

**2023-01 - Beschluss des Fachausschuss Stadtteilentwicklung vom 16.01.2023 „Wurst Case“**

Das Zwischenzeit-Projekt „WURST CASE“ im ehemaligen Könecke Verwaltungsgebäude ist mit dem gesamten Fabrikgelände an Wohninvest verkauft worden, was insgesamt gut für Stadtteil in Hemelingen ist. Aber es würde unter dem angedachten Fortgang auch zum Ende der vielfältigen kreativen, musischen und innovativen Nutzungen im Stadtteil Hemelingen führen. Der Stadtteil braucht aber günstige Räume für Soloselbstständige, Kleinst- und Kleinunternehmen, sowie soziale Institutionen. Ebenso werden in Hemelingen im Rahmen der Quartiersentwicklung auch dauerhaft günstige und leistbare Wohnungen gebraucht. Neben der Sozialraumquote und der sozialen Infrastruktur, sollte bei der Bebauungsplanentwicklung deshalb auch Flächen für genossenschaftliche Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung vorgehalten werden. Dabei sollten möglichst aus ökologischen Gründen auch bestehende Gebäude erhalten bleiben. Der Erhalt der bestehenden Nutzer\*innen-Struktur des „WURST CASE“ wäre dabei auch ein wichtiger Teilbereich, der die Quartiersentwicklung im Rahmen des Konzeptes der Produktiven Stadt zu ergänzen und stärken würde.

Der Beirat Hemelingen fasst deshalb folgende Beschlüsse:

1. Er fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung und die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europaangelegenheiten auf, dass bei der Bebauungsplanentwicklung auch Flächen für günstige und Wohn- und Sozialimmobilien-genossenschaften berücksichtigt werden.
2. Er fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung und die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europaangelegenheiten auf, dass möglichst viel und erhaltenswerte „graue Energie“ auf dem Gelände erhalten bleibt.
3. Er fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung und die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europaangelegenheiten auf, dass das Quartier klimaneutral entwickelt wird und die Biodiversität des Stadtteils stärkt.
4. Er fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung und die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europaangelegenheiten auf, die Nutzer\*innen des „WURST CASE“ beim Erhalt dauerhaft günstiger Räume für Künstler:innen, Musiker:innen, Soloselbstständige, Kleinst- und Kleinunternehmen, sowie soziale Institutionen zu unterstützen.

Gemeinsame Antwort von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa:

*Das Zwischenzeit-Projekt „WURST CASE“ im ehemaligen Könecke Verwaltungsgebäude ist mit dem gesamten Fabrikgelände an Wohninvest verkauft worden, was insgesamt gut für Stadtteil in Hemelingen ist. Aber es würde unter dem angedachten Fortgang auch zum Ende der vielfältigen kreativen, musischen und innovativen Nutzungen im Stadtteil Hemelingen führen. Der Stadtteil braucht aber günstige Räume für Soloselbstständige, Kleinst- und Kleinunternehmen, sowie soziale Institutionen. Ebenso werden in Hemelingen im Rahmen der Quartiersentwicklung auch dauerhaft günstige und leistbare Wohnungen gebraucht. Neben der Sozialraumquote und der sozialen Infrastruktur, sollte bei der*

*Bebauungsplanentwicklung deshalb auch Flächen für genossenschaftliche Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung vorgehalten werden. Dabei sollten möglichst aus ökologischen Gründen auch bestehende Gebäude erhalten bleiben. Der Erhalt der bestehenden Nutzer\*innen-Struktur des „WURST CASE“ wäre dabei auch ein wichtiger Teilbereich, der die Quartiersentwicklung im Rahmen des Konzeptes der Produktiven Stadt zu ergänzen und stärken würde.*

### **2023-02 - Beschluss des FA Stadtteilentwicklung vom 16.01.2023 „Weg über Rennbahngelände“**

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung wird aufgefordert, die Eröffnung des Weges über das Rennbahngelände für eine breitere Information der Anlieger:innen über die weitere Planung für das Gelände zu nutzen.

Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau:

*Das Setting und die Dramaturgie für die Feierlichkeit Wegeeröffnung eignet sich nicht sehr gut für eine breite Information der Anlieger:innen. Wir haben weder die Möglichkeit eine Präsentation zu zeigen noch sind wir witterungsunabhängig organisiert.*

*Gerne würden wir im Regionalausschuss einen Einblick in die Bearbeitung der Rahmenplanung geben und auf Fragen zum Prozess und weiteren Themen eingehen. In diesem Zusammenhang können auch Herr Essig von der ZZZ und ggf. Herr Knode Detailfragen zu Zwischennutzungen und der Wegeverbindung beantworten.*

*Mit dieser Veranstaltung sind dann aus meiner Sicht alle gut für den Eröffnungstermin vorbereitet.*

*Im Rahmen der Erarbeitung der Rahmenplanung soll dann voraussichtlich Ende Mai eine Präsenzveranstaltung, die Zwischenpräsentation, stattfinden. Hierbei handelt es sich um ein Format bei dem alle Interessierten, Politik, Verwaltung und Fachpublikum zusammen in Austausch kommen können.*

### **2023-03 - Beschluss des FA Mobilität vom 17.01.2023 „Hannoversche Straße - Beschluss Tempo 30“**

Der Beirat Hemelingen hat die ablehnende Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zu seinem Beschluss zu Tempo 30 in einem Bereich der Hannoverschen Straße zwischen Grenzappel und Christernstraße ausführlich beraten und bittet um erneute Prüfung, da aus Sicht des Beirates einige Punkte, die Voraussetzung für Tempo 30 sein können zutreffen und andere, die dagegensprechen, nicht geteilt werden.

a) Bestehen einer besonderen Gefahrenlage: Im genannten Abschnitt der Hannoverschen Straße befindet sich das Veranstaltungszentrum „Aladin“, welches regelmäßig von großen Menschenmassen für Konzerte und andere Veranstaltungen besucht wird. Die Ansammlungen von der Tür füllen gerade zu Einlasszeiten oft die ganzen Bürgersteige aus, Fußgänger:innen benutzen daher oft auch die Fahrbahn. Gegenüber des Aladin befindet sich ein Imbiss, der gerne genutzt wird und so häufiges Queren der Fahrbahn verursacht, vor allem in den dunklen Nachstunden.

b) ÖPNV-Taktplan: Die Länge des benannten Bereiches beträgt 123 m, jeweils ca. mittig mit einer Bushaltestelle versehen, an den angrenzenden Straßen ist die Vorfahrt zu achten. Der Beirat hält es daher für ausgeschlossen, dass ein Bus auf mehr als 30 km/h beschleunigen kann, bevor er wegen der Vorfahrtsbeachtung wieder bremsen muss.

c) Straßenquerschnitt: In beiden Richtungen ist der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, was zusätzlich eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kraftfahrenden erfordert.

Abschließend kann gesagt werden, dass die Aufnahme dieses Bereiches in die Regelungen des Umfeldes zu Tempo 30 für die Kraftfahrenden die Situation übersichtlicher machen würde und eine de facto „Aufhebung“ von Tempo 30 für 123 m eher verwirrt als das Fahren erleichtert.

Der Beirat bittet daher um Überprüfung der neuen Argumente. Bei einer möglichen Einführung von Tempo 30 in diesem Bereich bietet der Beirat Hemelingen an, aus seinen Mitteln (Stadtteilbudget Verkehr) die Aufbringung eines Schutzstreifens für Fahrradfahrende beidseitig incl. Rückbau der Mittelstreifenmarkierung sowie die Aufbringung von zwei Tempo 30 Piktogrammen und auch Fahrradpiktogrammen in diesem Bereich zu finanzieren.

Antwort des ASV:

*Ihren Beschluss haben wir hinsichtlich der Einführung von Tempo 30 sorgfältig geprüft. Wir werden nachfolgend die Prüfung erläutern und Ihnen das Ergebnis mitteilen. Der Beirat Hemelingen hat die ablehnende Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zu seinem Beschluss zu Tempo 30 in einem Bereich der Hannoverschen Straße zwischen Grenzpappel und Christernstraße ausführlich beraten und bittet um erneute Prüfung, da aus Sicht des Beirates einige Punkte, die Voraussetzung für Tempo 30 sein können zutreffen und andere, die dagegensprechen, nicht geteilt werden.*

*a) Bestehen einer besonderen Gefahrenlage: Im genannten Abschnitt der Hannoverschen Straße befindet sich das Veranstaltungszentrum „Aladin“, welches regelmäßig von großen Menschenmassen für Konzerte und andere Veranstaltungen besucht wird. Die Ansammlungen von der Tür füllen gerade zu Einlasszeiten oft die ganzen Bürgersteige aus, Fußgänger:innen benutzen daher oft auch die Fahrbahn. Gegenüber des Aladin befindet sich ein Imbiss, der gerne genutzt wird und so häufiges Queren der Fahrbahn verursacht, vor allem in den dunklen Nachstunden.*

*b) ÖPNV-Taktplan: Die Länge des benannten Bereiches beträgt 123 m, jeweils ca. mittig mit einer Bushaltestelle versehen, an den angrenzenden Straßen ist die Vorfahrt zu achten. Der Beirat hält es daher für ausgeschlossen, dass ein Bus auf mehr als 30 km/h beschleunigen kann, bevor er wegen der Vorfahrtsbeachtung wieder bremsen muss.*

*c) Straßenquerschnitt: In beiden Richtungen ist der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, was zusätzlich eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kraftfahrenden erfordert. Abschließend kann gesagt werden, dass die Aufnahme dieses Bereiches in die Regelungen des Umfeldes zu Tempo 30 für die Kraftfahrenden die Situation übersichtlicher machen würde und eine de facto „Aufhebung“ von Tempo 30 für 123 m eher verwirrt als das Fahren erleichtert.*

*Der Beirat bittet daher um Überprüfung der neuen Argumente.*

*Eine besondere Gefahrenlage in diesem Teilbereich der Straße wurde von Seiten der Polizei nicht berichtet. Das geschilderte Geschehen ist vielmehr eine Alltagssituation, die sich vor jedem Einzelhandel, Schnellrestaurant oder Veranstaltungszentrum im gesamten Stadtgebiet so abspielen könnte.*

*Die Regelungen im restlichen Straßenverlauf würden einer rechtlichen Überprüfung nicht Stand halten und können daher nicht als Argument zur Erweiterung herangezogen werden. Der weitere Verlauf der Hannoversche Straße lässt eher aufgrund der veränderten baulichen Gestaltung darauf schließen, dass man sich neu orientiert und die Geschwindigkeit anpasst, weil nicht zu erwarten ist, dass hier weiterhin Tempo 30 gilt.*

*Den neuen Argumenten des Fachausschuss "Bau, Klimaschutz und Mobilität" kann nicht gefolgt werden. Da die Begründung nicht ausreicht lehnen wir die Einführung von Tempo 30 erneut ab und verweisen im Übrigen auf die Ablehnung vom 28. November 2022.*

#### **2023-04 - Beschluss des FA Mobilität vom 17.01.2023 „Anwohnerparken Osterhop (ursprgl. Bürgerantrag)“**

Der Fachausschuss "Bau, Klimaschutz und Mobilität" hat sich auf seiner Sitzung am 17.01.2023 u. a. mit nachfolgenden Bürgerantrag befasst und unterstützt diesen. Wir bitten um Überprüfung und Rücksprache zwecks Terminabstimmung zur Durchführung einer Anwohner:innenversammlung.

#### Bürgerantrag auf Anwohnerparken Osterhop

Tufan Bal stellt seinen Bürgerantrag auf Anwohnerparken Osterhop vor und begründet ihn:

Durch Fremdarker:innen in der Straße Osterhop würden Anwohner:innen in zumutbarer Entfernung keinen Parkplatz mehr finden; insbesondere Mitarbeiter:innen der dort ansässigen Firmen würden die betriebseigenen Parkplätze nicht benutzen. Als Beispiel führt er den kaum genutzten Parkplatz der Fa. Mercedes-Benz AG an der Martensstraße auf.

Die Informationen zum Anwohnerparken habe er vom Ortsamt erhalten.

Der Fachausschuss unterstützt den Bürgerantrag und beschließt, dass von Amt für Straßen und Verkehr geprüft werden soll, ob das Gebiet Osterhop mit den Nebenstraßen Sensenstraße, Drillstraße und Minna-Wilkens-Weg als Anwohnerparkzone ausgewiesen werden könnte.

Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau:

*Mit dem Bürgerantrag wird um die Einführung des Bewohnerparkens gebeten. Er wird folgendermaßen begründet: „Durch Fremdarker:innen in der Straße Osterhop würden Anwohnerinnen in zumutbarer Entfernung keinen Parkplatz mehrfinden; insbesondere Mitarbeiterinnen der dort ansässigen Firmen würden die betriebseigenen Parkplätze nicht benutzen. Als Beispiel führt er den kaum genutzten Parkplatz der Fa. Mercedes-Benz AG an der Martensstraße auf.“ Das Ortsamt hat dem Bürger „Informationen zum Anwohnerparken“ zur Verfügung gestellt.*

*Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung zum Informationsblatt Bewohnerparken. Ich möchte darauf hinweisen, dass in Bewohnerparkgebieten - anders als dort dargestellt - nicht „ein legaler Parkplatz“ für „jedes angemeldete Auto der Anwohner (theoretisch) vorhanden sein“ muss. Die Anzahl der legalen Stellplätze im öffentlichen Raum unterschreitet oft z.B. in engen, hochbelasteten Stadtteil den Bedarf durch die Bewohner. Trotzdem darf Bewohnerparken als Instrument zur Verkehrssteuerung eingeführt werden. Mit dem Bewohnerparkausweis erwirbt man ausschließlich eine Berechtigung in einem Gebiet zu parken. Einen Anspruch auf einen Stellplatz hat man nicht.*

*Einer Einschätzung des Amts für Straßen und Verkehr zufolge liegt für die Straße Osterhop (und angrenzende Straßen) grundsätzlich kein besonderer Parkdruck vor, auch aufgrund der aufgelockerten Bebauung und Parkoptionen auf privaten Grundstücken im Umfeld, die eine entlastende Funktion für den Straßenraum insgesamt haben. Daher wird die Einführung von Bewohnerparken nicht als gerechtfertigt angesehen.*

*Ich bedauere, dass ich Ihnen keine positive Rückmeldung zu o.g. Antrag geben kann, hoffe aber auf Ihr Verständnis.*

### **2023-05 Prüfung einer Freigabe eines Betonmastes**

Der Fachausschuss "Bau, Klimaschutz und Mobilität" hat sich auf seiner Sitzung am 17.01.2023 u. a. mit einer Versetzung der Geschwindigkeitsmesstafel in die "Nauheimer Straße" gefasst. Von der BSAG ist die nachfolgende Rückmeldung gekommen:

*Standort "Nauheimer Straße":*

- Hier kann eine GMT installiert werden, da sich die Beleuchtungsmaste jedoch ausschließlich auf einer Seite befinden, können nur Fahrzeuge gemessen werden, die in Richtung „Arberger Heerstraße“ unterwegs sind.*
- Die GMT sollte, wenn möglich auf Höhe der „Sollingerstraße“ angebracht werden, damit die heranfahrenden Fahrzeuge gemessen werden können.*
- (Auf Höhe der „Harzer Straße“ hat die GMT nicht ausreichend Zeit die Fahrzeuge zu messen, bzw. haben die Fahrzeuge auf Grund der Kurve noch gar nicht wieder ihre richtige Geschwindigkeit erreicht.)*

*In der „Nauheimer Straße“ befinden sich Betonmaste zur Beleuchtung, hier benötigen wir zusätzlich die Freigabe durch das ASV, da nicht jeder Betonmast zusätzliche Belastungen aufnehmen kann.*

Der Fachausschuss "Bau, Klimaschutz und Mobilität" hat einstimmig beschlossen, dass vom ASV geprüft werden soll, ob eine Freigabe möglich ist.

