschaftswahlen die Wahlinformationsunterlagen in den Sprachen zur Verfügung zu stellen, die von den Wahlberechtigten benötigt werden. Insbesondere sollen die für die Stadtbürgerschaft und die Beiräte wahlberechtigten EU-Bürger:innen die Unterlagen in ihrer Muttersprache bekommen können. Daneben sind die Unterlagen auch in den häufigsten Sprachen der hier zugewanderten und eingebürgerten Personen zur Verfügung zu stellen, da dieser Personenkreis nicht immer die deutsche Schriftsprache perfekt beherrscht. Da nicht alle Wahlberechtigten alphabetisiert sind, soll auch für diesen Personenkreis eine Form der Teilnahme an den Wahlen ermöglicht werden, dazu soll ein Verfahren entwickelt werden. Allen Wahlberechtigten soll so ein möglichst niedrigschwelliger Zugang zur Beteiligung an den Wahlen zur bremischen Bürgerschaft und den Beiräten Bremens ermöglicht werden.

Es ist keine Antwort eingegangen.

### **Beschluss 2024-101: Fahrradpiktogramme** Im Beirat am 24.10.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen hat am 24.10.2024 die Freigabe der notwendigen Mittel aus dem Stadtteilbudget Verkehr für die Aufbringung weiterer Fahrradpiktogramme in der Arberger Heerstraße (stadtauswärts ab Hemelinger Heerstraße bis zur Einmündung Nauheimer Straße) beschlossen.

Es ist keine Antwort notwendig.

#### **Beschluss 2024-102: Pachtvertrag WVH**

Im GFA am 13.11. bzw. 18.12. 2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen stimmt aufgrund der komplizierten Gemengelage einer Verpachtung zu, mit der Auflage folgende Punkte zusätzlich in den Pachtvertrag mit aufzunehmen:

- Die elektronische Schranke wird gekürzt, um die Durchfahrt mit dem Fahrrad und Lastenrad sowie den Durchgang zu Fuß zum Hemelinger Sand und zum „Ausguck“ zu erleichtern. An der Schranke wird ein Schild angebracht, die auf die jederzeit nutzbare Zuwegung für die Öffentlichkeit (per Rad und zu Fuß) hinweist.
- Nr. 8 des Pachtvertrages (8. Das Parken mit dem Kraftfahrzeug ist auf der öffentlichen Grünanlage verboten. Hier ist lediglich das Befahren der Fläche zum Be- und Entladen der Boote mit dem KFZ erlaubt.) wird ergänzt durch: „Der WVH verpflichtet sich das dauerhafte Befahren und Parken von Fahrzeugen im zu verpachtenden Bereich zu unterbinden und bei Verstößen zu ahnden. Dem Beirat ist die Regelung dazu bis zum Sommer 2025 vorzulegen.“
- Videoüberwachung ist in der öffentlich zugänglichen Grünanlage nicht zulässig, die vorhandenen Anlagen sowie die an dem Weg befindlichen Schilder dazu sind abzubauen. Die Kameras können auch so ausgerichtet werden, dass der Wegebereich sowie der öffentliche „Ausguck“ nicht eingesehen werden kann.
- Die öffentliche Zuwegung zum Hemelinger Sand und zum „Ausguck“ ist vom Verein auszuschildern, Hinweise wie Privatgelände, Vereinsgelände, Sicherheitsdienst oder Ähnliches sind erst nach der Abbiegung zum Weg am Sporthafen zulässig, von der öffentlichen Straße aus muss die Zuwegung ohne Einschränkungen und gut sichtbar erreichbar sein. Der Anschein man würde Privatgelände betreten darf im öffentlich nutzbaren Bereich nicht entstehen.
- Der Beirat wünscht, dass bis zum Ende des Pachtverhältnisses am 31.12.2029 eine Umwidmung des Geländes erfolgt und eine Übernahme in die öffentliche Pflege ab 01.01.2030 sichergestellt wird. Der Beirat ist vor einer stillschweigenden Verlängerung des Vertrages über den Sachstand frühzeitig zu informieren und zu beteiligen, aufgrund der im Vertrag genannten Fristen also spätestens Anfang 2029.

#### **Antwort**

Immobilien Bremen (IB) hat die Anregungen des Beirates so weit wie möglich in den Vertrag aufgenommen. Die Antwort erfolgte mündlich.

#### **Beschluss 2024-103: Änderung B-Plan 1044**

Im Beirat am 14.11.2024

Beschluss:

Der Beirat fordert eine Änderung des Bebauungsplanes 1044 im Bereich Arberger Dorfplatz/ Colshornstraße. Es gibt Interesse dort ein Eiscafé und eine Pizzeria zu eröffnen, der Beirat hat dies begrüßt, da das Vorhaben zu einer Belebung des Arberger Dorfplatzes beitragen würde. Das derzeitige Planungsrecht legt auf dieser Seite des Dorfplatzes ein reines Wohngebiet fest, daher ist ein solches Gewerbe dort derzeit nicht genehmigungsfähig. Eine Änderung des B-Planes, die eine Gastronomie in diesem ermöglicht, soll zeitnah erfolgen.

Es ist keine Antwort eingegangen.

**Beschluss 2024-104:** Fahrradpiktogramme im Bereich Arberger Heerstraße/ Heisiusstr.)

Im Beirat am 14.211.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen folgt der Empfehlung des Fachausschusses für Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität und beschließt die Übernahme der Kosten für zwei Fahrradpiktogramme im Bereich Arberger Heerstraße/Heisiusstraße aus dem Verkehrsbudget.

Es ist keine Antwort notwendig.

**Beschluss 2024-105:** Vorschläge für Verwendungszweck der anteiligen Preisgelder für das Rennbahngelände (Bundespreis Stadtgrün)

Im Beirat/Regionalausschuss Rennbahngelände am 14.11.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen beschließt seine anteiligen Preisgelder aus dem Bundespreis Stadtgrün für die Weiterentwicklung des ehemaligen Rennbahngeländes zu verwenden. Die zuständigen Stellen werden gebeten Vorschläge für den Verwendungszweck dem Regionalausschuss zu unterbreiten, der den Beiräten eine Vergabe empfiehlt.