Antwort vom ASV:

*Für diesen Einzelfall haben wir gegen die Anbringung der Geschwindigkeitsmesstafel an den Betonmast in der Nauheimer Straße keine Einwände. Der Betonmast ist bei der Befestigung mit Gummipuffern zwischen Lochband und Mast zu schützen.*

### **2023-06 Einstimmiger Beschluss Nachbereitung Plako**

Zum Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen:

- Eine vermehrte Verkehrsüberwachung
- Die Prüfung von mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit Parkenden PKW im Ortsteil Hastedt
- die Stellplatz VO- Regional differenziert anzupassen
- eine Konzeptentwicklung um das Parken von Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr)
- die Prüfung der Einrichtung von Quartiersparkhäusern in besonders belasteten Gebieten -

die Schraffieren Kurven/Einmündungen

- Mehr Parkraumbewirtschaftung
- die Barrierefreiheit auf Gehwegen zu gewährleisten (zugeparkte Gehwege verhindern und Zuwiderhandlungen ahnden) im Sinne des "Konzeptes zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken", dabei sollen auch Bereiche Hemelings, die besonders stark belastet sind (Hastedt) frühzeitiger mit einbezogen werden.
- Die Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr jederzeit freihalten Zur Entlastung der Quartiere Radverkehr stärken:
- Deutlich mehr Fahrradstellplätze in den Quartieren
- Alternative Mobilitätskonzepte auch in Außenbereichen fördern (Carsharing z.B. Cambio), Radverkehr
- Radpremiumrouten zeitnah umzusetzen
- Die Unterführung Hastedter Brückenstraße/ Hastedter Osterdeich zügig umzusetzen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass kein sog. Angstraum entsteht
- die Neugestaltung der Nebenanlagen der Heerstraßen im Stadtteil Hemelings
  - dabei sind die Radwege zu verbessern
- die Radpremiumroute zeitnah zwischen dem Bahnhof Mahndorf und Achim verknüpfen - bei der Sanierung der Radwege zukünftig eine Prioritätensetzung mit Einbeziehung der Beiräte vorzunehmen
- die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelings Habenhausen) (Teil Radpremiumroute) prioritär umzusetzen
- Mehr Bike & Ride Angebote am Bahnhof Mahndorf (Fahrradparkhaus, mehr gesicherte Abstellmöglichkeiten
- An Ampeln:
  - Mülleimer in Radfahrer:innenhöhe aufzustellen - Beim Anhalten
  - Ständer für Füße zur Verfügung zu stellen
- Mehr Fahrradleitsysteme bereit zu stellen
- Ladestationen für E-Bikes anzubieten ÖPNV
- die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler\*innen
- die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt) - die unverzügliche die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich
- Verbesserung der Busanbindung Hansalinie (ohne zeitliche Lücken)
- endlich den Haltepunkt Hansalinie der DB umzusetzen
- Die Hansalinie und Eisenbahnersiedlung (Sebaldsbrück) ggf. mit Anruftaxi und/oder Kleinbussen verbinden
- Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar
- Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt
- P&R am Bahnhof Mahndorf ausbauen, z.B. auf den Flächen der DB am alten Bahnhof - Bahnhof Föhrenstraße
  - die 2te Unterführung Höhe Knick Quintschlag umzusetzen
- eine weitere Fahrradbrücke an Dreyer Brücke planen, dort auf Niedersächsischer Seite Bike & Ride Platz anregen
- ein Viertelstundentakt auf der RS 1
- ein Viertelstundentakt auf der RS 2
- DB Haltepunkt Arbergen (östlich Elisabeth-Selbert-Straße) – die Planung ist unverzüglich wiederaufnehmen und möglichst zeitnah umsetzen.
- Der dreigleisige Ausbau der DB auf dieser Strecke ist zu beschleunigen, auch um den Haltepunkt Föhrenstraße unten zügiger zu ermöglichen.
- Die Taktung ins Umland (Regionalbusse) zeitnah erhöhen

- Die Einrichtung der Metro- und Expresslinien wird begrüßt und vom Beirat gefordert
- Die bessere Anbindung der Gewerbegebiete wird begrüßt und vom Beirat gefordert
- In der Angebotsoffensive Stufe 1 („Taktversprechen“) eine engere Taktung auch auf der Ost/West Verbindung (2, 3, 10)
- Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist schnellstmöglich in Hemelingen umzusetzen
- Anbindung Eisenbahnersiedlung Sebaldsbrück – Entweder mit Quartiersbussen oder mit einer Querverbindung Richtung Arbergen – dazu wären nur wenige Meter Straße notwendig, die Durchfahrt darf nur für Busse möglich sein. Dazu sollte ein Konzept erarbeitet und dem Beirat vorgestellt werden.
- Shuttle-Busse zum Mahndorfer See während der Saison
- die Veränderungen bei der Planung des neuen Bahnhofs Hemelingen mit verbesserter Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt.
- Gemeinsame Maßnahmen mit dem Umland für Personalgewinnung im ÖPNV sollen angegangen werden, um die Ausfälle im Stadtbremischen Bereich wie auch der Wegfall ganzer Linien und Nachangebote im Umland anzugehen. Die Linien sind für eine ÖPNV-Anbindung der vielen Arbeitsplätze im Stadtteil und im Umland unerlässlich und entlasten den MIV stark.

Weitere Forderungen

- Durchgangsverkehr vor allem von LKW durch die Stadt vermeiden (Transporte durch Bremen vermeiden, besser über die Autobahn lenken)
- Überarbeitung des LKW Führungsnetzes in Hemelingen mit Beteiligung des Beirates.

Das Protokoll der Planungskonferenz vom 15.09.2022 ist als Anlage beigefügt. Wir bitten um Umsetzung und gemäß § 16 (2) S. 2 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter den o. g. Beschluss der zuständigen Deputation zur Kenntnis zu übermitteln.

*Antwort von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau*

*Zum Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen:*

*1. „Eine vermehrte Verkehrsüberwachung“ Die Parkraumüberwachung liegt in der Zuständigkeit des Senator für Inneres bzw. des Ordnungsamts.*

*2. „Die Prüfung von mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit Parkenden PKW im Ortsteil Hastedt“ Die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geprüft werden. Diese Maßnahmen sind optionale Elemente des definierten Maßnahmenbündels zum Ordnen des Kfz-Parkens und zur Neuverteilung des Straßenraums (siehe „Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025“, Senatsbeschluss vom 20.09.2022). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zunächst in den hochbelasteten, innenstadtnahen Quartieren. So hat es die Bürgerschaft am 17.11.2020 beschlossen (siehe Bürgerschaftsbeschluss zum Änderungsantrag des Bürgerantrags „Platz Da!“). Erst danach werden auch belastete Quartiere anderer Stadtteile bearbeitet (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, der städtischen Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis am 24.11.2022“). Der Belastungsgrad der Quartiere wird für die Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge herangezogen.*

*Ein Vorziehen des Ortsteils Hastedt ist nicht möglich, da die Bearbeitungskapazitäten begrenzt sind und dieses zulasten anderer Stadtteile gehen würde, die als prioritär eingestuft wurden.*

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

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

4. „eine Konzeptentwicklung um das Parken vom Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr) Parken ist Gemeingebrauch. Es ist rechtlich nicht möglich, das Parken nur für Firmenfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Die gesetzliche Parkregelung nach § 12 Abs. 3a StVO sieht ein Parkverbot in reinen und allgemeinen Wohngebieten in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t vor. Dies gilt gleichermaßen für Privatfahrzeuge und Firmenfahrzeuge.

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

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

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

7. „mehr Parkraumbewirtschaftung“ siehe dazu die Antwort auf Frage 2

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

siehe dazu Antwort auf Frage 1 und 2 Nach dem „4-Punkte-Plan“ zum Umgang mit Gehwegparken werden darüber hinaus kurzfristige Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in Straßen mit sehr stark eingeschränkter Barrierefreiheit (Restgehwegbreite unter 1,10 m) umgesetzt (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken“). Nach einer Bearbeitung von Straßen in den innenstadtnahen Stadtteilen werden diese kurzfristigen, straßenbezogenen Interventionen auch in anderen Bereichen Bremens erfolgen.

9. „Die Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr jederzeit freihalten“ siehe dazu Antwort auf Frage 1. Darüber hinaus werden derzeit Engstellen in den Quartieren, die sich aufgrund regelwidrigen Parkens ergeben, auf eine mögliche verminderte Rettungssicherheit überprüft. Beispielsweise kann durch beidseitig regelwidriges Parken die Fahrgasse zu

schmal für die Befahrung von Rettungsfahrzeugen werden. Identifizierte Gefahrenstellen werden kurzfristig durch das Amt für Straßen und Verkehr behoben. Der Stadtteilbeirat kann beim Amt für Straßen und Verkehr die Überprüfung und ggf. Beseitigung konkreter Engstellen beantragen.

Zur Entlastung der Quartiere Radverkehr stärken:

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

11. „Alternative Mobilitätskonzepte auch in Außenbereichen fördern (Carsharing z.B. Cambio), Radverkehr“ Mit dem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz ist die Erstellung von Mobilitätskonzepten für Neubauvorhaben vorgeschrieben und wird entsprechend im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt.

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

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

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

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

13. „Die Unterführung Hastedter Brückenstraße/ Hastedter Osterdeich zügig umzusetzen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass kein sog. Angstrraum entsteht“ Die Planungsleistungen für die Unterführung Hastedter Brückenstraße werden im 1. Quartal

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

14. „die Neugestaltung der Nebenanlagen der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen – dabei sind die Radwege zu verbessern“ Die Situation für den Radverkehr im Zuge der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen, die ausnahmslos als Hauptrouten im Radverkehrsnetz fungieren, zeigt Handlungsbedarf. Insbesondere die Hemelinger und die Arberger Heerstraße weisen Mängel auf, auf die mit der Führung im Mischverkehr und der Markierung von einseitigem Schutzstreifen reagiert wurde. Gleichzeitig sind weitere Verbesserungsmöglichkeiten in den Straßenquerschnitten begrenzt. In der Mahndorfer Heerstraße sollen aber in 2023 Abschnitte der baulichen Radwege saniert werden. Eine Erhaltungsmaßnahme in der Hastedter Heerstraße wurde auch auf Hinweis des Ortsamts Hemelingen zurückgestellt, um mit dem in wenigen Jahren zu erwartenden Gleisensatzbau der BSAG auch eine konsequente

Neuaufteilung des Querschnitts mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen, vgl. der Sebaldsbrücker Heerstraße.

15. „die Radpremiumroute zeitnah zwischen dem Bahnhof Mahndorf und Achim verknüpfen“ Die Verlängerung der Premiumroute D.15 vom Bahnhof Mahndorf bis zur Stadtgrenze Achim wird in die D.15 integriert.

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

17. „die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen Habenhausen) (Teil Radpremiumroute) prioritär umzusetzen“ Die Planungsleistungen für die Korbinselbrücke werden im 1. Quartal 2023 vergeben. Mit einer Fertigstellung ist Ende 2027 zu rechnen.

18. „Mehr Bike & Ride Angebote am Bahnhof Mahndorf (Fahrradparkhaus, mehr gesicherte Abstellmöglichkeiten.“ Am Bahnhof Mahndorf ist im Jahr 2022 eine neue Bike+Ride - Anlage eröffnet worden, als erster Bremer Standort mit dem neuen Standardtyp. Die Anlage bietet Witterungsschutz und einen abgeschlossenen Bereich mit Lastenradstellplätzen und Schließfächern mit Ladestation.

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

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

20. „Mehr Fahrradleitsysteme bereit zu stellen“ In Bremen sind die Hauptrouten des Radverkehrsnetzes mit Fahrradwegweisung ausgeschildert. Für Premiumrouten ist eine intuitive Routenführung über Beschilderung (Einschub-Schilder in der Wegweisung) sowie Markierung vorgesehen.

21. „Ladestationen für E-Bikes anzubieten“ Siehe Antwort zu Punkt 18.  
ÖPNV

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

23. „die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt)“ Das Gebiet Uphusen (bedient durch die Linie 38) gehört zur Zone 100, daher keine Preisänderungen nötig sind (Stand 01. 02. 2023, laut [www.vbn.de](http://www.vbn.de)).

24. „die unverzüglich die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich“ Laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sind die Verlängerungen der Linien 2, 3 und 10 geplant, konkrete Planungen liegen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht vor. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird der Beirat hierzu frühzeitig beteiligt.

25. „Verbesserung der Busanbindung Hansalinie (ohne zeitliche Lücken)“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht in Kontakt mit der BSAG, um die Situation der Busanbindung zur Hansalinie zu verbessern.

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

27. „Die Hansalinie und Eisenbahnersiedlung (Sebaldsbrück) ggf. mit Anruftaxi und/oder Kleinbussen verbinden“ Das Thema Ride-Sharing wird im VEP behandelt. Kleinteilige Zubringerverkehre sind in den Angebotsstufen der VEP-Teilfortschreibung vorgesehen.

28. „Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und

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

29. „Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und BSAG werden prüfen, welche Möglichkeiten zur Anschlussversicherung vorhanden sind.

30. „P&R am Bahnhof Mahndorf ausbauen, z.B. auf den Flächen der DB am alten Bahnhof“ Der Ausbau der Strecke Bremen – Hannover mit einem 3. Gleis erfordert ggf. die Inanspruchnahme der DB Flächen im Bereich des alten Bahnhofs.

31. „Bahnhof Föhrenstraße – die 2te Unterführung Höhe Knick Quintschlag umzusetzen“ Im Rahmen der Planung und Planfeststellung zum neuen Haltepunkt Föhrenstraße (oben) ist die Unterführung nicht vorgesehen. Die Erschließung beider Außenbahnsteige an der Strecke erfolgt im Bereich der Eisenbahnüberführung Hastedter Heerstraße.

32. eine weitere Fahrradbrücke an Dreyer Brücke planen, dort auf Niedersächsischer Seite Bike & Ride Platz anregen  
Durch die im gesamten Weserlauf auf stadtbremischen Gebiet in Planung befindlichen Webersprünge sind die Kapazitäten für Prüfung und Planung weiterer Brücken nicht vorhanden. Zudem wird sich die Korbinselbrücke weniger als zwei Kilometer entfernt von der Dreyer Brücke befinden, der Herstellung einer Anbindung in diesem Bereich wird demnach entsprochen.

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

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

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

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

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

36. „Der dreigleisige Ausbau der DB auf dieser Strecke ist zu beschleunigen, auch um den Haltepunkt Föhrenstraße unten zügiger zu ermöglichen.“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau setzt sich sowohl beim Bund als auch bei der DB AG für eine möglichst zügige Umsetzung des Streckenausbaus ein. Die notwendigen Planungs- und Genehmigungsschritte bis zur Bauausführung müssen jedoch durchlaufen werden, an dieser Stelle kann auch der Beirat zu gegebener Zeit ggf. unterstützend mitwirken.

37. „Die Taktung ins Umland (Regionalbusse) zeitnah erhöhen“ Verbesserung des regionalen Busangebotes ist in den späteren Stufen des VEPs vorgesehen. Derzeit gibt es weder planerische noch finanzielle Konstrukte für Umsetzung.

38. „Die Einrichtung der Metro- und Expresslinien wird begrüßt und vom Beirat gefordert“ Die Expressbuslinien sind als Teil der Stufe 2 der Angebotsoffensive vorgesehen. Eine Umsetzung ist abhängig von der notwendigen Planung und Finanzierung.

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

40. „In der Angebotsoffensive Stufe 1 („Taktversprechen“) eine engere Taktung auch auf der Ost/West Verbindung (2, 3, 10)“ Die Taktverdichtung wäre möglich nur nach dem Ende der Erneuerung von Zeppelinbrücke und dazu gehöriger Unterführung in den kommenden Jahren.

41. „Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist schnellstmöglich in Hemelingen umzusetzen“ Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt.

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

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

43. „Shuttle-Busse zum Mahndorfer See während der Saison“ In Gegend um den Mahndorfer See herum finden sich nur enge Erschließungsstraßen, die für die Führung der Standardbussen nicht geeignet sind. Eine Taktverdichtung der Linie 39 wird von SKUMS, zusammen mit ZVBN und BSAG, geprüft.

44. - die Veränderungen bei der Planung des neuen Bahnhofs Hemelingen mit verbesserter Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt. Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt.

45. „Gemeinsame Maßnahmen mit dem Umland für Personalgewinnung im ÖPNV sollen angegangen werden, um die Ausfälle im Stadtbremischen Bereich wie auch der Wegfall ganzer Linien und Nachangebote im Umland anzugehen. Die Linien sind für eine ÖPNV-Anbindung der vielen Arbeitsplätze im Stadtteil und im Umland unerlässlich und entlasten den MIV stark.“ Von der Personalknappheit ist die gesamte ÖPNV-Branche betroffen. Die BSAG strebt durch Rekrutierungskampagne ausreichend zusätzliches Fahrpersonal zu finden. Die BSAG ist dazu auch im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen.  
Weitere Forderungen

46. „Durchgangsverkehr vor allem von LKW durch die Stadt vermeiden (Transporte durch Bremen vermeiden, besser über die Autobahn lenken)“ Die Forderung „Durchgangsverkehr“ durch die Stadt zu vermeiden deckt sich grundsätzlich mit den Zielen der Verkehrsplanung in Bremen. Die Erhaltung einer guten Erreichbarkeit aller Bereiche in der Stadt für alle Verkehrsträger bildet hier die dauerhafte Herausforderung. Auf die insbesondere für Lkw priorisierte zu nutzenden Bundesfernstraßen wird auch bereits im Lkw-Netz hingewiesen.

47. „Überarbeitung des LKW Führungsnetzes in Hemelingen mit Beteiligung des Beirates“ Eine Überarbeitung des von der Bürgerschaft beschlossenen Lkw-Netzes kann nur im gesamtstädtischen Kontext erfolgen. Die Beteiligung des Beirates Hemelingen wird im Falle einer Überarbeitung sichergestellt.

## **2023-07 Stresemannstraße – Lieferzone Schmidt + Koch**

Der Fachausschuss „Bau; Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 17.01.2023 noch einmal ausführlich mit der nachstehenden / anliegenden Verkehrsordnung des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) zur Stresemannstraße . *Verkehrsordnung des ASV zur Stresemannstraße Gemäß § 45 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) wird für die nächtlichen Anlieferungen neure Fahrzeuge außerhalb der Geschäftszeiten (inkl. Wochenende) zwischen den Autohändlern Volkswagen und Skoda in der Zeit von 19:00 Uhr bis 08:00 Uhr ein eingeschränktes Halteverbot durch die Verkehrszeichen 286-11 und 286-20 mit dem Zusatzzeichen 1040-30 angeordnet. In der Zeit von 08.000 Uhr bis 19:00 Uhr wird ein absolutes Halteverbot durch die Verkehrszeichen 283-10 und 283-20 mit dem Zusatzzeichen 1040-30 angeordnet. Eine Anlieferung auf dem Firmengelände ist nicht möglich, da das gesamte Firmengelände zur Vandalismus- und Kriminalitätsabwehr außerhalb der Geschäftszeiten vollständig verschlossen und größtenteils alarmgesichert ist. Für die nächtlichen Anlieferungen neuer Fahrzeuge stehen jedoch vor dem Firmengebäude ausreichend Parkplätze zur Verfügung, um die Fahrzeuge abzustellen, jedoch muss der Trailer am Straßenrand stehen, da keine Möglichkeit zum Parken und Wenden auf den Parkflächen zur Verfügung stehen. Die Einwände des Beirates Hemelingen nimmt die Straßenverkehrsbehörde zur Kenntnis. Jedoch vertritt die Straßenverkehrsbehörde die Auffassung, dass keine Einschränkung des fließenden Verkehrs zu erwarten ist, da die Lieferzone lediglich abends und nachts gilt. Die Polizei Bremen befürwortet ebenfalls durch*

*die vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung das eingeschränkte Halteverbot und äußert keine Bedenken, dass Fahrzeuge abends und nachts am Straßenrand in der Stresemannstraße angeliefert werden.*

Beschluss vom 17.01.2023 Der Beirat Hemelingen bittet das ASV die Verkehrsordnung zur Anlieferung bei den Autohändlern Schmidt & Koch zu überarbeiten: Der Beirat fordert die Wiedereinführung des ganztägigen absoluten Halteverbotes im Bereich der Fa. Schmidt und Koch an der Stresemannstraße. Weiterhin fordert der Beirat, dass auch keine Verladung in der Feuerkuhle stattzufinden hat und bittet das ASV um eine entsprechende Verkehrsordnung.

Zum Hintergrund: Die Bedenken des Beirates Hemelingen wurden in der Entscheidungsbegründung zwar abgewogen, dennoch sind ggf. nicht alle Aspekte berücksichtigt worden. a. Bei der Bauantragstellung zur Erweiterung der Gebäude auf dem Firmengelände ist vom Architekten 2016 zugesagt worden, dass eine Verladung auf der Straße zukünftig nicht mehr notwendig sein werde. b. Bei einem erneuten Bauantrag 2019 wurde das Thema erneut aufgerufen und folgendes beraten (aus dem Protokoll des FA Bau vom 20.08.2019: TOP 2: Vorstellung des Bauvorhabens in der Stresemannstraße 11, Neubau eines gewerblichen Gebäudes: Errichtung Neuwagen- und Werkstatthalle sowie GW Außenausstellung Herr Dierks und Herr Kulla stellen das Bauvorhaben (siehe Anlage 1) vor und beantworten die Fragen der Fachausschussmitglieder. Der Wunsch des Fachausschusses, dass eine Be- und Entladung von Fahrzeugen auf dem Gelände der Firma erfolgen soll, wird von den Herren mitgenommen sowie der Hinweis, dass es während der Bauphase der Querverbindung Ost zu verkehrlichen Einschränkungen/Belastungen in der Stresemannstraße kommen könne. Nach langer Diskussion stellt Herr Hermening folgenden Antrag zur Abstimmung: Dem Bauvorhaben in der Stresemannstraße 11, Neubau eines gewerblichen Gebäudes: Errichtung Neuwagen- und Werkstatthalle sowie GW Außenausstellung wird nur zugestimmt, wenn das Be- und Entladen von Fahrzeugen auf dem Firmengelände erfolgt. Abstimmungsergebnis: 3 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung Am 26.08.2019 hat Herr Horst Dierks (Geschäftsführer Fa. Schmidt + Koch GmbH) telefonisch im Nachgang zur Sitzung vom 20.08.2019 dem Ortsamt mitgeteilt, dass die Firma einen Bereich zum Be- und Entladen auf dem eigenen Gelände errichten wird. Am 19.07.2017 hat Herr Bernhard Kulla (KHP Architekten, zuständiger Architekt für das Schmidt und Koch Bauvorhaben) im Ausschuss Finanzen und Koordinierung die Möglichkeit der Be- und Entladung auf dem Gelände bestätigt, daraufhin hat schon 2017 der Beirat eine Be- und Entladung auf dem Gelände gefordert. Spätestens nach der Zusage durch den Geschäftsführer von Schmidt und Koch in 2019 ist eine Regelung der Verladung auf der Straße für den Beirat nicht mehr nachvollziehbar. Die Verladung findet seit Jahren nicht nur zur Nacht, sondern auch am Tage im genannten Bereich statt, trotz der Halteverbote. Dem Beirat und dem Ortsamt gegenüber wurden falsche Zusagen gemacht, vielleicht auch, um ein positives Votum zu Bauanträgen zu bekommen. Ankündigungen die Situation in der Stresemannstraße zu verbessern, wurden nicht eingehalten. Der Beirat Hemelingen hält es für einen Fehler nach einem solchem Verhalten eines Unternehmens Sonderwünsche für Nachtverladungen auf öffentlichen Straßen zuzulassen. Nach jahrelanger Missachtung des Halteverbotes am Tage und später auch in der Nacht darf dies jetzt nicht legalisiert werden. Durch das Straßenbahnbauvorhaben in der Stresemannstraße wird der Verkehrsraum zudem über mehrere Jahre eingeengt, auch jetzt wurden wieder tagsüber Verladungen im Baustellenbereich beobachtet, die den Verkehrsfluss erheblich behindert und gefährliche Situationen erzeugt haben. Der Beirat streitet nicht ab, dass eine Verladung auf dem Gelände für Mehraufwand in Punkto Sicherheit bei der Firma Schmidt und Koch führen würde, dies ist aber vor dem Hintergrund der nicht eingehaltenen Vereinbarungen und der Verkehrsgefährdung für andere Verkehrsteilnehmer:innen und auch die verladenden LKW-Fahrer:innen (die im Dunkeln im dann verengten Verkehrsbereich agieren müssen, auch auf

der noch verbliebenen Restfahrbahn) vertretbar und angemessen. Von einem ganztägigen Halteverbot verspricht sich der Beirat zudem eine bessere Einhaltung der Regelung.

Der Fachausschuss „Bau; Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 17.01.2023 noch einmal ausführlich mit der nachstehenden / anliegenden Verkehrsordnung des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) zur Stresemannstraße . Verkehrsordnung des ASV zur Stresemannstraße Gemäß § 45 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) wird für die nächtlichen Anlieferungen neue Fahrzeuge außerhalb der Geschäftszeiten (inkl. Wochenende) zwischen den Autohändlern Volkswagen und Skoda in der Zeit von 19:00 Uhr bis 08:00 Uhr ein eingeschränktes Halteverbot durch die Verkehrszeichen 286-11 und 286-20 mit dem Zusatzzeichen 1040-30 angeordnet. In der Zeit von 08.000 Uhr bis 19:00 Uhr wird ein absolutes Halteverbot durch die Verkehrszeichen 283-10 und 283-20 mit dem Zusatzzeichen 1040-30 angeordnet. Eine Anlieferung auf dem Firmengelände ist nicht möglich, da das gesamte Firmengelände zur Vandalismus- und Kriminalitätsabwehr außerhalb der Geschäftszeiten vollständig verschlossen und größtenteils alarmgesichert ist. Für die nächtlichen Anlieferungen neuer Fahrzeuge stehen jedoch vor dem Firmengebäude ausreichend Parkplätze zur Verfügung, um die Fahrzeuge abzustellen, jedoch muss der Trailer am Straßenrand stehen, da keine Möglichkeit zum Parken und Wenden auf den Parkflächen zur Verfügung stehen. Die Einwände des Beirats Hemelingen nimmt die Straßenverkehrsbehörde zur Kenntnis. Jedoch vertritt die Straßenverkehrsbehörde die Auffassung, dass keine Einschränkung des fließenden Verkehrs zu erwarten ist, da die Lieferzone lediglich abends und nachts gilt. Die Polizei Bremen befürwortet ebenfalls durch die vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung das eingeschränkte Halteverbot und äußert keine Bedenken, dass Fahrzeuge abends und nachts am Straßenrand in der Stresemannstraße angeliefert werden. Beschluss vom 17.01.2023 Der Beirat Hemelingen bittet das ASV die Verkehrsordnung zur Anlieferung bei den Autohändlern Schmidt & Koch zu überarbeiten: Der Beirat fordert die Wiedereinführung des ganztägigen absoluten Halteverbotes im Bereich der Fa. Schmidt und Koch an der Stresemannstraße. Weiterhin fordert der Beirat, dass auch keine Verladung in der Feuerkuhle stattzufinden hat und bittet das ASV um eine entsprechende Verkehrsordnung. Stellungnahme: Zustimmung (6 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Zum Hintergrund: Die Bedenken des Beirates Hemelingen wurden in der Entscheidungsbegründung zwar abgewogen, dennoch sind ggf. nicht alle Aspekte berücksichtigt worden. a. Bei der Bauantragstellung zur Erweiterung der Gebäude auf dem Firmengelände ist vom Architekten 2016 zugesagt worden, dass eine Verladung auf der Straße zukünftig nicht mehr notwendig sein werde. b. Bei einem erneuten Bauantrag 2019 wurde das Thema erneut aufgerufen und folgendes beraten (aus dem Protokoll des FA Bau vom 20.08.2019: TOP 2: Vorstellung des Bauvorhabens in der Stresemannstraße 11, Neubau eines gewerblichen Gebäudes: Errichtung Neuwagen- und Werkstatthalle sowie GW Außenausstellung Herr Dierks und Herr Kulla stellen das Bauvorhaben (siehe Anlage 1) vor und beantworten die Fragen der Fachausschussmitglieder. Der Wunsch des Fachausschusses, dass eine Be- und Entladung von Fahrzeugen auf dem Gelände der Firma erfolgen soll, wird von den Herren mitgenommen sowie der Hinweis, dass es während der Bauphase der Querverbindung Ost zu verkehrlichen Einschränkungen/Belastungen in der Stresemannstraße kommen könne. Nach langer Diskussion stellt Herr Hermening folgenden Antrag zur Abstimmung: Dem Bauvorhaben in der Stresemannstraße 11, Neubau eines gewerblichen Gebäudes: Errichtung Neuwagen- und Werkstatthalle sowie GW Außenausstellung wird nur zugestimmt, wenn das Be- und Entladen von Fahrzeugen auf dem Firmengelände erfolgt. Abstimmungsergebnis: 3 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung Am 26.08.2019 hat Herr Horst Dierks (Geschäftsführer Fa. Schmidt + Koch GmbH) telefonisch im Nachgang zur Sitzung vom 20.08.2019 dem Ortsamt mitgeteilt, dass die Firma einen Bereich zum Be- und Entladen auf dem eigenen Gelände errichten wird. Am 19.07.2017 hat Herr Bernhard Kulla (KHP Architekten, zuständiger Architekt für das Schmidt

und Koch Bauvorhaben) im Ausschuss Finanzen und Koordinierung die Möglichkeit der Be- und Entladung auf dem Gelände bestätigt, daraufhin hat schon 2017 der Beirat eine Be- und Entladung auf dem Gelände gefordert. Spätestens nach der Zusage durch den Geschäftsführer von Schmidt und Koch in 2019 ist eine Regelung der Verladung auf der Straße für den Beirat nicht mehr nachvollziehbar. Die Verladung findet seit Jahren nicht nur zur Nacht, sondern auch am Tage im genannten Bereich statt, trotz der Halteverbote. Dem Beirat und dem Ortsamt gegenüber wurden falsche Zusagen gemacht, vielleicht auch, um ein positives Votum zu Bauanträgen zu bekommen. Ankündigungen die Situation in der Stresemannstraße zu verbessern, wurden nicht eingehalten. Der Beirat Hemelingen hält es für einen Fehler nach einem solchem Verhalten eines Unternehmens Sonderwünsche für Nachtverladungen auf öffentlichen Straßen zuzulassen. Nach jahrelanger Missachtung des Halteverbotes am Tage und später auch in der Nacht darf dies jetzt nicht legalisiert werden. Durch das Straßenbahnbauvorhaben in der Stresemannstraße wird der Verkehrsraum zudem über mehrere Jahre eingeeengt, auch jetzt wurden wieder tagsüber Verladungen im Baustellenbereich beobachtet, die den Verkehrsfluss erheblich behindert und gefährliche Situationen erzeugt haben. Der Beirat streitet nicht ab, dass eine Verladung auf dem Gelände für Mehraufwand in Punkto Sicherheit bei der Firma Schmidt und Koch führen würde, dies ist aber vor dem Hintergrund der nicht eingehaltenen Vereinbarungen und der Verkehrsgefährdung für andere Verkehrsteilnehmer:innen und auch die verladenden LKW-Fahrer:innen (die im Dunkeln im dann verengten Verkehrsbereich agieren müssen, auch auf der noch verbliebenen Restfahrbahn) vertretbar und angemessen. Von einem ganztägigen Halteverbot verspricht sich der Beirat zudem eine bessere Einhaltung der Regelung.