Der Beirat Vahr wird gebeten sich diesem Beschluss anzuschließen.

Es ist keine Antwort eingegangen.

**Beschluss 2024-106:** Kinderhaus Kleine Marsch

Im Beirat am 24.10.2024

Beschluss:

Dem Beirat Hemelingen wurde mitgeteilt, dass es bezüglich der Zukunft des Kinderhauses Kleine Marsch gerade Verwirrung und Besorgnis gibt. Dort seien Renovierungsarbeiten gestoppt worden.

Entsprechend hat der Beirat Hemelingen auf seiner Sitzung vom 24.10.2024 beschlossen eine offizielle Informationsanfrage an die SKB zu richten. Offen sind folgende Fragen:

- Warum wurden die Renovierungsarbeiten gestoppt?
- Werden die Renovierungsarbeiten im ursprünglich geplanten Umfang fortgesetzt und wann?

- Ist die Zukunft der Einrichtung gesichert?

### **Antwort der Senatorin für Kinder und Bildung am 05.12.2024**

Die im DRK Kinderhaus Kleine Marsch vorgenommenen Arbeiten betrafen Instandhaltungsmaßnahmen sowie Beprobungen und Untersuchungen der Bausubstanz, die im Rahmen der laufenden Planung zum Erhalt des Standortes erforderlich gewesen sind. Diese Arbeiten bezogen sich nicht nur auf die aktuell durch die Kita belegten Räumlichkeiten sondern auch auf die derzeit ungenutzten Teile der Liegenschaft.

Werden die Renovierungsarbeiten im ursprünglich geplanten Umfang fortgesetzt und wann?

Zwischen Immobilien Bremen und dem DRK finden unter Beteiligung der Behörde der Senatorin für Kinder und Bildung weiterhin Gespräche mit dem Ziel einer nachhaltigen Absicherung des Standortes für die Kindertagesbetreuung statt. Wie der obenstehenden Antwort auf die erste Frage zu entnehmen ist, dienten die bisherigen Arbeiten auch der Vorbereitung der anstehenden Entscheidungsfindung. Im Raume steht dabei auch ein Flächentausch in dem Sinne, dass die derzeit freistehenden Räumlichkeiten saniert und im Anschluss durch das DRK Kinderhaus bezogen werden. Eine Entscheidung wird nach derzeitigem Stand vom Träger für den Verlauf des kommenden Jahres angestrebt.

Ist die Zukunft der Einrichtung gesichert?

Der Erbpachtvertrag zwischen dem DRK und Immobilien Bremen als Verwalter des SVIT endet im Jahre 2030. Die Behörde der Senatorin für Kinder und Bildung begleitet die Gespräche zwischen den Parteien mit dem Ziel, das vorgehaltene Platzangebot auch langfristig zu erhalten. Die Parteien befinden sich in einem guten und ergebnisorientierten Austausch.

### **Beschluss 2024-107: Radpremiumroute Im Beirat am 05.12.2024**

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, mindestens eine provisorische Anbindung der Radpremiumroute R1 von der Landesgrenze (Mahndorf) bis an die Straße Im Glühmoor/ Mitteldorfer Straße bis Ende 2025 fertigzustellen. Auf niedersächsischer Seite soll der Bau der Premiumroute 1 bis an die Landesgrenze bis Ende 2025 fertiggestellt sein.

Der Beirat Hemelingen fordert zudem eine Beschleunigung der Planungen für die Radpremiumroute R1 im Stadtteil Hemelingen.

Insbesondere gilt dies für die Verbindungen der bereits fertiggestellten bzw. der bald fertiggestellten Abschnitte, unter anderem:

- Ortswisch – Bahnhof Mahndorf – Mitteldorfer Straße
- Abschnitt bis zur Landesgrenze
- Unterführung Hastedter Brückenstraße
- Tamra-Park – Christernstraße

### **Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 20.01.2025**

Für die Premiumroute D.15 von Bremen-Nord nach Hemelingen wurde 2017 eine Machbarkeitsstudie als Vorbereitung für die anschließende bauliche Umsetzung erarbeitet. Sinnvoll gebündelte Abschnitte werden dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) sukzessive zur Umsetzung übergeben.

Wie bereits im Zuge des Beiratstermins am 05.12.2024 vorgetragen, befinden sich die benannten Abschnitte in verschiedenen Planungsstadien. Vor Umsetzung der Abschnitte müssen noch unterschiedlichste planerische und juristische Aufgabenstellungen gelöst werden. Diese können Sie der folgenden Aufzählung entnehmen.

#### Ortwisch - Bahnhof Mahndorf - Mitteldorfer Straße

Der Abschnitt Ortvisch bis Bahnhof Mahndorf wird seit 2021 auf Grundlage eines Geschäftsbesorgungsvertrags durch die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) betreut. In den vergangenen Jahren wurden verschiedenste Belange in diesem Streckenabschnitt miteinander abgeglichen und zu einer abgestimmten Linienführung entwickelt. Im Abschnitt bis zum Tunnel am Hemelinger Weg wurde der notwendige Grunderwerb getätigt bzw. befindet sich kurz vor dem Abschluss. Als nächster Schritt erfolgt eine gutachterliche Bestandskartierung mit landschaftlichem Fachbeitrag als Vorarbeit für das nachfolgende Bebauungsplan-Verfahren (B-Plan). Voraussichtliche Zeitschiene: Kartierung in 2025, B-Plan Aufstellung in 2026, im Anschluss bauliche Umsetzung

Für den Bereich östlich der Bahnschienen am Hemelinger Weg in Richtung Bahnhof Mahndorf liegt ein Bebauungsplan vor. Für die geplante Linienführung ist Grunderwerb erforderlich. Im betroffenen Abschnitt muss mit einer größeren Eigentümergemeinschaft ein Kaufvertrag abgeschlossen werden. Hierbei werden derzeit rechtliche Fragestellungen abgeprüft. Aufgrund der Vielzahl der Betroffenen ist nicht mit einer kurzfristigen Einigung zu rechnen. Bis zum Abschluss der Grunderwerbsverhandlungen kann die Erschließung über die öffentlichen Flächen am Hemelinger Weg erfolgen.

#### Abschnitt bis zur Landesgrenze / Anschluss Achim

Vor dem Hintergrund der voraussichtlichen Fertigstellung der Route auf der Achimer Seite sowie dem vorliegenden Beiratsbeschluss genießt der Anschluss auf Bremischer Seite höchste Priorität.

Ein Großteil der für den Lückenschluss benötigten Flächen in diesem Abschnitt sind planfestgestellte Eisenbahnflächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Eine Doppelwidmung wird von der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB InfraGO AG) ausgeschlossen.

Derzeit läuft eine rechtliche Prüfung zur Klärung von baurechtlichen und widmungsrechtlichen Fragestellungen, welche vor der Herstellung des Lückenschlusses Landesgrenze Achim - Im Glühmoor ausgeräumt werden müssen. Sobald entsprechendes Baurecht für diesen Bereich vorliegt, kann auf Grundlage der bereits vom Amt für Straßen und Verkehr erstellten Planunterlagen ein kurzfristiger Lückenschluss erfolgen.

#### Unterführung Hastedter Brückenstraße

Laut Beschlussvorlage Deputationen -VL21 -3468- vom 28.11.2024 wurden für das BW 2492 „Unterführung Hastedter Brückenstraße“ die notwendigen Finanzmittel für die weitere Planung eingeworben und genehmigt.

Die zur Fertigstellung der Unterlagen und Begleitung des Verfahrens erforderlichen Personalressourcen können derzeit allerdings nur in reduziertem Umfang beim Amt für Straßen und Verkehr bereitgestellt werden, da die Bearbeitung der Aufgaben im

Zusammenhang mit der Ertüchtigung der bestehenden Weserbrücken vorrangig erfolgen muss. Die ressourcenintensive Betreuung des BW 2492 „Unterführung Hastedter Brückenstraße“ steht in Konkurrenz zu den erforderlichen Kapazitäten im Bereich der Brückenerhaltung der städtischen Brücken. Vor diesem Hintergrund kann aktuell lediglich eine rudimentäre Betreuung erfolgen. Über eine dem Reifegrad der momentanen Entwurfsplanung hinausgehende Projektentwicklung kann aktuell keine verlässliche Aussage getätigt werden.

Ferner fehlt derzeit eine Finanzierunggrundlage zur baulichen Umsetzung. Eine grundsätzliche Vorabstimmung mit den am Verfahren Beteiligten zur Bestimmung der planerischen Randbedingungen hat stattgefunden. Im weiteren Planungsprozess (Planfeststellungsbeschluss, Wasserrechtliche Genehmigung, Beiratsbeteiligung, Gremien etc.) sind weitere und detailliertere Abstimmungen erforderlich.

#### **Tamra-Park - Christernstraße**

Für diesen Abschnitt wurde noch kein Planungsauftrag an das Amt für Straßen und Verkehr übergeben. Bezüglich der Führung im Bereich Tamra-Hemelingen-Park besteht noch Klärungsbedarf. Im weiteren Verlauf wird die Führung aus der Machbarkeitsstudie weiterverfolgt, also über die Diedrich-Wilkens-Straße bis zum Anschluss an die Christernstraße.

Nach Abschluss der bereits beauftragten Premiumroutenabschnitte können weitere Abschnitte, wie dieser, als Planungsauftrag an das Amt für Straßen und Verkehr übergeben werden.

#### **Beschluss 2024-108: Brestadt und Könecke**

Im Beirat am 05.12.2024

##### **Beschluss:**

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen dazu auf die neue städtische Gesellschaft Brestadt anzuweisen sich um den Erwerb des ehemaligen Könecke-Geländes im Brauerviertel in Hemelingen zu bemühen. Der Beirat befürchtet nach der Insolvenz der Wohninvest einen jahrelangen Stillstand auf dem Gelände, die städtebaulichen Ziele, wie die Ansiedlung des Berufsschulcampus Ost, könnten nicht umgesetzt werden. Die positive Entwicklung in diesem Bereich Hemelingsens mit Bebauung des ehem. Coca-Cola-Geländes und der Ansiedlung der Union-Brauerei könnten durch eine verfallende Industrieanlage in unmittelbarer Nachbarschaft nachhaltig negativ beeinflusst werden. Daher ist schnelles Handeln unbedingt erforderlich.

#### **Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 05.12.2024**

Wie bereits im Schreiben vom 22.10.2024 dargelegt, wird diese Forderung grundsätzlich begrüßt, da eine zeitliche Aussetzung des Planungs- und Umsetzungsprozesses auf unbestimmte Zeit voraussichtlich städtebauliche Auswirkungen zum einen für die Entwicklung des Quartiers und in der Folge auch für den Stadtteil haben wird. Ein Erwerb setzt jedoch eine Zugriffsmöglichkeit auf die Grundstücke und entsprechende finanzielle Ressourcen zur Finanzierung des Grunderwerbs und für die Projektentwicklung voraus.

Die Gesellschaft verfolgt unter anderem das Ziel, auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen Stadt- und Quartiersentwicklung durchzuführen. Dies umfasst neben der

Durchführung von Projektentwicklungs- und Steuerungsaufgaben unter anderem auch den Erwerb, die Erschließung und die Bebauung.

In Eigenverantwortung prüft die Gesellschaft zurzeit einen Ankauf der Anteile der Wohninvest Holding GmbH an der WI Projekt Hemelingen GmbH. Die

Herausforderung liegt darin, hier einen angemessenen Preis zu erzielen, denn unsere Verantwortung liegt darin, mit öffentlichen Geldern sorgsam und transparent umzugehen. Ich bitte hierbei um Geduld.