Antwort ASV:

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*Ihren Beschluss haben wir sorgfältig geprüft und werden nachfolgend erläutern warum aus unserer Sicht keine Rücknahmen oder Änderungen der betreffenden Verkehrsanordnungen erforderlich sind.*

*Der Beirat fordert die Wiedereinführung des ganztägigen absoluten Halteverbots in der Stresemannstraße. Das Straßenverkehrsrecht unterscheidet in Parkverbot und Halteverbot. In einem Parkverbot ist das Be- und Entladen erlaubt, in einem Halteverbot hingegen nicht.*

*Im Jahr 2009 wurde ein Halteverbot tagsüber und ein Parkverbot nachts angeordnet, damit die Firma Schmidt + Koch eine Lieferzone außerhalb der Geschäftszeiten hat. Im Jahr 2018 wurde die Lieferzone abgeräumt, da die Firma Schmidt + Koch auf dem Gelände be- und entladen hat. Dies erfolgte auf dem unverschlossenen Gelände, das die Firma dazu gekauft hat.*

*Nachdem ein Bauantrag, auch unter Beteiligung des Beirats Hemelingen, im Jahr 2021 genehmigt wurde in dem explizit die nächtliche Sicherung des Geländes zur vorbeugenden Kriminalitäts- und Vandalismusbekämpfung und die damit verbundene benötigte Lieferzone außerhalb der Geschäftszeiten (19-8 Uhr) sowie die bei der rückwärtigen Ausfahrt an der Feuerkuhle für die Freihaltung der Schleppkurven erforderliche Halteverbot tagsüber erwähnt wurden hat die Straßenverkehrsbehörde diese Maßnahme im Jahr 2022 umgesetzt. Die Polizei befürwortet diese Maßnahme ausdrücklich.*

*Weiterhin fordert der Beirat, dass auch keine Verladungen in der Feuerkuhle stattfinden. Durch die Einrichtung des absoluten Halteverbots wird gewährleistet, dass die Fahrzeuge ohne Einschränkungen das Firmengelände erreichen und verlassen können. Der Parkdruck ist in diesem Bereich aufgrund der anliegenden Gewerbebetriebe und des Bildungszentrums in der Dölvesstraße sehr groß. Die zeitliche Einschränkung soll den privaten Anliegern des Mischgebiets die Möglichkeit bieten abends und am Wochenende*

*parken zu können. In der Ihnen übersandten Verkehrsordnung mit dem Aktenzeichen VAO.0044/02/2022 wurde bereits erläutert, dass das Halteverbot eingerichtet wird, weil aufgrund des Straßenquerschnitts die Schleppkurven Lastkraftwagen für die Ein- und Ausfahrt des Firmengeländes nicht ausreichend sind. Insofern werden keine Verladungen in der Feuerkuhle stattfinden womit der Forderung des Beirats nachgekommen wird.*

*Aus den vorstehenden Gründen besteht seitens der Straßenverkehrsbehörde kein Anlass die Anordnungen zurückzunehmen.*

## **2023-08 Frühzeitige Einbeziehung Hastedts in 4 Punkten**

Frühzeitige Einbeziehung Hastedts in den 4-Punkte Plan

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, den Ortsteil Hastedt frühzeitig bei der Umsetzung des 4-Punkte Konzeptes

zur Barrierefreiheit (Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, Vorlage VL20/7508), welches am

24.11.2022 von der Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis genommen wurde, aufzunehmen.

Zusätzlich wird gefordert in der Straße „Am Rosenberg“ die Poller, die den Gehweg im Bereich zwischen Fliederstraße und

Holunderstraße in unzumutbarer Weise auf knapp 50 cm verengen, zeitnah zu entfernen oder zu versetzen.

Begründung: Der Ortsteil Hastedt ist in vielen Bereichen in Bezug auf aufgesetztes Parken und den damit verbundenen enormen

Einschränkungen für Mobilitätseingeschränkte mit den innenstadtnahen Quartieren vergleichbar. In den vergangenen Jahren gab es im

Beirat immer wieder Beschwerden aus der Bevölkerung. Im Oktober

Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Zum Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen: 1. „Eine vermehrte Verkehrsüberwachung“ Die Parkraumüberwachung liegt in der Zuständigkeit des Senator für Inneres bzw. des Ordnungsamts. 2. „Die Prüfung von mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit Parkenden PKW im Ortsteil Hastedt“ Die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geprüft werden. Diese Maßnahmen sind optionale Elemente des definierten Maßnahmenbündels zum Ordnen des Kfz-Parkens und zur Neuverteilung des Straßenraums (siehe „Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025“, Senatsbeschluss vom 20.09.2022). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zunächst in den hochbelasteten, innenstadtnahen Quartieren. So hat es die Bürgerschaft am 17.11.2020 beschossen (siehe Bürgerschaftsbeschluss zum Änderungsantrag des Bürgerantrags „Platz Da!“). Erst danach werden auch belastete Quartiere anderer Stadtteile bearbeitet (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, der städtischen Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis am 24.11.2022“). Der Belastungsgrad der Quartiere wird für die Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge herangezogen. Ein Vorziehen des Ortsteils Hastedt ist nicht möglich, da die Bearbeitungskapazitäten begrenzt sind und dieses zulasten anderer Stadtteile gehen würde, die als prioritär eingestuft wurden. Aktuell werden

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

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

4. „eine Konzeptentwicklung um das Parken vom Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr) Parken ist Gemeingebrauch. Es ist rechtlich nicht möglich, das Parken nur für Firmenfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Die gesetzliche Parkregelung nach § 12 Abs. 3a StVO sieht ein Parkverbot in reinen und allgemeinen Wohngebieten in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t vor. Dies gilt gleichermaßen für Privatfahrzeuge und Firmenfahrzeuge.

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

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

7. „mehr Parkraumbewirtschaftung“ siehe dazu die Antwort auf Frage 2 8. „die Barrierefreiheit auf Gehwegen zu gewährleisten (zugeparkte Gehwege verhindern und Zuwiderhandlungen ahnden) im Sinne des "Konzeptes zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken", dabei sollen auch Bereiche Hemelings, die besonders stark belastet sind (Hastedt) frühzeitiger mit einbezogen werden.“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Schreiben vom 31.01.2023 - Seite 3 von 8 - siehe dazu Antwort auf Frage 1 und 2 Nach dem „4-Punkte-Plan“ zum Umgang mit Gehwegparken werden darüber hinaus kurzfristige Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in Straßen mit sehr stark eingeschränkter Barrierefreiheit (Restgehwegbreite unter 1,10 m) umgesetzt (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken“). Nach einer Bearbeitung von Straßen in den innenstadtnahen Stadtteilen werden diese kurzfristigen, straßenbezogenen Interventionen auch in anderen Bereichen Bremens erfolgen.

9. „Die Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr jederzeit freihalten“ siehe dazu Antwort auf Frage 1. Darüber hinaus werden derzeit Engstellen in den Quartieren, die sich aufgrund regelwidrigen Parkens ergeben, auf eine mögliche verminderte Rettungssicherheit überprüft. Beispielsweise kann durch beidseitig regelwidriges Parken die Fahrgasse zu schmal für die Befahrung von Rettungsfahrzeugen werden. Identifizierte Gefahrenstellen werden kurzfristig durch das Amt für Straßen und Verkehr behoben. Der Stadtteilbeirat kann beim Amt für Straßen und Verkehr die Überprüfung und ggf. Beseitigung konkreter Engstellen beantragen. Zur Entlastung der Quartiere Radverkehr stärken:

10. „Deutlich mehr Fahrradstellplätze in den Quartieren“ Mit dem Programm Fahrradbügel in den

Stadtteilen soll das Angebot im Stadtgebiet sukzessive ausgeweitet werden. Zunächst werden drei ausgewählte Stadtteile (Woltmershausen, Blumental, Schwachhausen) vertieft bearbeitet. Beschlüsse der Beiräte werden wohlwollend geprüft. 11. „Alternative Mobilitätskonzepte auch in Außenbereichen fördern (Carsharing z.B. Cambio), Radverkehr“ Mit dem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz ist die Erstellung von Mobilitätskonzepten für Neubauvorhaben vorgeschrieben und wird entsprechend im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt. 12. „Radpremiumrouten zeitnah umzusetzen“ Die Planung und Umsetzung der Premiumroute D.15 läuft sukzessive und in Abstimmung mit dem Beirat. Folgende Abschnitte sind aktuell in der Bearbeitung und sollen wie folgt fertiggestellt werden: - Föhrenstraße zw. Kraftwerk und Pfalzburger Straße: fertiggestellt - Alter Postweg zw. Föhrenstraße und Quintschlag: Fertigstellung für April 2023 geplant - Ahrlingstraße: Fertigstellung für April 2023 geplant - Hastedter Ostderdeich: Baubeginn im Juli 2023 geplant (Fertigstellung Oktober 2023) - Im Surfelde: Umsetzung nach Fertigstellung Unterführung Hastedter Brückenstraße Der Abschnitt zwischen Hermann-Osterloh-Straße und P+R-Anlage am Bahnhof Mahndorf wird in Zusammenarbeit mit der WFB bearbeitet. Im Rahmen der regionalen Machbarkeitsstudie RMS21 (Vorgang VL 20/7259 - Bremische Bürgerschaft ([bremische-buergerschaft.de](http://bremische-buergerschaft.de))) wird als Route B4 die Anbindung nach Oyten als Premiumroute untersucht. Die verkehrliche Anbindung der Korbinselbrücke (Wesersprung Ost) als Premiumroute wird mit dem Brückenprojekt integriert betrachtet. 13. „Die Unterführung Hastedter Brückenstraße/ Hastedter Osterdeich zügig umzusetzen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass kein sog. Angsträum entsteht“ Die Planungsleistungen für die Unterführung Hastedter Brückenstraße werden im 1. Quartal Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Schreiben vom 31.01.2023 - Seite 4 von 8 - 2023 vergeben und voraussichtlich bis 2025 abgeschlossen, so dass in 2026 mit der baulichen Umsetzung zu rechnen ist. Das Thema Angsträum wird im Hinblick auf eine großzügige Weite (9 m lichte Breite) eines möglichst kurzen Bauwerks sowie Beleuchtung berücksichtigt. 14. „die Neugestaltung der Nebenanlagen der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen – dabei sind die Radwege zu verbessern“ Die Situation für den Radverkehr im Zuge der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen, die ausnahmslos als Haupttrouten im Radverkehrsnetz fungieren, zeigt Handlungsbedarf. Insbesondere die Hemelinger und die Arberger Heerstraße weisen Mängel auf, auf die mit der Führung im Mischverkehr und der Markierung von einseitigem Schutzstreifen reagiert wurde. Gleichzeitig sind weitere Verbesserungsmöglichkeiten in den Straßenquerschnitten begrenzt. In der Mahndorfer Heerstraße sollen aber in 2023 Abschnitte der baulichen Radwege saniert werden. Eine Erhaltungsmaßnahme in der Hasteder Heerstraße wurde auch auf Hinweis des Ortsamts Hemelingen zurückgestellt, um mit dem in wenigen Jahren zu erwartenden Gleisersatzbau der BSAG auch eine konsequente Neuaufteilung des Querschnitts mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen, vgl. der Sebaldsbrücker Heerstraße. 15. „die Radpremiumroute zeitnah zwischen dem Bahnhof Mahndorf und Achim verknüpfen“ Die Verlängerung der Premiumroute D.15 vom Bahnhof Mahndorf bis zur Stadtgrenze Achim wird in die D.15 integriert. 16. „bei der Sanierung der Radwege zukünftig eine Prioritätensetzung mit Einbeziehung der Beiräte vorzunehmen“ Dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) wird jährlich ein bestimmtes Budget für die Sanierung der Radwege für das gesamte Stadtgebiet zugewiesen. Dieses wird dann auf die einzelnen Erhaltungsbezirke aufgeteilt. Die Erhaltungsbezirke bewerten an Hand der Substanz, im Zuge welcher Radwege dringend notwendige Sanierungen erforderlich sind. Sicher sind die zur Verfügung stehenden Mittel nie ausreichend, so dass aus fachlicher Sicht das ASV in den zuständigen Referaten entscheiden muss, wo bzw. wie die Mittel eingesetzt werden. Bei der Aufstellung einer Gesamtliste werden durchaus auch Anregungen / Wünsche der Beiräte mit aufgenommen. Die fachliche Entscheidung über eine Sanierung eines Radweges obliegt letztendlich dem ASV, da vorrangig mit den vorhandenen Mitteln die Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist. Die jährliche Maßnahmenliste zur Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur

wird von Seiten Amt für Straßen und Verkehr mit dem Team Nahmobilität bei SKUMS sowie der AG Rad bzw. dem ADFC abgestimmt. Zu relevanten Erhaltungsmaßnahmen erfolgt die Einbindung der Beiräte.

17. „die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen Habenhausen) (Teil Radpremiumroute) prioritär umzusetzen“ Die Planungsleistungen für die Korbinselbrücke werden im 1. Quartal 2023 vergeben. Mit einer Fertigstellung ist Ende 2027 zu rechnen.
18. „Mehr Bike & Ride Angebote am Bahnhof Mahndorf (Fahrradparkhaus, mehr gesicherte Abstellmöglichkeiten.“ Am Bahnhof Mahndorf ist im Jahr 2022 eine neue Bike+Ride - Anlage eröffnet worden, als erster Bremer Standort mit dem neuen Standardtyp. Die Anlage bietet Witterungsschutz und einen abgeschlossenen Bereich mit Lastenradstellplätzen und Schließfächern mit Ladestation.
19. „An Ampeln – Mülleimer in Radfahrer:innenhöhe aufzustellen und Beim Anhalten – Ständer für Füße zur Verfügung zu stellen“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Schreiben vom 31.01.2023 - Seite 5 von 8 - Serviceangebote für den Radverkehr wie Trittbretter an Wartesituationen oder Mülleimer sind in der VEP-Maßnahme D.26 enthalten. Bisher wurden und werden die Prioritäten der Radverkehrsförderung in den Ausbau der Infrastruktur gesetzt.
20. „Mehr Fahrradleitsysteme bereit zu stellen“ In Bremen sind die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes mit Fahrradwegweisung ausgeschildert. Für Premiumrouten ist eine intuitive Routenführung über Beschilderung (EinschubSchilder in der Wegweisung) sowie Markierung vorgesehen.
21. „Ladestationen für E-Bikes anzubieten“ Siehe Antwort zu Punkt 18.
22. „die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler\*innen“ Die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler:innen ist umfassend hinsichtlich der Finanzierbarkeit zu prüfen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht im regelmäßigen Kontakt mit dem ZVBN zur Anpassung des Tarifsystems in Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets und möglicher weiterer Optionen, die auch mit dem Land Niedersachsen abgestimmt werden.
23. „die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt)“ Das Gebiet Uphusen (bedient durch die Linie 38) gehört zur Zone 100, daher keine Preisänderungen nötig sind (Stand 01. 02. 2023, laut [www.vbn.de](http://www.vbn.de)).
24. „die unverzügliche die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich“ Laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sind die Verlängerungen der Linien 2, 3 und 10 geplant, konkrete Planungen liegen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht vor. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird der Beirat hierzu frühzeitig beteiligt.
25. „Verbesserung der Busanbindung Hansalinie (ohne zeitliche Lücken)“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht in Kontakt mit der BSAG, um die Situation der Busanbindung zur Hansalinie zu verbessern.
26. „endlich den Haltepunkt Hansalinie der DB umzusetzen“ Das Fahrgastpotenzial für einen Haltepunkt im Gewerbepark Hansalinie wurde im Rahmen der Verkehrsmodellierungen in der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 als sehr gering berechnet. In Verbindung mit dem hohen Aufwand zur Errichtung einer neuen Verkehrsstation und den betrieblichen Auswirkungen auf den übrigen Schienenverkehr wird der Haltepunkt nicht weiterverfolgt.
27. „Die Hansalinie und Eisenbahnersiedlung (Sebaldsbrück) ggf. mit Anruftaxi und/oder Kleinbussen verbinden“ Das Thema Ride-Sharing wird im VEP behandelt. Kleinteilige Zubringerverkehre sind in den Angebotsstufen der VEP-Teilfortschreibung vorgesehen.
28. „Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Schreiben vom 31.01.2023 - Seite 6 von 8 - ZVBN werden zusammen prüfen, ob zusätzliche Abfahrten wirtschaftlich und finanzierbar sind.
29. „Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und BSAG werden

prüfen, welche Möglichkeiten zur Anschlussversicherung vorhanden sind. 30. „P&R am Bahnhof Mahndorf ausbauen, z.B. auf den Flächen der DB am alten Bahnhof“ Der Ausbau der Strecke Bremen – Hannover mit einem 3. Gleis erfordert ggf. die Inanspruchnahme der DB Flächen im Bereich des alten Bahnhofs. 31. „Bahnhof Föhrenstraße – die 2te Unterführung Höhe Knick Quintschlag umzusetzen“ Im Rahmen der Planung und Planfeststellung zum neuen Haltepunkt Föhrenstraße (oben) ist die Unterführung nicht vorgesehen. Die Erschließung beider Außenbahnsteige an der Strecke erfolgt im Bereich der Eisenbahnüberführung Hastedter Heerstraße. 32. eine weitere Fahrradbrücke an Dreyer Brücke planen, dort auf Niedersächsischer Seite Bike & Ride Platz anregen Durch die im gesamten Weserlauf auf stadtbremischen Gebiet in Planung befindlichen Wesersprünge sind die Kapazitäten für Prüfung und Planung weiterer Brücken nicht vorhanden. Zudem wird sich die Korbinselbrücke weniger als zwei Kilometer entfernt von der Dreyer Brücke befinden, der Herstellung einer Anbindung in diesem Bereich wird demnach entsprochen. Ferner soll künftig durch das Stadtregionale Verkehrskonzept Wechselwirkungen zwischen Stadt und Region deutlicher in den Fokus genommen werden. Demnach werden auch Verbindungen über die Landesgrenze hinweg genauer angeschaut. 33. „ein Viertelstundentakt auf der RS 1“ Auf der Regio-S-Bahn-Linie 1 verkehrt bereits heute ein 15-Minuten-Takt zwischen Bremen Vegesack und Bremen Hauptbahnhof zwischen 6:30 und 19:30 Uhr. Ausgenommen davon ist das Zeitfenster 9:30 bis 13:00 Uhr, da keine ausreichende Streckenkapazität vorhanden ist. Mit dem dreigleisigen Ausbau der Strecke (Bremen-Burg bis Bremen-Oslebshausen sowie Bremen-Sebaldsbrück bis Langwedel) kann der 15-Minuten-Takt ganztägig und auch zwischen Bremen Hauptbahnhof und Achim verkehren. Außerdem soll das heutige Angebot des 15-Minuten-Taktes bereits vor dem Ausbau von Bremen-Vegesack bis Bremen-Blumenthal ausgeweitet werden. 34. „ein Viertelstundentakt auf der RS 2“ Auf dem Nordast der Regio-S-Bahn-Linie 2 zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremerhaven-Lehe wurde zum Dezember 2022 der bestehende Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten verdichtet. Ab Dezember 2024 wird ein ganztägiger 30-Minuten-Takt angeboten. Auf dem Südast zwischen Bremen Hauptbahnhof und Twistringen soll langfristig ebenfalls ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden sowie mittelfristig bereits einzelne Verstärkertakte. Ein 15-Minuten-Takt ist nicht vorgesehen. 35. „DB Haltepunkt Arbergen (östlich Elisabeth-Selbert-Straße) – die Planung ist unverzüglich wiederaufnehmen und möglichst zeitnah umsetzen.“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Schreiben vom 31.01.2023 - Seite 7 von 8 - Für einen neuen Haltepunkt Bremen-Arbergen wurde eine Planungsvereinbarung mit der DB AG Ende letzten Jahres abgeschlossen. Die Planungen werden in diesem Jahr aufgenommen. 36. „Der dreigleisige Ausbau der DB auf dieser Strecke ist zu beschleunigen, auch um den Haltepunkt Föhrenstraße unten zügiger zu ermöglichen.“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau setzt sich sowohl beim Bund als auch bei der DB AG für eine möglichst zügige Umsetzung des Streckenausbaus ein. Die notwendigen Planungs- und Genehmigungsschritte bis zur Bauausführung müssen jedoch durchlaufen werden, an dieser Stelle kann auch der Beirat zu gegebener Zeit ggf. unterstützend mitwirken. 37. „Die Taktung ins Umland (Regionalbusse) zeitnah erhöhen“ Verbesserung des regionalen Busangebotes ist in den späteren Stufen des VEPs vorgesehen. Derzeit gibt es weder planerische noch finanzielle Konstrukte für Umsetzung. 38. „Die Einrichtung der Metro- und Expresslinien wird begrüßt und vom Beirat gefordert“ Die Expressbuslinien sind als Teil der Stufe 2 der Angebotsoffensive vorgesehen. Eine Umsetzung ist abhängig von der notwendigen Planung und Finanzierung. 39. „Die bessere Anbindung der Gewerbegebiete wird begrüßt und vom Beirat gefordert“ 40. „In der Angebotsoffensive Stufe 1 („Taktversprechen“) eine engere Taktung auch auf der Ost/West Verbindung (2, 3, 10)“ Die Taktverdichtung wäre möglich nur nach dem Ende der Erneuerung von Zeppelinbrücke und dazu gehöriger Unterführung in den kommenden Jahren. 41. „Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist schnellstmöglich in Hemelingen umzusetzen“ Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls

begrüßt. 42. „Anbindung Eisenbahnersiedlung Sebaldsbrück – Entweder mit Quartiersbussen oder mit einer Querverbindung Richtung Arbergen – dazu wären nur wenige Meter Straße notwendig, die Durchfahrt darf nur für Busse möglich sein. Dazu sollte ein Konzept erarbeitet und dem Beirat vorgestellt werden.“ Als Teil der möglichen Einführung von Quartierbussen in den kommenden Jahren wird die obengenannten Anbindung berücksichtigt. 43. „Shuttle-Busse zum Mahndorfer See während der Saison“ In Gegend um den Mahndorfer See herum finden sich nur enge Erschließungsstraßen, die für die Führung der Standardbussen nicht geeignet sind. Eine Taktverdichtung der Linie 39 wird von SKUMS, zusammen mit ZVBN und BSAG, geprüft. 44. - die Veränderungen bei der Planung des neuen Bahnhofs Hemelingen mit verbesserter Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt. Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Schreiben vom 31.01.2023 - Seite 8 von 8 - 45. „Gemeinsame Maßnahmen mit dem Umland für Personalgewinnung im ÖPNV sollen angegangen werden, um die Ausfälle im Stadtbremischen Bereich wie auch der Wegfall ganzer Linien und Nachangebote im Umland anzugehen. Die Linien sind für eine ÖPNV-Anbindung der vielen Arbeitsplätze im Stadtteil und im Umland unerlässlich und entlasten den MIV stark.“ Von der Personalknappheit ist die gesamte ÖPNV-Branche betroffen. Die BSAG strebt durch Rekrutierungskampagne ausreichend zusätzliches Fahrpersonal zu finden. Die BSAG ist dazu auch im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen. Weitere Forderungen 46. „Durchgangsverkehr vor allem von LKW durch die Stadt vermeiden (Transporte durch Bremen vermeiden, besser über die Autobahn lenken)“ Die Forderung „Durchgangsverkehr“ durch die Stadt zu vermeiden deckt sich grundsätzlich mit den Zielen der Verkehrsplanung in Bremen. Die Erhaltung einer guten Erreichbarkeit aller Bereiche in der Stadt für alle Verkehrsträger bildet hier die dauerhafte Herausforderung. Auf die insbesondere für Lkw priorisiert zu nutzenden Bundesfernstraßen wird auch bereits im Lkw-Netz hingewiesen. 47. „Überarbeitung des LKW Führungsnetzes in Hemelingen mit Beteiligung des Beirates“ Eine Überarbeitung des von der Bürgerschaft beschlossenen Lkw-Netzes kann nur im gesamtstädtischen Kontext erfolgen. Die Beteiligung des Beirates Hemelingen wird im Falle einer Überarbeitung sichergestellt

folgender Beschluss wurde gestern im Fachausschuss Umwelt, Lärm und Gesundheit des Beirates Hemelingen am 23.01.2023 gefasst, wir bitten um Rückmeldung und Umsetzung in Ihrem Hause:

### **Frühzeitige Einbeziehung Hastedts in den 4-Punkte Plan**

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, den Ortsteil Hastedt frühzeitig bei der Umsetzung des 4-Punkte Konzeptes zur Barrierefreiheit (Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, Vorlage VL20/7508), welches am 24.11.2022 von der Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis genommen wurde, aufzunehmen. Zusätzlich wird gefordert in der Straße „Am Rosenberg“ die Poller, die den Gehweg im Bereich zwischen Fliederstraße und Holunderstraße in unzumutbarer Weise auf knapp 50 cm verengen, zeitnah zu entfernen oder zu versetzen.

Begründung: Der Ortsteil Hastedt ist in vielen Bereichen in Bezug auf aufgesetztes Parken und den damit verbundenen enormen Einschränkungen für Mobilitätseingeschränkte mit den innenstadtnahen Quartieren vergleichbar. In den vergangenen Jahren gab es im Beirat immer wieder Beschwerden aus der Bevölkerung. Im Oktober bestätigte eine Begehung des Bereiches mit dem Landesbehindertenbeauftragten die Sichtweise des Beirates

### **2023-09 Kurzfristige Ersatzpflanzungen**

Beirat Hemelingen: Baumpflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Hermening, Sie haben mir den o.g. Beschluss vom 09.02.2023 übermittelt: Der Beirat Hemelingen fordert von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, dass gefällte Bäume im Straßenbegleitgrün jeweils kurzfristig ersetzt werden. Insgesamt sollte das Straßenbegleitgrün durch Baumpflanzungen weiter ausgebaut werden. Außerdem sollen Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe im Stadtteil Hemelingen ebenfalls kurzfristig im Stadtteil Hemelingen durchgeführt werden. Hierfür sind ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen Dazu nehme ich wie folgt Stellung: Auf der Beiratssitzung am 09.02.2023 haben sowohl Herr Knode von SKUMS als auch Frau Ponten vom UBB zu den angesprochenen Themen umfangreich mündlich Stellung bezogen. Eine schriftliche Beantwortung des Beiratsbeschlusses erfolgt daher nur noch in Kurzform. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass Straßenbäume, die durch UBB aufgrund von Unfallgefahren (Verkehrssicherheit) gefällt werden, zeitnah wieder nachgepflanzt werden. Das kann nicht immer sofort geschehen, i.d.R. aber spätestens in der auf die Fällung folgende Pflanzperiode. Bei Baumfällungen aufgrund anderer Fachplanungen, z.B. Bau- oder Verkehrsprojekte werden i.d.R. im Planungsprozess Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in den Baumbestand festgeschrieben und planfestgestellt. Diese sind dann vom jeweiligen Vorhabenträger verpflichtend umzusetzen. Aufgrund der langen Planungs- und Bauprozesse erfolgen die Baumpflanzungen jedoch oft etwas zeitversetzt zu den Fällungen Die Ersatzpflanzungen werden nach Möglichkeit immer zuerst vor Ort durchgeführt. Erst wenn im direkten Umfeld keine ausreichenden Pflanzmöglichkeiten vorhanden sind, werden auch im weiteren Umfeld Pflanzstandorte geprüft. Über die konkreten Eingriffsprojekte hinaus wurden in der Beiratssitzung die verschiedenen von SKUMS in Zusammenarbeit mit dem UBB initiierten Prozesse bezüglich der Themen Baumschutz und Baumbestand erläutert: Dies sind: • Handlungskonzept Stadtbäume • Projekt Green First – Mit Stadtbäumen zur klimagerechten Stadt und durchgrünten Stadt • Bundesprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ - Projektantrag SKUMS/Grünordnung (noch nicht genehmigt) • Aktionsplan Klimaschutz, Projekt Klimaanpassung Straßenbäume Für weitere Informationen verweise ich auf den mündlichen Vortrag in der Beiratssitzung am 9. Februar 2023.

des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 Der Beirat Hemelingen fordert von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, dass gefällte Bäume im Straßenbegleitgrün jeweils kurzfristig ersetzt werden. Insgesamt sollte das Straßenbegleitgrün durch Baumpflanzungen weiter ausgebaut werden. Außerdem sollen Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe im Stadtteil Hemelingen ebenfalls kurzfristig im Stadtteil Hemelingen durchgeführt werden. Hierfür sind ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen Abstimmungsergebnis: Zustimmung (8 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen)

#### 2023-10 Aufstockung der Mittel für die Straßenerhaltung

des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 Der Beirat Hemelingen fordert die Bremische Bürgerschaft auf, die Mittel für die Straßenerhaltung und die Sanierung der Rad- und Fußwege im Wirtschaftsplan in erheblichem Maße aufzustocken. In Absprache mit dem Beirat sollen die zuständigen Fachressorts eine Prioritätenliste für die Sanierung bzw. Instandsetzung der Straßen und Rad- und Fußwege im Stadtteil erarbeiten und nach und nach abarbeiten. Begründung: Die Zustände der Haupt- und Nebenstraßen und der Rad- und Fußwege verschlechtern sich in den letzten Jahren kontinuierlich. Seit vielen Jahren werden Anträge des Beirates, die sich vor dem Hintergrund der knappen Mittel schon auf die großen Heerstraßenzüge im Stadtteil beschränken, mit der Begründung fehlender Haushaltsmittel abgelehnt. Die Bürger:innen beschwerten sich zunehmend auch über die schlechten Zustände in den Nebenstraßen. Schlechte Straßen führen neben Schäden an Fahrzeugen

auch zu erheblich höheren Lärmbelastungen und zu großem Unmut in der Bevölkerung. Auch die Qualität der Rad- und Fußwege ist immer wieder ein Beschwerdegrund aus der Öffentlichkeit und eine Sanierung ist erforderlich. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Aufstockung der Mittel für die Straßenerhaltung und Sanierung der Rad- und Fußwege  
Haushaltsantrag des Beirats Hemelingen vom 09.02.2023 Sehr geehrte Damen und Herren,  
Für Ihr Schreiben, in dem Sie den o.g. Beschluss des Beirats vom 09.02.2023 übersenden und um die Aufstockung der Mittel für die Straßenerhaltung sowie Sanierung der Rad- und Fußwege in den Doppelhaushalt 2024/2025 bitten, danke ich. Die Haushaltsaufstellung hat nunmehr begonnen und seitens des Amtes für Straßen- und Verkehr wurden weitere Mittel angemeldet. In den weiteren Gesprächen zum nächsten Haushalt werden auch darüber Gespräche geführt und Entscheidungen getroffen, deren Ergebnisse zum heutigen Zeitpunkt noch offen sind. Nach Zuweisung der entsprechend im nächsten Haushalt verankerten Mittel, werden diese dann auf die Erhaltungsbezirke aufgeteilt. Im Bereich der Straßensanierungen erfolgt dies nach in den Erhaltungsbezirken vorhandenen Straßenkilometer, im Bereich der Rad- und Fußwege gleichmäßig auf die Erhaltungsbezirke. Die dann zur Verfügung stehenden Mittel werden innerhalb der Erhaltungsbezirke entsprechend den notwendigen Sanierungsbedarfen (auch zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit) priorisiert. Dabei ist auch zu beachten, dass ein Erhaltungsbezirk für mehrere Beiräte / OÄ zuständig ist. Aufgrund der in den letzten Jahren knapp bemessenen Erhaltungsmittel konnte das jeweilige Erhaltungsprogramm nur für das jeweilige Jahr aufgestellt werden. Sich kurzfristig ändernde Zustände, insbesondere über die Wintermonate, erfordern diese Flexibilität. Ein längerfristiges Erhaltungsprogramm lässt sich zweckmäßig erst nach einer wesentlichen Aufstockung der erforderlichen Haushaltsmittel umsetzen. Eine Abstimmung mit den Beiräten wird erfolgen, wobei die straßenbaulastträgerseitige Bewertung der Prioritäten gewahrt bleiben muss. Ich bedaure, Ihnen derzeit nur eine für Sie wenig befriedigende Antwort geben zu können, bitte aber angesichts der Gesamtsituation um Ihr Verständnis.