#### **Beschluss 2024-109:** Controllingausschuss OKJA

Im Beirat am 05.12.2024

Beschluss:

- Der Beirat stimmt dem vom Controlling-Ausschuss erarbeiteten Vorschlag zur Mittelvergabe zu.
- Die Jugendeinrichtungen im Stadtteil werden aufgefordert ein Konzept für Öffnungszeiten und Aktivitäten an den Wochenenden zu erarbeiten und dem Beirat bis Mitte des Jahres vorzustellen.
- Die Jugendeinrichtungen im Stadtteil werden aufgefordert ein untereinander abgestimmtes Ferienprogramm zu erarbeiten und dieses transparent zu veröffentlichen.

Es Keine Antwort erhalten

#### **Beschluss 2024-110:** Beschluss Petri und Eichen

Im Beirat am 05.12.2024

Beschluss:

Der Jugendhilfeträger Petri und Eichen wird aufgefordert sich weiter in den Netzwerken in Hemelingen zu engagieren. Dazu zählt auch die Beantragung von Fördermitteln z.B. aus dem Programm WiN, aber auch die Akquise überregionaler Fördermittel, wie das auch in der Vergangenheit erfolgt ist. Als größter Träger sieht der Beirat Petri und Eichen mit dem Jugendhaus Hemelingen hier zum Wohle des Gemeinwesens in der Verpflichtung, um der sozialen Benachteiligung Hemelings entgegenzuwirken.

Eine Antwort steht noch aus.

#### **Beschluss 2024-111:** FFW Mahndorf und BSAG

Im Beirat am 05.12.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen fordert Immobilien Bremen auf, den Mietvertrag der BSAG für den an die Freiwillige Feuerwehr Mahndorf angrenzenden Gebäudeteil bis 31.12.2024 zu kündigen, damit die Kündigung zum 30.06.2025 wirksam werden kann. Falls bis dahin keine Ersatzlösung für die BSAG gefunden werden konnte signalisiert der Beirat eine Zustimmung zu einer einmaligen Verlängerung des Mietvertrages bis zum 31.12.2025. In der Zwischenzeit soll eine Alternative für die Pausen und Ruhezeiten für die Mitarbeiter:innen der BSAG geschaffen werden, zum Beispiel durch die Aufstellung von Containern.

**Antwort des Senators für Inneres und Sport am 19.12.2024**

In unserem letzten Schreiben kündigten wir an, über die Ergebnisse der Ersatzflächensuche für die BSAG in der Nähe des Bahnhofs Mahndorf erneut zu berichten. Leider konnten von keiner Seite passende Alternativflächen gefunden werden, so dass sich der Flächenbedarfskonflikt zwischen der BSAG und der FF Mahndorf nicht kurzfristig lösen ließ.

Die derzeit von der BSAG angemieteten SVIT-Flächen, die grundsätzlich der Flächenbedarfslösung der bremischen Verwaltung dienen, werden aus meiner Sicht für die FF Mahndorf benötigt, so dass die Frage „ob die BSAG ausziehen muss“ beantwortet ist und es somit um die Beantwortung der Frage, wann dies der Fall sein wird“ geht.

Die BSAG hat in der letzten gemeinsamen Besprechung am 11.12.2024 nochmals dargelegt, wie wichtig nahegelegene Räumlichkeiten für die Fahrer/-innen an dem Standort Bahnhof Mahndorf sind und bat um einen längeren Zeitraum für eine weitere bzw. intensivere Alternativflächensuche. Hierzu wurde einvernehmlich zwischen den Vertretern der Feuerwehr Bremen, der FF Mahndorf, Immobilien Bremen und mir festgelegt, dass der Bitte der BSAG entsprochen und somit kein kurzfristiger Nutzungsentzug ausgesprochen werden soll.

Im Ergebnis ist die BSAG aufgefordert worden bis Ende 2025 eine räumliche Ersatzlösung zu finden, sodass die Räumlichkeiten der FF Mahndorf spätestens ab 2026 zur Verfügung gestellt werden können.

**Beschluss 2024-112: Car-Sharing-Angebote**  
Im Fachausschuss Bau und Klimaschutz am 10.12.2024

Beschluss:

Der Beirat Hemelingen sieht im Car-Sharing vor Allem an den Stadträndern große Potentiale für eine gelingende Verkehrswende.

Entsprechend fordert der Beirat Hemelingen die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, ein Förderprogramm für Car-Sharing-Angebote aufzulegen und dem Beirat Hemelingen einen Zeitplan für dessen Umsetzung zukommen zu lassen. Darüber hinaus bittet der Beirat um eine Auskunft über die Einnahmen aus dem Mobilitätsbauortsgesetz und wofür diese verwendet werden.

**Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung am 27.01.2025**

Die allgemeine Unterstützung des Beirats Hemelingen zum Thema Carsharing wird begrüßt.

Carsharing ist ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende und soll im gesamten Stadtgebiet Schritt für Schritt ausgebaut werden. Aufgrund der Streichung von Fastlane Klimaschutz Mitteln fehlen jedoch der Stadtgemeinde die finanziellen Mittel, um eine finanzielle Förderung von Carsharing - in für den Betreiber aktuell unwirtschaftlichen Lagen - umzusetzen. Zusätzlich dazu ist eine juristische Prüfung einer Carsharing-Subventionierung erforderlich, um beihilferechtliche Konsequenzen zu prüfen (Auftrag zur Prüfung ist bereits erteilt).

Der Bremer Carsharing Aktionsplan legt jedoch andere Möglichkeiten vor Carsharing zu fördern, welche nicht mit einer direkten Subventionierung durch die Stadtgemeinde verbunden sind und die bereits umgesetzt werden, u.a.:

- Die Integration von Carsharing in Neubauvorhaben – Mobilitätskonzepte nach Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (MobBauOG) ermöglichen Bauträgern die Integration von Carsharing-Stationen auf ihrem Grundstück, die Bereitstellung von Carsharing-Mitgliedschaften sowie den Betriebskostenzuschuss für eine Station in einer wirtschaftlich schwierigen Lage. Derzeit sind mir die Projekte auf dem Coca-Cola-Gelände sowie auf dem alten Süßwarenfabrik-Gelände bekannt, welche in Hemelingen die Integration von Carsharing im Rahmen der Neubebauung planen.
- Öffentlichkeitsarbeit für Carsharing – die Stadtgemeinde setzte 2024 eine anbieterneutrale Öffentlichkeitskampagne im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche um (Postkarten, Poster/Plakatflächen, Kinospot), die auch in Hemelingen zu sehen war. 2025 wird eine weitere Kampagne (auch für Bikesharing) geplant.
- Die Einrichtung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (sog. mobil.punkte) – 2023 wurde ein neuer mobil.punkt im Alten Postweg (im Rahmen des Umbaus zur Fahrradstraße) umgesetzt und in Betrieb genommen. Weitere Standortvorschläge aus dem Beirat für Stationen im öffentlichen Straßenraum können jederzeit eingereicht werden.

Seit Inkrafttreten des MobBauOGs wurden folgenden Ablösebeträge eingenommen:

| Jahr                      | Einnahmen aus Ablösen (in EUR) |                      |
|---------------------------|--------------------------------|----------------------|
|                           | Gesamtstadt                    | Stadtteil Hemelingen |
| 2022                      | 540.000                        | 0                    |
| 2023                      | 580.000                        | 27.000               |
| 2024<br>(Stand Juli 2024) | 180.000                        | 42.000               |

Gesamtstädtische Maßnahmen, die aus den Ablösebeträgen finanziert werden und auch Hemelingen zu Gute kommen sind:

- Anteilige Kosten für die mobil.punkt-Ausbau (Planung und Umsetzung) in gesamten Stadtgebiet
- Stationsbau und Betriebskostenzuschuss für das stadtweite Bikesharing-System „Bre.Bike“ (ab Frühling 2025)
- Öffentlichkeitsarbeit für Mobilitätsmanagement (Carsharing-Info-Kampagne, etc.)

**Beschluss 2024-113:** Kostenübernahme des Verkehrsversuchs aus Beschluss 2024-84: Hannoversche Straße Ecke Schlengstraße Linksabbieger)

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.12.2024

Beschluss:

Der Verkehrsversuch wird befürwortet. Der Beirat Hemelingen bittet darum die Kosten für die Gesamtmaßnahme und den Verkehrsversuch mitzuteilen, die Kosten für den Versuch sollten vom Amt für Straßen und Verkehr getragen werden.

**Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 18.12.2024**

Gemäß dem anliegenden, vorläufigem Betriebsplan ergeben sich überschläglich ermittelte Ausführungskosten inkl. Verkehrssicherung in Höhe von ca. 7.500 € brutto.

Die Finanzierung und mögliche Ausführung der Leistungen ist im Amt für Straßen und Verkehr z.Z. nicht gesichert, da keine Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Wir bitten erneut um Prüfung, ob die Finanzierung aus dem Stadtteilbudget erfolgen kann.

**Beschluss 2024-114:** Piktogramme und Haltelinien in Mahndorf

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.12.2024

Beschluss:

Wir haben im zuständigen Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität des Beirates Hemelingen aufgrund von Bürgeranliegen am 09.12.2024 die Aufbringung von Piktogrammen und Haltelinien in Mahndorf beraten. Im in der Anlage eingezeichneten Bereich kommt es zu vielen Geschwindigkeitsübertretungen, im Gebiet wohnen auch viele Kinder, ein Gehweg ist überwiegend nicht vorhanden. Bevor eine Empfehlung für eine Finanzierung aus dem Stadtteilbudget diskutiert wird, bitten wir das ASV um eine Kostenschätzung. Im Plan sind die Bereiche, die markiert werden sollen eingezeichnet, ein Beispiel für Haltelinien aus der Neustadt ist ebenfalls im Anhang.

**Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 24.02.2025**

Die Wartelinie darf nur dort angeordnet werden, wo das Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ anordnet. Da in Tempo 30 Zonen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden dürfen und die Regel „Rechts vor Links“ gilt, kommt in den genannten Straßen keine derartige Markierung infrage. Wir bedauern, ihnen keine andere Auskunft geben zu können.

**Beschluss 2024-115:** Poller vor Bizim, Sebaldsbrücker Heerstraße

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.12.2024

Beschluss:

Wir haben im zuständigen Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität des Beirates Hemelingen am 09.12.2024 diese Antwort aus dem ASV zum o.g. Thema diskutiert:

Zu dem Beschluss „Verkehrssicherheit Sebaldsbrücker Heerstraße / BIZIM-Supermarkt“ habe ich aus der Fachabteilung folgende Rückmeldung erhalten:  
Zu 1: Bei einem Einbau von Pollern ist davon auszugehen, dass sich das Parken in diesem Bereich in Richtung Fahrstreifen bzw. Taxenstand verschieben wird, folglich kann das aufgezeigte Problem möglicherweise ganzheitlich nicht gelöst werden.

Der Fahrstreifen für Radfahrer und Taxen wurde angelegt, damit es auch der Feuerwehr ermöglicht wird die Haltestelle zu umfahren, falls beide Haltestellen belegt sein sollten. Dieser Fahrstreifen endet im Bereich der Überfahrten.

Im Bereich der Überfahrten liegt für das Flurstück der Hausnummer 53 ein genehmigter Antrag auf Überfahrt vor. Die Überfahrt rechts von dem Supermarkt gehört zum Flurstück der Sebaldsbrücker Heerstraße 51. Hierfür liegt dem ASV kein genehmigter Überfahrtsantrag vor, es kann allerdings sein, dass die Überfahrt noch

von früher besteht und damals nicht beantragt werden musste. Es müssten zunächst die erforderlichen Grundlagen ermittelt und in Folge die Erlaubnisse gegebenenfalls widerrufen sowie der ordnungsgemäße Straßenzustand hergestellt werden. Die Kosten trägt grundsätzlich der jeweilige Inhaber der Erlaubnis. Im Anschluss könnten gegebenenfalls bauliche Maßnahmen zur Erreichung des Ziels ausgeführt werden.