### **2023-11 Übernahme der Kosten für eine bauliche Her**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 Buchweizenweg (ab Vahrer Feldweg, entlang Heufeldfleet bis Anschluss Im Holter Feld) Der Beirat Hemelingen übernimmt die Kosten für eine bauliche Herstellung des Fuß- und Radweges im o.g. Bereich (Kostenschätzung 80 - 100.000 €) aus dem Verkehrsbudget. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-12 Baumschutz aus dem Verkehrsbudget des Beirats**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 Zum Baumschutz werden folgende Maßnahmen aus dem Verkehrsbudget des Beirates finanziert: 1. Brüggeweg: Ca. 20 Stück Straßenbäume sichern mit ca. 50 Stück Baumbügeln (ca. 7.500,00 €) 2. Sebaldsbrücker Heerstraße zwischen Brüggeweg und Hemelinger Tunnel: Ca. 50 Stück Poller (ca. 6.700,00 €) 3. Hemelinger Heerstraße zwischen Bultstraße und Drepperstraße. Ca. 50 Stück Poller (ca. 6.700,00 €) Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Beschluss des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 Zum Baumschutz werden folgende Maßnahmen aus dem Verkehrsbudget des Beirates finanziert: 1. Brüggeweg: Ca. 20 Stück Straßenbäume sichern mit ca. 50 Stück Baumbügeln (ca. 7.500,00 €) 2. Sebaldsbrücker Heerstraße zwischen Brüggeweg und Hemelinger Tunnel: Ca. 50 Stück Poller (ca. 6.700,00 €) 3. Hemelinger Heerstraße zwischen Bultstraße und Drepperstraße.

Ca. 50 Stück Poller (ca. 6.700,00 €) Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja–Stimmen, 0 Nein–Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-13 Erneuerung der Hahnenstraße (Verkehrsbudget)**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 Erneuerung Hahnenstraße Unter dem Vorbehalt einer Stadt-Land-Förderzusage vom Bund, soll ein Umbau (ohne Querschnittsveränderung) der Straße vorgenommen werden. Folgende Leistungen sollen ohne Entwurfsplanung realisiert werden: • Umbau der Fahrbahn (Rückbau Großpflaster, Herstellung Asphaltfahrbahn) • Erneuerung der Entwässerungsrinne • Regulierung der Bordanlagen • Umbau der Nebenanlage, stadteinwärts (Rückbau Radweg, Herstellung breiter Fußweg) • Regulierung der Nebenanlage, stadtauswärts (ohne Materialtausch) Dazu stellt der Beirat Hemelingen aus seinem Stadtteilbudget Verkehr etwa 90T € (10 % der Gesamtkosten) zur Verfügung. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (14 Ja–Stimmen, 0 Nein–Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-14 Haushaltsantrag zur Förderung der Umsetzung**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 Haushaltsantrag zur Förderung der Umsetzung des Begrünungsortsgesetzes - Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird aufgefordert, ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Begrünungsortsgesetzes aufzulegen. - Der Beirat Hemelingen wird Flächen für eine Entsiegelung vorschlagen, die Stadt soll vorbildhaft diese öffentlichen Flächen entsiegeln. - Zur Umsetzung soll der Haushaltsgesetzgeber ausreichend Mittel zur Verfügung stellen. Die übrigen Beiräte Bremens werden aufgefordert, sich diesem Beschluss anzuschließen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (14 Ja–Stimmen, 0 Nein–Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-15 Verkehrsbudget - Kosten der Vorplanungen**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023 für Maßnahmen aus dem Verkehrsbudget nach Empfehlungen des Fachausschusses „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ Kosten der Vorplanung 1. Verkehrsberuhigter Bereich Mahndorf Die Kosten der Vorplanung für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs für ein Gebiet zwischen Klüvenhagener Straße, Mahndorfer Heerstraße und Bollener Landstraße sollen aus dem Verkehrsbudget des Beirates übernommen werden. 2. Weitere Maßnahmen, bei denen das ASV mit einer Vorplanung beauftragt wird, ggf. anfallende Planungskosten werden aus dem Verkehrsbudget des Beirates übernommen: - Beleuchtung Fußweg Hastedter Osterdeich Südseite verbessern - Verbesserung des Straßenzustandes in der Heumarschstraße und in der Bultstraße (ist teilweise unasphaltiert und die Pflastersteine sind teilweise sehr wellig) - Verbesserung Stichweg neben der Arberger Rottkuhle - Verbesserung Gehweg Mahndorfer Bahnhof/Bahnübergang bis Auf den Conroden - Bau eines Fuß- und Radweges auf der Brücke über den Autobahnzubringer (Kleine Marschstraße). Die Brücke wird von Beschäftigten im Industriegebiet zu Fuß oder mit Rad genutzt, gleichzeitig fahren dort Autos, teilweise nicht langsam. - Aufstellung eines VZ 625-10 (Richtungstafel in Kurven) bei der Zufahrt zum Mahndorfer See. (Der dort aufgestellte Poller wird häufig umgefahren und muss ersetzt werden. Die Aufstellung des VZ 625-10 könnte dies verhindern. Als Alternative wird die Aufstellung eines Findlings vorgeschlagen. - Sanierung Radweg Teilbereiche in der Stresemannstraße (Höhe Esso Tankstelle und zwischen Ludwig-Quidde-Str. und Malerstr). - Verbesserung Radweg an der Haltestelle Föhrenstraße. (Der Radweg ist auf der Südseite und im restlichen Teil der Hastedter Heerstr. zu schmal und zu gefährlich, insbesondere im Bereich der Haltestelle). Die Planungen sind mit den Planungen zur Verlegung der Haltestelle Föhrenstraße abzustimmen. - Verbesserung Radweg an der Ludwig-Roselius-Allee ab der Grenze zum Beiratsgebiet stadteinwärts (ist teilweise in schlechtem Zustand,

dazu gibt es gerade dort ein Gebotsschild für die Nutzung, beides ist davor anders).  
Abstimmungsergebnis: Zustimmung (14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Prüfauftrag an das ASV vom 09.02.2023 Stellungnahme zum Pkt.2: a. Kein Bestandteil dieser Rückmeldung b. Verbesserung des Straßenzustandes in der Heumarschstraße und Bultstraße c. Verbesserung Stichweg Arberger Rottkuhle d. Verbesserung Gehweg Bahnhof / Auf den Conroden e. Kein Bestandteil dieser Rückmeldung f. Kein Bestandteil dieser Rückmeldung g. Sanierung Radweg Teilbereiche der Stresemannstraße h. Verbesserung Radweg Föhrenstraße i. Verbesserung Radweg Ludwig-Roselius-Allee Sehr geehrte Damen und Herren, für Ihr Schreiben vom 17.02.2023, in dem Sie den o.g. Beschluss des Beirats übersenden, danken wir. Der Ausschuss erbittet die Ermittlung der Kosten für die Umsetzung von Verbesserungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen. Die Finanzierung der Maßnahmen soll aus dem Verkehrsbudget des Beirats erfolgen. Wir möchten hierzu wie folgt Stellung nehmen: Pkt. 2b Durch die vom ASV regelmäßig durchgeführten Straßenkontrollen ist uns der Zustand durchaus bekannt. Die Fahrbahnen wurden 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 den Vorschlag: Umbau der Fahrbahn (Rückbau Großpflaster, Herstellung Asphaltfahrbahn), Erneuerung der Entwässerungsrinnen, Regulierung der Bordanlagen Das Amt für Straßen und Verkehr hat dazu folgende Kostenannahmen ermittelt: • Bultstraße, von Heumarschstraße bis Nr. 47/49, ca. 175T€ • Heumarschstraße, von Marschstraße bis Nr. 26/28, ca. 350T€ Hierbei handelt es sich um eine überschlägige Vorausschätzung der Straßenbaukosten auf gesamter Länge. Pkt. 2c Uns ist bekannt, dass sich der Stichweg in einem unzureichenden Zustand befindet und den verkehrlichen und städtebaulichen Ansprüchen derzeit nicht entspricht. Diese Verkehrsfläche ist bislang nur provisorisch befestigt und ein stadtstraßenmäßiger Ausbau ist nicht erfolgt. Zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation, unterbreiten wir den Vorschlag: Einbau einer Asphalttragdeckschicht in einer Breite von ca. 2 Meter. Das ASV hat dazu eine Kostenannahme von ca. 9.500€ ermittelt. Hierbei handelt es sich um eine überschlägige Vorausschätzung der Straßenbaukosten auf gesamter Länge. Pkt. 2d, 2g und 2i Durch die vom ASV regelmäßig durchgeführten Straßenkontrollen ist uns der Zustand durchaus bekannt. In diesen Straßenabschnitten konnten keine Schäden festgestellt werden, die aus Sicht des ASV eine Sanierungsmaßnahme rechtfertigen würden Zur Verbesserung der Situation, empfehlen wir eine Priorisierung einzelner Bereiche. Ggf. könnte diese im Rahmen einer Ortsbesichtigung mit dem ASV erfolgen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, werden vom ASV im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen bei Notwendigkeit unverzüglich vorgenommen. Pkt. 2h Im Kontext mit der erwähnten Planung zur Verlegung der Haltestelle Föhrenstraße, wird die Straßenerhaltung des ASV diesen Wunsch berücksichtigen. Zum jetzigen Zeitpunkt, liegen uns keine konkreten Planunterlagen vor. Sobald sich diese Lage verändert, übersenden wir Ihnen eine Kostenannahme. Bitte teilen Sie uns mit, wie Sie in diesen Punkten weiter verfahren wollen.

### **2023-16 Nebenanlage (Rad- und Gehweg) in der Arber**

Der Maßnahme wird zugestimmt. Der Beirat fordert, dass im Zuge dieser Sanierung auch die dort befindliche Lichtsignalanlage barrierefrei umgebaut werden soll.

### **2023-17 Spielraumförderung Hemelingen**

der FA „Bildung, Soziales, Integration und Kultur“ hat sich auf seiner Sitzung am 13.02.2023 u. a. mit dem Thema "Spielraumförderung Hemelingen" befasst und den nachstehenden Beschluss gefasst: Der Beirat Hemelingen begrüßt die vorgestellten Planungen für die

Hemelinger Spielplätze. Ergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

### **2023-18 "Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsnetze"**

In Ihrem Beschluss fordern Sie die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau auf, sich der Initiative „LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN“ anzuschließen, um für Bremen im Rahmen eines Modellversuchs Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit einzuführen. Tempo 30 wäre dann die innerstädtische Regelgeschwindigkeit und Tempo 50 müsste dann ausdrücklich angeordnet werden. Dies bedeutet eine grundlegende Umkehr vom heutigen Regel-/Ausnahmeverhältnis. Vielen Dank für diese unterstützenden Beschlüsse. Wie Sie angeführt haben hat auch Bremen sich dem Unterstützerkreis der Initiative bereits angeschlossen. Mit dem Beitritt zur Initiative bekennt Bremen sich bereits zu folgender Erklärung: 1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen. 2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume. 3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten. 4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

Rechtsgrundlage für die Durchführung aktuell von Modellversuchen ist § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO, der jedoch bestimmte Zielrichtungen, wie beispielsweise zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter, verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen, vorgibt. Eine flächendeckende Anordnung von Tempo 30 in einzelnen Kommunen als eine vom Bundesrecht abweichende Regelung wäre von einer solchen Modellversuchsregelung zurzeit noch nicht gedeckt und nach derzeitiger Rechtslage daher nicht möglich. Hierfür bedarf es zunächst einer Erweiterung der bestehenden Erprobungsregelungen. Bremen setzt sich daher auf Bund-Länder-Ebene bereits dafür ein, einen größeren kommunalen Ermöglichungsbereich für die Anordnung von Tempo 30 durch eine Änderung im Bundesrecht (StVGNovelle) zeitnah zu erreichen. Hierzu ist nicht nur eine Einigung mit dem Bund, sondern auch unter den Bundesländern erforderlich. Nach einer erfolgreichen Änderung der Rechtslage, bedarf es im Anschluss eines Senatsbeschlusses um Modellstadt werden zu können. Hierfür sind weitergehende Prüfungen notwendig (Wechselwirkung unter den Verkehrsarten, Wirtschaftlichkeit u.a.), die wir sobald die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind angehen und für die ich mich im Senat einsetzen werde. Bis dahin werde ich mich weiter in der Verkehrsministerkonferenz, im Senat und gemeinsam mit Ihnen auf Ebene der Beiräte für ein starkes Engagement Bremens zur Erreichung der Ziele der Initiative „LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN“

die Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Hemelingen hatten sich auf einer gemeinsamen Sitzung am 07.02.2023 mit dem Thema „Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsnetz“ befasst. Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt hatten auf dieser Sitzung einen Beschluss gefasst, dem sich der Beirat Hemelingen auf seiner Beiratssitzung am 02.03.2023 - siehe Anlage - angeschlossen hat (Abstimmungsergebnis:Zustimmung(9 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung).

### **2023-19 "Flächendeckende Einrichtung von Tempo 30"**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 02.03.2023 „Flächendeckende Einrichtung von Tempo 30 vor Kindertagesstätten entsprechend der bestehenden Praxis bei Schulen“ Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau auf, auch an den Straßen vor Kindertagesstätten, entsprechend der bestehenden Praxis bei Schulen, Tempo 30 flächendeckend einzurichten. Grundsätzlich soll dies auch an Straßen, die durch ÖPNV-Linien benutzt werden, gelten.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Schulen im Linienverlauf von Straßenbahn- oder Buslinien der BSAG werden von der Tempo 30-Ausschlussregelung ausgenommen, da bei ihnen schon wegen der Größe der Einrichtung besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit bestehen. Die Schülerschaft tritt zu bestimmten Zeiten pulkartig auf und bewegt sich überwiegend eigenverantwortlich im Straßenraum. Vor Schulen wird daher gemäß der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) Tempo 30 ausnahmslos als Regelgeschwindigkeit angeordnet.

der Beirat Hemelingen hat in seiner Sitzung am 02.03.2023 gefordert, auch an den Straßen vor Kindertagesstätten, entsprechend der bestehenden Praxis bei Schulen, Tempo 30 flächendeckend einzurichten. Grundsätzlich sollte dies auch an Straßen, die durch ÖPNV-Linien benutzt werden, gelten.

Zu der Forderung des Beirates Hemelingen, Tempo 30 an Straßen vor Kindertagesstätten flächendeckend einzurichten, kann ich Ihnen folgende Rückmeldung geben:

Die Situation im Hol- und Bringverkehr vor Kindertagesstätten unterscheidet sich von der des Schülerverkehrs. Die Kinder werden in Begleitung ihrer Eltern zur Einrichtung gebracht und abgeholt und stehen bis zum Erreichen des geschützten Raumes unter ihrer Aufsicht. Auch wenn das Holen und Bringen der Kinder zu bestimmten Tageszeiten gebündelt erfolgt, bestehen für die Eltern unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine besonderen Anforderungen, die eine flächendeckende Einrichtung von Tempo 30 ohne Einzelfallprüfung begründen könnte. Vor Kindertagesstätten an Straßen mit ÖPNV-Verkehr wird daher gemäß der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) Tempo 30 weiterhin nach Einzelfallprüfung angeordnet. Der Forderung des Beirates nach flächendeckender Einrichtung von Tempo 30 kann leider nicht entsprochen werden.

### **2023-20 Piktogramme Tempo 30 in der Feuerkuhle – V**

des Beirates Hemelingen vom 02.03.2023 Piktogramme Tempo 30 in der Feuerkuhle Aus dem Verkehrsbudget des Beirates sollen in Höhe Durchfahrt BOC, in Höhe der Durchfahrten Schmidt & Koch und an beiden Enden der Feuerkuhle, jeweils ein Piktogramm aufgebracht werden. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-21 "Änderung der Verkehrsführung und Signali**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 02.03.2023 Pilotprojekt "Änderung Verkehrsführung und Signalisierung Brüggeweg" Aus dem Verkehrsbudget des Beirates sollen 5.000 € für die Verbesserung der Signalschaltung und Verkehrsführung für die Radfahrenden Brüggeweg / Martensstraße vergeben werden. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltungen)

### **2023-22 Bekleidung für die Kinderfeuerwehr**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 02.03.2023 „Bekleidung für die Kinderfeuerwehr“  
Der Beirat Hemelingen fordert den Senator für Inneres auf, die Kinderfeuerwehr, wie auch jetzt bereits die Jugendfeuerwehr, zukünftig zentral auszustatten. Alternativ kann die Ausstattung auch aus zentralen Mitteln finanziert werden und über die Freiwillige Feuerwehr Bremen-Mahndorf erfolgen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-23 „Schranken Hemelinger Heerstraße/ Koppelwe**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 02.03.2023 „Halbschranken Hemelinger Heerstraße / Koppelweg“ Aus dem Verkehrsbudget des Beirates sollen 4000 € für die Aufstellung von Halbschranken sowie die Instandhaltung für 10 Jahre übernommen werden. Die Maßnahme soll der Verhinderung von Verkehr von der Hemelinger Heerstraße ins Gewerbegebiet über den Koppelweg dienen. Die Durchfahrt des landwirtschaftlichen Verkehrs und der Pflegefahrzeuge des UBB sowie Durchfahrt für Polizei und Rettungsdienste wird weiterhin ermöglicht. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-24 Ausbildungscampus**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 02.03.2023 Ausbildungscampus Der Beirat Hemelingen fordert den Senat auf sicherzustellen, dass in der geplanten Studie und Konzepterstellung zur Errichtung eines Aus- und Weiterbildungszentrums für Transformation und Innovation im Bereich Klimaschutz der Stadtteil Hemelingen mit seinen vorhandenen Flächen (z.B. ehemals Könecke, Gewerbepark Hansalinie, ehemals real Kauf an der Vahrer Straße/Ehemalige Süßwarenfabrik) und Ressourcen in die Prüfung einbezogen wird. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-25 Rennbahnweg - „Einzäunung des Weges in ein**

der Regionalausschuss „Rennbahngelände“ hat sich auf seiner Sitzung am 14.03.2023 u.a. mit der Wegeverbindung über das Rennbahngelände befasst und den nachstehenden Beschluss hinsichtlich des von der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) vorgebrachten Bedarfes „Einzäunung des Weges in einer Höhe von 2 m“ gefasst. Der Regionalausschuss „Rennbahngelände“ lehnt die Einzäunung des Weges in Höhe von 2 Meter ab. Eine optische Abgrenzung sollte ausreichen. Es sollte sich dabei an den Empfehlungen des Umweltbetriebes orientieren. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Der Beirat Hemelingen lehnt die Einzäunung des Weges in Höhe von 2 Meter ab. Eine optische Abgrenzung sollte ausreichen. Es sollte sich dabei an den Empfehlungen des Umweltbetriebes orientieren. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen) gefasst. Wir bitten Sie, diesem Beschluss bei der Umsetzung der Planungen zu folgen.

### **2023-26 Zustand Sporthalle Wilhelm-Olbers-Oberschule**

Beschluss: Die zuständigen Stellen werden aufgefordert die Mängel in der Schulsporthalle der Wilhelm-Olbers-Oberschule, insbesondere im Sanitärbereich, zu dokumentieren und unverzüglich zu beseitigen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja- Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-27 Baulicher Zustand der Straße "Am Rosenberg**

der FA "Bau, Klimaschutz . Mobilität" hat sich auf seiner Sitzung am 21.03.2023 u. a. mit dem baulichen Zustand der Straße " Am Rosenberg, Abschnitt zwischen Holunderstraße und

Fliederstraße“ befasst und den nachfolgenden Beschluss gefasst. Der Beirat unterstützt den Vorschlag aus dem Ortstermin 07.03.2023. Das Amt für Straßen und Verkehr wird aufgefordert · die Poller zu entfernen, · nur noch Längsparken zuzulassen, · dazu die Parkstände zu markieren (entweder mit farbigen Steinen oder mit Farbe, ggf. durch Schild ergänzt). Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-28 Barrierefreier Umbau Ecke Fliederstraße/ Q**

der FA "Bau, Klimaschutz und Mobilität" hat sich auf seiner Sitzung am 21.03.2023 u. a. mit dem Thema „Barrierefreier Umbau Ecke Fliederstraße/Quintschlag“ befasst und den nachstehenden Beschluss gefasst. Der Beirat fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau auf, die Anbindung an den ÖPNV (Ecke Fliederstraße/Quintschlag) beim Bau der Maßnahme „Föhrenstraße „oben“ barrierefrei umzubauen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Wir bitten um Umsetzung.

### **2023-29 "Kostenschätzung Instandsetzung Radweg Höh**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der FA "Bau, Klimaschutz und Mobilität" hat sich auf seiner Sitzung am 21.03.2023 u. a. mit dem Thema „Baulicher Zustand des Radweges in der Hannoverschen Straße“ befasst.

Vor der Aral-Tankstelle (Hannoversche Straße 142) befinden sich nach dem Regen immer Wasserpfützen; dies könnte mit einer Maßnahme beseitigt werden

Jörn Hermening stellt nach Beratung im Fachausschuss den nachfolgenden Beschluss zur Abstimmung:

Der Fachausschuss bittet das Amt für Straßen und Verkehr um eine Kostenschätzung (siehe Foto).

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



### **2023-30 Aufhebung der Bewirtschaftung des Parkplat**

1. der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 08.11.2022 u. a. mit einem Bürgerantrag von Özcan Topal zum Anwohnerparken in der Hemelinger Bahnhofstraße befasst (Beschluss wurde am 08.12.2022 an SKUMS gesendet).

In der Diskussion wurde der nachstehende Antrag gestellt: Nurtekin Tepe teilt mit, dass die von Özcan Topal geschilderte Situation erst durch die geänderten Verkehrsanordnungen für die Hemelinger Bahnhofstraße entstanden sei und stellt den Antrag, die Bewirtschaftung des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße in Höhe der Moschee aufzuheben, da sich der Parkdruck dadurch deutlich entschärfen würde.

Der Beschluss vom 08.11.2022

Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert die Aufhebung der Bewirtschaftung des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße in Höhe der Moschee.

(Begründung: Durch die Aufhebung der Bewirtschaftung wird der Parkdruck in der Hemelinger Bahnhofstraße entschärft.)

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen) wurde durch ein Büroversehen nicht weitergeleitet.

Wir bitten nunmehr um Stellungnahme ( auch zum Bürgerantrag „Anwohnerparken in der Hemelinger Bahnhofstraße“).

2. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 21.03.2023 mit dem nachfolgenden Bürgerantrag von Frauke Riedemann-Schmitz zur temporären Freigabe des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße befasst:

: ... natürlich freue ich mich, dass es endlich voran geht in der Hemelinger Bahnhofstr. und die umliegenden Straßen verschönert werden. Es wäre nur schön gewesen, wenn zumindest die Bauarbeiten in der Ahlringstr. und in der Brauerstr. besser auf einander abgestimmt worden wäre. Wäre es möglich, oben auf dem Mühlenberg an der Absperrung einen Hinweis anzubringen, dass man auf

jeden Fall bis zu Aldi oder bis zum Bahnhof fahren kann?

Die Situation für das Parken hat sich durch die Bauarbeiten in der Osenbrückstr. wieder verändert. So sollte auch das Parkkonzept den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die meisten Kunden, Patienten und Klienten parken auf dem Aldi Parkplatz, der ist nämlich kostenlos und die 1 1/2 Stunden reichen hier in der Bahnhofstr. aus. Gern werden auch die Parkplätze direkt vor den Geschäften genutzt. Nur wo können jetzt die ganzen Anwohner, Schüler und Mitarbeiter parken? Für meine Mitarbeiter habe ich bereits eine Lösung gefunden. Aber was machen all die anderen? Mit Bus und Bahn zur Arbeit und zur Schule wird auch immer schwieriger. Die Einnahmen aus dem Parkplatz bei der Moschee sind mit Sicherheit nicht kostendeckend. Immer wenn ich da vorbeikomme, ist der Parkplatz fast leer, oder die da abgestellten Fahrzeuge haben keinen Parkschein. Es ist sicherlich nicht schwierig den Parkplatz während der Bauzeit in der Osenbrückstr. kostenfrei zu stellen. Ich freue mich, dass Sie dieses Problem mit dem Beirat besprechen wollen.

Beschluss vom 21.03.2023

Der Beirat kann das Anliegen der Antragstellerin nachvollziehen und fordert, den Parkplatz während der Bauzeit in der Osenbrückstraße der Bevölkerung kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (3 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Wir bitten um Stellungnahme.

### **2023-30 Aufhebung der Bewirtschaftung des Parkplat**

1. der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 08.11.2022 u. a. mit einem Bürgerantrag von Özcan Topal zum Anwohnerparken in der Hemelinger Bahnhofstraße befasst (Beschluss wurde am 08.12.2022 an SKUMS gesendet). In der Diskussion wurde der nachstehende Antrag gestellt: Nurtekin Tepe teilt mit, dass die von Özcan Topal geschilderte Situation erst durch die geänderten Verkehrsanordnungen für die Hemelinger Bahnhofstraße entstanden sei und *stellt den Antrag, die Bewirtschaftung des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße in Höhe der Moschee aufzuheben, da sich der Parkdruck dadurch deutlich entschärfen würde.*

#### Der Beschluss vom 08.11.2022

Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert die Aufhebung der Bewirtschaftung des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße in Höhe der Moschee. (Begründung: Durch die Aufhebung der Bewirtschaftung wird der Parkdruck in der Hemelinger Bahnhofstraße entschärft.)

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen)

wurde durch ein Büroversehen nicht weitergeleitet.

Wir bitten nunmehr um Stellungnahme ( auch zum Bürgerantrag „Anwohnerparken in der Hemelinger Bahnhofstraße“).

2. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 21.03.2023 mit dem nachfolgenden Bürgerantrag von Frauke Riedemann-Schmitz zur temporären Freigabe des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße befasst: *: ... natürlich freue ich mich, dass es endlich voran geht in der Hemelinger Bahnhofstr. und die umliegenden Straßen verschönert werden. Es wäre nur schön gewesen, wenn zumindest die Bauarbeiten in der Ahrlingstr. und in der Brauerstr. besser auf einander abgestimmt worden wäre. Wäre es möglich, oben auf dem Mühlenberg an der Absperrung einen Hinweis anzubringen, dass man auf jeden Fall bis zu Aldi oder bis zum Bahnhof fahren kann? Die Situation für das Parken hat sich durch die Bauarbeiten in der Osenbrückstr. wieder verändert. So sollte auch das Parkkonzept den neuen Gegebenheiten angepasst werden.*

*Die meisten Kunden, Patienten und Klienten parken auf dem Aldi Parkplatz, der ist nämlich kostenlos und die 1 1/2 Stunden reichen hier in der Bahnhofstr. aus. Gern werden auch die Parkplätze direkt vor den Geschäften genutzt. Nur wo können jetzt die ganzen Anwohner, Schüler und Mitarbeiter parken? Für meine Mitarbeiter habe ich bereits eine Lösung gefunden. Aber was machen all die anderen? Mit Bus und Bahn zur Arbeit und zur Schule wird auch immer schwieriger. Die Einnahmen aus dem Parkplatz bei der Moschee sind mit Sicherheit nicht kostendeckend. Immer wenn ich da vorbeikomme, ist der Parkplatz fast leer, oder die da abgestellten Fahrzeuge haben keinen Parkschein. Es ist sicherlich nicht schwierig den Parkplatz während der Bauzeit in der Osenbrückstr. kostenfrei zu stellen. Ich freue mich, dass Sie dieses Problem mit dem Beirat besprechen wollen.*

#### Beschluss vom 21.03.2023

Der Beirat kann das Anliegen der Antragstellerin nachvollziehen und fordert, den Parkplatz während der Bauzeit in der Osenbrückstraße der Bevölkerung kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (3 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-31 Temporäre Aufhebung der Bewirtschaftung de**

1. der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 08.11.2022 u. a. mit einem Bürgerantrag von Özcan Topal zum Anwohnerparken in der Hemelinger Bahnhofstraße befasst (Beschluss wurde am 08.12.2022 an SKUMS gesendet). In der Diskussion wurde der nachstehende Antrag gestellt: Nurtekin Tepe teilt mit, dass die von Özcan Topal geschilderte Situation erst durch die geänderten Verkehrsanordnungen für die Hemelinger Bahnhofsstraße entstanden sei und stellt den Antrag, die Bewirtschaftung des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße in Höhe der Moschee aufzuheben, da sich der Parkdruck dadurch deutlich entschärfen würde. Der Beschluss vom 08.11.2022 Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert die Aufhebung der Bewirtschaftung des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße in Höhe der Moschee. (Begründung: Durch die Aufhebung der Bewirtschaftung wird der Parkdruck in der Hemelinger Bahnhofstraße entschärft.) Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen) wurde durch ein Büroversehen nicht weitergeleitet. Wir bitten nunmehr um Stellungnahme ( auch zum Bürgerantrag „Anwohnerparken in der Hemelinger Bahnhofstraße“). 2. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 21.03.2023 mit dem nachfolgenden Bürgerantrag von Frauke Riedemann-Schmitz zur temporären Freigabe des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße befasst: : ... natürlich freue ich mich, dass es endlich voran geht in der Hemelinger Bahnhofstr. und die umliegenden Straßen verschönert werden. Es wäre nur schön gewesen, wenn zumindest die Bauarbeiten in der Ahrlingstr. und in der Brauerstr. besser auf einander abgestimmt worden wäre. Wäre es möglich, oben auf dem Mühlenberg an der Absperrung einen Hinweis anzubringen, dass man auf jeden Fall bis zu Aldi oder bis zum Bahnhof fahren kann? Die Situation für das Parken hat sich durch die Bauarbeiten in der Osenbrückstr. wieder verändert. So sollte auch das Parkkonzept den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die meisten Kunden, Patienten und Klienten parken auf dem Aldi Parkplatz, der ist nämlich kostenlos und die 1 1/2 Stunden reichen hier in der Bahnhofstr. aus. Gern werden auch die Parkplätze direkt vor den Geschäften genutzt. Nur wo können jetzt die ganzen Anwohner, Schüler und Mitarbeiter parken? Für meine Mitarbeiter habe ich bereits eine Lösung gefunden. Aber was machen all die anderen? Mit Bus und Bahn zur Arbeit und zur Schule wird auch immer schwieriger. Die Einnahmen aus dem

Parkplatz bei der Moschee sind mit Sicherheit nicht kostendeckend. Immer wenn ich da vorbeikomme, ist der Parkplatz fast leer, oder die da abgestellten Fahrzeuge haben keinen Parkschein. Es ist sicherlich nicht schwierig den Parkplatz während der Bauzeit in der Osenbrückstr. kostenfrei zu stellen. Ich freue mich, dass Sie dieses Problem mit dem Beirat besprechen wollen. Beschluss vom 21.03.2023 Der Beirat kann das Anliegen der Antragstellerin nachvollziehen und fordert, den Parkplatz während der Bauzeit in der Osenbrückstraße der Bevölkerung kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (3 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

## **2023-32 Bedarfsampel und als Sofortmaßnahme Einfüh**

Stellungnahme SKUMS, Referat 51 zu den Beschlüssen des Fachausschusses „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ des Beirats Hemelingen vom 21.03.2023

Referat 51 nimmt zu den Beschlüssen wie folgt Stellung:

*1. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert statt des Zebrastreifens die Installation einer Anforderungssignalanlage in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße.*

*Der Fußgängerüberweg (FGÜ) wird an in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße seitens der SKUMS als richtiges Querungsinstrument gesehen. Aufgrund der Ziele südlich der Arberger Heerstraße (u.a. der Sportverein SG Bremen-Ost e.V) ist die Querung eine wichtige Verbindung für den Stadtteil.*

*Die Installation einer Anforderungssignalanlage würde dem Fußverkehr an dieser Stelle den Vorrang ohne Wartezeit nehmen. In der Regel haben FGÜs eine hohe Akzeptanz und verbessern die Verkehrssicherheit, sofern sie der Verkehrssituation entsprechend gut ausgeführt sind. Als kurzfristige Maßnahme wäre die Anbringung einer Geschwindigkeitsmesstafel (GMT) an vor dem FGÜ sinnvoll. Die GMT erhöht die Aufmerksamkeit und liefert dazu hilfreiche Daten über die real gefahrene Geschwindigkeit und Geschwindigkeitsüberschreitungen. Eine Verkehrsbeobachtung vor Ort kann zudem hilfreich sein, um Aufschlüsse über ggf. weitere sinnvolle Verbesserungsmaßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz des FGÜs zu erzielen.*

*Die Installation einer Anforderungssignalanlage in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße anstatt des bisher bestehenden Fußgängerüberwegs wird aufgrund der oben aufgeführten Aspekte seitens SKUMS Referat 51 abgelehnt.*

*2. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert als Sofortmaßnahme die Einführung von Tempo 30 in diesem Bereich, da die Querung der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße erfolgt, um u. a. die dortigen Sporteinrichtungen zu erreichen.*

*Die Arberger Heerstraße ist eine Hauptverkehrsstraße im Bremer Straßennetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Linie 40 verkehrt im halbstunden Takt. Im Jahr 2019 hat eine stadtweite Überprüfung von Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen stattgefunden. Diese beinhaltet auch den Abschnitt der Arberger Heerstraße auf Höhe der Colshornstraße, an dem das Stiftungsdorf Arberger Mühle seinen Zweiteingang hat. In der Überprüfung von Tempo 30 auf dem genannten Abschnitt heißt es, dass Tempo 30 an dieser Stelle nicht erforderlich sei. Das Ergebnis der Prüfung liegt den Ortsämtern vor. der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 21.03.2023 mit dem nachfolgenden Anliegen einer Bürgerin „ Bedarfsampel in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße“ befasst:*

Der Zebrastreifen in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße wird vom motorisierten Individualverkehr ignoriert. Eine Bedarfsampel soll den Übergang an dieser Stelle, insbesondere für Kinder, sicherer gestalten.