Die Straßenerhaltung des ASV verfügt ausschließlich über Haushaltsmittel, welche 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.

Die gewünschten Veränderungen an der Straßenverkehrsfläche sind nicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und damit auch aus Sicht der Straßenerhaltung (Minimierung von Erhaltungskosten) nicht notwendig. Folglich wäre die Finanzierung der Umsetzung der Maßnahme außerhalb der Straßenerhaltung sicherzustellen.

Es entstehen einmalige Kosten für Anschaffung und den Einbau sowie dauerhafte Kosten für Instandsetzung und Ersatz.

Zu2: Die Beschilderung der Behindertenparkplätze ist schon sehr lange nicht mehr vorhanden, die Reste der vorhandenen Markierung werden entfernt.

Der Beirat will aufgrund der Rückmeldung prüfen, ob statt der Fahrradständer Poller aufgestellt werden können und diese ggf. aus dem Stadtteilbudget finanzieren. Dazu bitten wir um eine Kostenschätzung. Zu den Standorten kann sich an der Zeichnung für die Fahrradständer orientiert werden. Der Abstand soll so eng sein, dass ein Parken dazwischen nicht möglich ist.

Die Befürchtung, dass bei Aufstellung der Poller stattdessen die Park- und Fahrbereiche der Taxen dadurch eingeschränkt werden kann der Beirat nicht teilen, da die Taxen fast durchgängig vor Ort sind und ein solches Parken nicht dulden werden. zur Überfahrt zum Bunker wird in Frage gestellt, wohin diese führen soll bei dem massiven Bauwerk.

Es ist keine Antwort eingegangen.

**Beschluss 2024-116:** Weitere Maßnahmen aus dem Verkehrsbudget  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.12.2024

Beschluss:

Wir haben im zuständigen Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität des Beirates Hemelingen am 09.12.2024

weitere Maßnahmen aus dem Verkehrsbudget diskutiert und bitten um Kostenschätzung, bevor eine Empfehlung zur Vergabe von Mittel abgegeben wird:

- Sanierung Rad und Fußweg Bultstraße – Bereich Friedhof

- Marschstraße- Sanierung des Bereiches zwischen Einmündung Hahnenstraße in Richtung Autobahnzubringer
- Ersatz des Großpflasters durch Asphalt auf dem Rad- und Fußweg im Bereich der Einmündungen entlang der Hemelinger Heerstraße stadtauswärts

### **Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr Im Januar 2025**

- Durch die vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) regelmäßig durchgeführten Straßenkontrollen ist uns der Zustand der Bultstraße durchaus bekannt. Die Verkehrsflächen befinden sich teilweise in einem unzureichenden Zustand und genügen den verkehrlichen und städtebaulichen Ansprüchen nicht. Das Amt für Straßen und Verkehr ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Straßenerhaltung, derzeit nicht in die Lage, die Situation in der Bultstraße zu verbessern. Folglich begrüßen wir die Anfrage des Beirat Hemelingen ausdrücklich! Der bauliche Radweg entlang der Bultstraße befindet sich innerhalb einer Tempo 30-Zone und im Ist-Querschnitt nicht regelkonform. Trenn- und Sicherheitsstreifen sind nicht vorhanden. Folglich ist eine grundlegende Sanierung bzw. Erneuerung der Nebenanlage, im Ist-Querschnitt nicht möglich. In absehbarer Zeit sind - nach unserem Kenntnisstand - keine wesentlichen Baumaßnahmen am Straßenkanal vorgesehen, welche Synergieeffekte herbeiführen könnten. In Betracht der Randbedingungen unterbreiten wir folgenden Lösungsvorschlag: Umbau der Nebenanlage im aufgezeigten Bereich (Erneuerung der Bordanlage, Herstellung ca. 2,5m breiten Gehweg mit Unterbau, Wegfall des Radweges zugunsten des Gehweg) Das Amt für Straßen und Verkehr hat dazu folgende Kostenannahme ermittelt: Umbau der Nebenanlage, ca. 95T€ (hierbei handelt es sich um eine überschlägige Schätzung der Straßenbaukosten)
- Durch die vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) regelmäßig durchgeführten Straßenkontrollen ist uns der Zustand der Marschstraße durchaus bekannt. Die Fahrbahn im Abschnitt „Hahnenstraße in Richtung Autobahn“, befindet sich in einem unzureichenden Zustand und entspricht den verkehrlichen und städtebaulichen Ansprüchen derzeit leider nicht. Durch ausgeprägte Unebenheiten, Ausbrüche, Flickstellen und Verformungen, wird die Gebrauchsfähigkeit der Fahrbahn beeinträchtigt. Mit den zur Verfügung stehenden Erhaltungsmitteln ist der Straßenzustand nicht zu verbessern, da für die Straßenerhaltung in Bremen lediglich die Mittel zur Verfügung stehen, die benötigt werden, um die Straßen verkehrssicher zu halten. Zur Verbesserung der Nutzungsqualität, empfehlen wir eine großflächige Instandsetzungsmaßnahme (ohne Querschnittsveränderung). Folgende Leistungen werden als nützlich erachtet und sind ohne Planungsleistungen realisierbar: Einbau einer Deckschicht aus Asphalt Nach Einschätzung der Kosten besteht ein Mittelbedarf von insgesamt ca. 58T€. (hierbei handelt es sich um eine überschlägige Schätzung der Straßenbaukosten) Aktuell stehen der Straßenerhaltung die benötigten Haushaltsmittel nicht zur Verfügung.
- Durch die vom ASV regelmäßig durchgeführten Straßenkontrollen ist uns der Zustand durchaus bekannt. Im Einmündungsbereich wurden die Fahrbahnen seinerzeit in einer Großpflasterbauweise hergestellt. Dieser Zustand ist von allen Verkehrsteilnehmern hinzunehmen, weil er bei der erforderlichen

Aufmerksamkeit und angepassten Fahrweise gefahrlos bewältigt werden kann. Zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation, unterbreiten wir folgenden Vorschlag: Umbau der Einmündung (Rückbau Großpflaster, Herstellung Asphaltfahrbahn), Anpassung der Entwässerungsrinnen, Regulierung der Bordanlagen. Das Amt für Straßen und Verkehr hat dazu folgende Kostenannahmen ermittelt:

- Einmündung Brinkmannstraße, ca. 20T€ (Beschluss am 06.01.2025 erhalten)
- Einmündung Bösestraße, ca. 20T€
- Einmündung Bultstraße, ca. 20T€
- Einmündung Eitzestraße, ca. 20T€

Hierbei handelt es sich um eine überschlägige Schätzung der Straßenbaukosten, unter der Annahme, dass die erforderlichen Straßenbauleistungen im Zusammenhang mit der Maßnahme „Fahrbahnsanierung Hemelinger Heerstraße, zwischen Brinkmannstraße und Eitzestraße“ ausgeführt werden können.

Andernfalls ist mit erheblichen zusätzlichen Kosten zu rechnen (z.B. Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung und -führung). Die erforderlichen Straßenbauarbeiten im Einmündungsbereich der Brinkmannstraße, haben wir bereits im Bauablauf integriert.

**Beschluss 2024-117:** Maßnahmen und Kostenschätzung Sebaldstraße  
Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.12.2024

Beschluss:

Aufgrund der sehr unsicheren Situation für Kinder beim Verlassen und Kommen zum Spielplatz Schoßpark von der Sebaldstraße aus, schlägt der Fachausschuss vor, im o.g. Bereich Fahrradbügel links und rechts neben dem Ausgang aufzustellen, da es einen Bedarf an Abstellmöglichkeiten gibt. Zudem sollte dort die Aufstellung eines Zeichens „Spielende Kinder erfolgen“ und in der Höhe ein Tempo 30 Piktogramm auf der Straße markiert werden. Darüber hinaus weist der Fachausschuss darauf hin, dass auch der Einbau einer Einengung am Ausgang für die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrzeuge sinnvoll wäre. Auch Tempo 30 Piktogramme sollten in den angrenzenden Straßen wie Vahrer Straße, Adamistraße etc. aufgebracht werden.

**Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 24.02.2025**

Unterstützende Tempo 30 Piktogramme zu markieren ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde nicht erforderlich. Eine Finanzierung aus dem Stadtteilbudget ist aber möglich, da es sich um ein Wohngebiet handelt, in dem sich hauptsächlich die Anlieger und Personen mit Ortskenntnissen (Paketdienste, Lieferverkehr, etc.) bewegen. Diesen Verkehrsteilnehmern ist zuzumuten die geltende Geschwindigkeitsregelung zu verinnerlichen. Fremdverkehre nehmen die eindeutige Beschilderung an der Semmelweissstraße ebenfalls wahr, da sie sich in unbekanntem Terrain bewegen und aufmerksam die geltenden Regelungen zur Kenntnis nehmen und während der Orientierung auch ein besonderes Augenmerk auf die Beschilderung legen. Die Piktogramme „Tempo 30“ können jedoch aus dem Stadtteilbudget finanziert werden und werden zugelassen, da sie nicht im

Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung stehen. Für ein Piktogramm ist mit Kosten von ca. 400€ zu rechnen. Das Zeichen 136 „Achtung Kinder“ ist zu verwenden, um einen Straßenabschnitt anzuzeigen, der häufig von Kindern benutzt wird, wie beim Ausgang einer Schule oder eines Spielplatzes. Die Anordnung des Zeichens ist in Tempo-30-Zonen jedoch nicht erforderlich. Kraftfahrer müssen in diesen Zonen überall mit querenden Fußgängern und Kindern rechnen. Die Straßenverkehrsbehörde lehnt dementsprechend das Aufbringen der Piktogramme ab, da sie nicht erforderlich sind. Wir bitten um die Fassung eines Beschlusses, wo genau Piktogramme gewünscht sind und bringen im Anschluss für die vorgeschlagenen Piktogramme die Anhörung auf den Weg. Nach unserer Ortsbesichtigung müssen wir leider feststellen, dass im Bereich links und rechts nicht genügend Platz zur Aufstellung von Fahrradbügeln vorhanden ist. Die zur Aufstellung benötigten Abmessungen bzw. Querschnitte lassen keine Aufstellung zu, allerdings könnte man gegenüberliegend 4 Stck. Einzelbügel auf den Nebenanlagen montieren. Die voraussichtlichen Kosten für die Aufstellung betragen ca. 2.400€.

#### **Beschluss 2024-118: Rampe Erdbeerbrücke**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.12.2024

##### **Beschluss:**

Die Abfahrt wurde saniert, es gab Beschwerden über neu gesetzte Poller und Probleme für den Radverkehr. Der Bereich ist als reiner Gehweg ausgewiesen, wird aber von vielen Radfahrenden genutzt, die dann mit überhöhter Geschwindigkeit aufgrund des Gefälles die Nutzer des untenliegenden Weges gefährden und auch selbst gefährdet werden, wenn sie unten auf die Straße im Kleingartengebiet treffen. Es gab hier auch aus dem Verein Beschwerden.

Wir bitten um eine Kostenschätzung bevor eine Empfehlung zur Vergabe von Mittel abgegeben werden kann, für den Einbau von zwei Verschränkungen erfragen, die in ein paar Meter Abstand von oben und unten aufgestellt werden sollen. Die Verschränkungen sollen so aufgestellt werden, dass auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern an Ihnen vorbei geschoben werden können.

#### **Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 13.01.2025**

Gemäß § 2 (5) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege benutzen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.

Das Aufstellen von Verschränkungen bzw. Drängelgittern, insbesondere im Bereich einer Rampe, stellt eine potenzielle Gefahr für Verkehrsteilnehmende dar.

Die Fach- und Interessenverbände für Fuß- und Radverkehr, sehen den Einsatz von derartigen Anlagen ebenfalls kritisch.

Wir bedauern sehr, Ihnen keine andere Möglichkeit aufzeigen zu können.

#### **Beschluss 2024-119: Ampelanlage Mahndorfer Heerstraße/ Bahnhof Mahndorf**

Im Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 09.12.2024

##### **Beschluss:**

Der Beirat fordert aufgrund der vielfältigen Gefahrenlagen die Anbringung einer gelb-Warnblinklichtanlage an der Ampelkreuzung Zum Mahndorfer Bahnhof/Mahndorfer Heerstraße.

## **Antwort des Amts für Straßen und Verkehr am 22.01.2025**

Schutzblinker für Zufußgehende gegenüber linksabbiegender Kfz-Verkehr werden nur in besonderen Ausnahmefällen angeordnet.

Eine solche Ausnahme ist in diesem Fall aufgrund der Sichtbehinderung durch Bäume und deren Schattenwirkung und die Nähe zu dem stark frequentierten Ein- und Ausgang des Schulgeländes gegeben.

Das ASV stimmt der Forderung des Beirates zu und wird einen Schutzblinker an der angegebenen Fußgängerfurt montieren.

## **Beschluss 2024-120: Umlaufbeschluss Verkehrsbudget** Im Beirat am 20.12.2024

Beschluss:

im letzten Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität wurde das ASV gebeten eine Kostenschätzung für die Asphaltierung der Übergänge an den Straßeneinmündungen in der Hemelinger Heerstraße zu erstellen. Dabei ging es um die Übergänge des Fußweges stadtauswärts rechts, der in diese Richtung auch als Radweg genutzt werden kann. [Das ASV hat sich kurzfristig beim Ortsamt gemeldet], in der Heerstraße wird ab 13.-19.01.2025 ein Teil der Fahrbahn saniert, incl. Vollsperrung. Dabei könnte die Einmündung Brinkmannstraße mit asphaltiert werden. Die zusätzlichen Kosten lägen, wenn das jetzt bei der Baumaßnahme integriert wird, bei ca. 20.000 € (es sind auch Anpassungen und Neusetzung der Bordsteine und Weiteres dafür nötig). Wenn man die Maßnahme gesondert macht, müsste man extra eine Sperrung bezahlen, einen Ampelanlage aufstellen usw. Zudem wird es schwierig ein Zeitfenster bei der Baustellenkoordination zu bekommen, da viele Baustellen in Hemelingen anstehen. Die Kosten würden bei einer gesonderten Maßnahme bei ca. 40.000 € liegen.

Der Fachausschuss kann nicht mehr rechtzeitig eine Empfehlung abgeben, auch der Beirat, der abschließend über die Gelder entscheidet, tagt für eine solche Entscheidung zu spät. Daher leitet [das Ortsamt], auch wenn der zuständige Fachausschuss noch keine Vergabeempfehlung gegeben hat, aufgrund des erheblichen Unterschiedes in den Kosten hiermit ein Umlaufverfahren gemäß §3a unserer Geschäftsordnung ein. Hier der Auszug aus der Geschäftsordnung:

### **§ 3a Umlaufverfahren**

(1) Ist eine ordentliche Beratung von Sachverhalten im Beirat bzw. in den jeweils zuständigen Ausschüssen aus zeitlichen oder anderen organisatorischen Gründen nicht möglich, kann das Ortsamt einen Beschluss im Umlaufverfahren einleiten, wenn eine Entscheidung über den zu beratenden Gegenstand dringend erforderlich ist.

Dabei wird der zu entscheidende Sachverhalt unter Angabe einer angemessenen Rückmeldefrist per E-Mail oder in schriftlicher Form an die Mitglieder des Beirates bzw. des fachlich zuständigen Ausschusses übermittelt.

(2) Eine Entscheidung in der Sache kommt zustande, sobald sich mehr als die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder des Beirates bzw. des Ausschusses innerhalb der Rückmeldefrist an der Abstimmung beteiligt haben. Die Abgabe des Votums erfolgt per E-Mail oder in schriftlicher Form gegenüber dem

Ortsamt. Das Ortsamt informiert anschließend über das Zustandekommen des Beschlusses.

(3) Ein Umlaufverfahren wird nicht durchgeführt, wenn ein stimmberechtigtes Mitglied des Beirats oder des betroffenen Ausschusses dem Verfahren unverzüglich widerspricht.

(4) Der Beschluss im Umlaufverfahren ist auf der nächstfolgenden öffentlichen Sitzung des Beirates oder zuständigen Ausschusses zur Kenntnis zu geben. Wenn ein Beiratsmitglied damit nicht einverstanden ist, dann kann dem Verfahren einfach widersprochen werden, dass ist in §3a Nr. 3 eindeutig geregelt.

Da es um eine Beiratsentscheidung geht, sind hier auch nur die Beiratsmitglieder stimmberechtigt, den Sachkundigen geht dieses Schreiben zur Kenntnis zu Frage zur Abstimmung:

- Will der Beirat für die Asphaltierung des Einmündungsbereiches Brinkmannstraße/Hemelinger Heerstraße 20.000 € aus seinem Verkehrsbudget zur Verfügung stellen?

Rückmeldefrist:

- 6. Januar 2025, 9:00 Uhr

Rückmeldung des Orsamtes an das ASV:

Der Beirat Hemelingen stellt die vorgeschlagenen Mittel zur Asphaltierung der Einmündungen aus dem Verkehrsbudget wie [oben] dargestellt zur Verfügung, die Abstimmung über den Jahreswechsel ist positiv ausgegangen.

Es ist keine Antwort notwendig.