Jörn Hermening stellt nach Beratung im Fachausschuss die nachfolgenden Beschlüsse zur Abstimmung:

1. *Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert statt des Zebrastreifens die Installation einer Anforderungssignalanlage in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße.*

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

2. *Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert als Sofortmaßnahme die Einführung von Tempo 30 in diesem Bereich, da die Querung der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße erfolgt, um u. a. die dortigen Sporteinrichtungen zu erreichen.*

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (3 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

### **2023-33 Verteilung der Jugendglobalmittel**

Die Angelegenheit ist mit der Erörterung und Beratung auf dem Fachtag der Jugendbeiräte und –foren am 18.03.2023 erledigt. Für dieses Jahr ergeben sich in den Jugendglobalmittel-Budgets der Stadtteile keine Änderungen. Die Verteilungskriterien für das nächste Jahr sollen auf einem Fachtag im Herbst erörtert werden. Eine weitere Antwort seitens der SK ist nicht erforderlich.

#### **2023-34 Bitte um Vermittlung zum Thema Einführung**

Ihren Beschluss haben wir sorgfältig geprüft. Wir werden nachfolgend die Prüfung erläutern und Ihnen das Ergebnis mitteilen. Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat beschlossen, aufgrund der veränderten Verkehrssituation eine erneute Überprüfung zur Einführung von Tempo 30 zu fordern. Begründet wurde dies wie folgt: Durch die Überführung des Radverkehrs auf die Straße mit Schutzstreifen, die vor kurzem umgesetzt wurde, fahren nun alle Fahrradfahrenden stadteinwärts auf der Fahrbahn. Zuvor mussten sie auf der gegenüberliegenden Seite den Rad- / Fußweg in Gegenrichtung benutzen. Da sich in diesem Bereich auch die Überführung auf die Fahrbahn befindet, ist eine besondere Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer:innen erforderlich. Schüler:innen der Wilhelm-Olbers-Schule aus Arbergen/Mahndorf kommend konnten bisher bereits an der Einmündung „Auf den Hellen“ mit Ampelunterstützung die Straßenseite wechseln. Dies ist jetzt nicht mehr erlaubt, so dass die Schüler:innen ohne Ampel im weiteren Verlauf am Ende der Bezirkssportanlage die Straße queren müssen. Sicherheit und mehr Aufmerksamkeit durch die Autofahrenden ist mit Tempo 30 besser umzusetzen als mit der Regelgeschwindigkeit Tempo 50. Durch den Schutzstreifen, der laut StVO in der Regel nicht befahren werden darf, ist die Restbreite der Fahrbahn erheblich eingeschränkt. Stadtauswärts darf im o.g. Bereich zwar weiter der Gehweg von Radfahrenden mitbenutzt

werden, die Regel soll aber auch hier die Benutzung der Fahrbahn sein. Für einen weiteren Schutzstreifen stadtauswärts ist die Restfahrbahn zu schmal. zur Sicherheit der Radfahrenden wird daher auch stadtauswärts Tempo 30 gefordert. Durch die schmale verbliebene Restfahrbahn ist der Begegnungsverkehr zwischen PKW inzwischen sehr eng. Begegnungen mit Bussen oder LKW funktionieren nur mit Überfahrung des Radschutzstreifens. Daher ist auch zur Sicherheit des MIV die Anordnung von Tempo 30 beidseitig angezeigt. Die Straßenverkehrsbehörde hat geprüft, ob die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 im benannten Straßenteilstück vorliegen. Die Prüfung hat folgendes ergeben: Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Die Möglichkeiten, diese Höchstgeschwindigkeit weiter zu reduzieren, sind in der Straßenverkehrs-Ordnung abschließend aufgeführt. Abweichend von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen u.a. der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Dabei ist zu beachten, dass diese Beschränkungen nur dort angeordnet werden dürfen, wo dieses auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Von diesen Voraussetzungen ausgenommen ist lediglich die Geschwindigkeitsreduzierung vor Kindergärten, Schulen und sozialen Einrichtungen. In allen Fällen einer Ablehnung der Anordnung einer Tempo 30-Strecke wird von der Straßenverkehrsbehörde die Infrastruktur im Umkreis von 300 m um die betroffenen Einrichtungen überprüft. Ergebnis war, dass Nebenanlagen für den Fuß- und Fahrradverkehr existieren und außerdem direkt vor den Einrichtungen in Höhe der Straße auf den Hellen eine Fußgängersignalanlage besteht, die ein sicheres Queren der Fahrbahn für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Mängel wie fehlende Radverkehrsanlagen können nicht als Grundlage zur Anordnung von Tempo 30 herangezogen werden, da es einen Radfahrstreifen in stadteinwärtiger Richtung sowie eine baulich hergestellte Nebenanlage auf der stadtauswärtigen Seite gibt. Die Fahrbahnbreite inklusive des Radfahrstreifens entspricht den gültigen Richtlinien und ist somit ausreichend. Der Bereich, in dem die Radfahrenden auf die Fahrbahn geleitet werden ist mit der maximalen Sicherung ausgestattet. Die Radfahrenden konnten zudem ab der Nauheimer Straße in beiden Richtungen schon in den letzten Jahren auf der Fahrbahn fahren, hier handelt es sich um keine aktuelle Entwicklung. In seinem Beschluss hat der Fachausschuss keine konkreten Sicherheitsdefizite an der Straßenanlage aufgeführt, so dass aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht keine Mängel vorliegen und es demzufolge an einer Rechtsgrundlage für die geforderte Geschwindigkeitssenkung fehlt. Nach der Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 liegen keine Anzeichen vor, dass die maßgebenden Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Derzeit wird eine neue Lärmkartierung vom Referat Immissionsschutz bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erstellt. Diese Lärmkartierung findet alle 5 Jahre statt. Eine Aussage darüber, ob nach dieser Lärmkartierung geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen im Bereich der Arberger Heerstraße zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm begründbar sind, kann auch dann noch nicht getroffen werden. Für eine verkehrsrechtliche relevante Bewertung ist eine schalltechnische Untersuchung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen sowie eine Verkehrserhebung erforderlich. Die Durchführung einer solchen Untersuchung wird nach Vorliegen der aktualisierten Lärmkartierung bewertet. Die Zuständigkeit liegt hier zunächst bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen kämen in Betracht, wenn die Grenzwerte für Feinstaub oder Stickoxide überschritten wären. Die hierfür geltenden Grenzwerte werden nicht überschritten. Gründe für eine streckenweise Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen liegen nicht

vor. Im vorliegenden Fall kommt auch die Variante zur Anwendung, die einen Verzicht auf die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erlaubt, wenn „relevante Auswirkungen auf den ÖPNV-Taktfahrplan zu befürchten sind“. Gemäß Überprüfung durch die BSAG ist dies bei der hier verkehrenden Buslinie gegeben und gilt für sämtliche im Linienverlauf angesiedelten sensiblen Einrichtungen gleichermaßen. Wegen der Gefahr, dass fahrplanmäßige Anschlüsse bei den im Linienverlauf kreuzenden Linien bzw. die Wendezeiten an den Endhaltestellen (vorgeschriebene Pausenregelungen für das Fahrpersonal) nicht eingehalten werden können, kommt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im fraglichen Abschnitt nicht in Frage. Auch die Bewertung der Straßenraumverträglichkeit kam zu dem Ergebnis, dass die angeordnete Geschwindigkeit angemessen ist. Diesen Ergebnissen lassen sich leider keine weiteren Anhaltspunkte entnehmen, mit denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h begründet werden kann. Dieser Streckenabschnitt ist zudem nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. Insbesondere in Wohngebieten kann Tempo 30 angeordnet werden. Bei der Arberger Heerstraße handelt es sich bekanntlich nicht um eine Wohnstraße. Das maßgebenden Kriterium für das Bestehen einer Gefahrenlage, der verkehrsrechtlich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung begegnet werden soll, ist das tatsächliche Unfallgeschehen. Bei dem in Rede stehenden Verkehrsbereich handelt es sich aus verkehrspolizeilicher Sicht nach der Anordnung der in Rede stehenden Führung der Radfahrenden auf die Fahrbahn um keinen Unfallschwerpunkt. Sollte sich in den nächsten Jahren herausstellen, dass Unfälle in Zusammenhang mit der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung zu verzeichnen sind werden wir eine erneute Prüfung vornehmen. Nach Auskunft der Straßenerhaltung befindet die Arberger Heerstraße in einem verkehrssicheren Zustand. Gründe für eine streckenweise Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Straßenzustandes liegen nicht vor. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Insofern ist von den Fahrzeugführenden zu erwarten, dass sie sich entsprechend verhalten, wenn damit zu rechnen ist, dass sich andere Verkehrsarten auf der Fahrbahn bewegen. Seit Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht vor mehr als einem Jahrzehnt handelt es sich dementsprechend um eine Alltagssituation mit der stets gerechnet werden muss. Radfahrende entscheiden dementsprechend selbst, ob sie die Fahrbahn oder die Nebenanlagen nutzen wollen, sofern diese in ausreichender Breite vorhanden sind. Da die Verkehrssicherheit in dem vom Beirat angesprochenen Bereich nicht beeinträchtigt ist, können wir wegen der Vorgabe des § 45 Abs. 9 StVO keine Anordnung auf Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit treffen, weil keine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Für die Reduzierung der Geschwindigkeit liegt uns somit keine valide Grundlage vor und wir müssen den Antrag ablehnen. Wir bedauern, Ihnen keine andere Auskunft geben zu können und stehen für Rückfragen selbstverständlich zur Verfügung der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 02.08.2022 u. a mit dem Thema „Erneute Prüfung Tempo 30 Arberger Heerstraße zwischen Einmündung Nauheimer Straße und der bereits eingerichteten Tempo 30 Strecke Hemelinger Heerstraße“ befasst und den anliegenden Beschluss gefasst:

Der Beirat Hemeligen fordert aufgrund der veränderten Verkehrssituation eine erneute Überprüfung des o.g. Bereiches zur Einführung von Tempo 30.

Durch die Überführung des Radverkehrs auf die Straße mit Schutzstreifen, die vor kurzem umgesetzt wurde, fahren nun alle Fahrradfahrenden stadteinwärts auf der Fahrbahn. Zuvor

mussten sie auf der gegenüberliegenden Seite den Rad- / Fußweg in Gegenrichtung benutzen. Da sich in diesem Bereich auch die Überführung auf die Fahrbahn befindet, ist eine besondere Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer:innen erforderlich. Schüler:innen der Wilhelm-Olbers-Schule aus Arbergen/Mahndorf kommend konnten bisher bereits an der Einmündung „Auf den Hellen“ mit Ampelunterstützung die Straßenseite wechseln. Dies ist jetzt nicht mehr erlaubt, so dass die Schüler:innen ohne Ampel im weiteren Verlauf am Ende der Bezirkssportanlage die Straße queren müssen. Sicherheit und mehr Aufmerksamkeit durch die Autofahrenden ist mit Tempo 30 besser umzusetzen als mit der Regelgeschwindigkeit Tempo 50.

Durch den Schutzstreifen, der laut StVO in der Regel nicht befahren werden darf, ist die Restbreite der Fahrbahn erheblich eingeschränkt. Stadtauswärts darf im o.g. Bereich zwar weiter der Gehweg von Radfahrenden mitbenutzt werden, die Regel soll aber auch hier die Benutzung der Fahrbahn sein. Für einen weiteren Schutzstreifen stadtauswärts ist die Restfahrbahn zu schmal. zur Sicherheit der Radfahrenden wird daher auch stadtauswärts Tempo 30 gefordert.

Durch die schmale verbliebene Restfahrbahn ist der Begegnungsverkehr zwischen PKW inzwischen sehr eng. Begegnungen mit Bussen oder LKW funktionieren nur mit Überfahrung des Radschutzstreifens. Daher ist auch zur Sicherheit des MIV die Anordnung von Tempo 30 beidseitig angezeigt.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

### **2023-35 Bitte um Vermittlung zum Thema Tempo 30 in**

Ihren Beschluss haben wir hinsichtlich der Einführung von Tempo 30 sorgfältig geprüft und werden nachfolgend die Prüfung der Beschlüsse erläutern und Ihnen das Ergebnis mitteilen. der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 02.08.2022 mit dem Bürgerantrag vom 21.07.2022 befasst, in dem geschildert wird, dass zwischen der Hannoverschen Str. 8 und 22 keine 30er-Zone angeordnet wurde, obwohl - die beiden angrenzenden Straßen (Christernstraße und weiterführende Hannoversche Straße) bereits 30er Zonen sind, es an beiden Enden Fußgängerüberwege gibt (Ecke Grenzappel mitsamt Zebrastreifen, Ecke Christernstraße sogar OHNE Zebrastreifen) und sich auf dem besagten Straßenabschnitt zwei Bushaltestellen (jeweils für eine Fahrtrichtung) mit einer hohen Frequentierung (durch Berufspendler, Discogänger und zahlreichen baustellenbedingten Busumleitungen) befinden. Das führt dazu, dass es etliche unnötige und starke Beschleunigungen auf einem sehr kurzen Straßenabschnitt gibt. Die Folgen sind: - hohes Unfallpotenzial - hohe Luftverschmutzung - hohe Lärmbelastigung. Der Bürger bittet daher um die folgenden Punkte: - Umwandlung des besagten Straßenabschnitts zu einer 30er Zone - Zebrastreifen für die Ecke Hannoversche Str./ Christernstraße. Nach intensiver Diskussion im Fachausschuss wird der Bürgerantrag von den Fachausschussmitgliedern unterstützt: Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert die Einführung von Tempo 30 auf der oben genannten Strecke und bittet das Amt für Straßen und Verkehr um Überprüfung, ob ein Zebrastreifen in dem o. g. Bereich aufgebracht werden kann. Die Straßenverkehrsbehörde geht davon aus, dass eine Tempo 30 Strecke geprüft werden soll, da in den umliegenden Straßen sowie auch im restlichen Teil der Hannoversche Straße eine Strecke angeordnet wurde. Entgegen der Beschreibung des Antragstellers ist an der Einmündung An der Grenzappel/Hannoversche Straße kein Zebrastreifen im Sinne der StVO eingerichtet. Es befindet sich dort eine Fußgänger- und Radfahrerfurt. Diese ist an genannter Stelle im Sinne aller Verkehrsregeln gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 Straßenverkehrs-

Ordnung (StVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Die Möglichkeiten, diese Höchstgeschwindigkeit weiter zu reduzieren, sind in der Straßenverkehrs-Ordnung abschließend aufgeführt. Insbesondere in Wohngebieten kann Tempo 30 angeordnet werden. Bei der Hannoversche Straße handelt es sich bekanntlich nicht um eine Wohnstraße. Die seitens des Antragstellers vermutete Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist keine Rechtsgrundlage diese weiter zu reduzieren. Dies ist schlichtes Fehlverhalten. Die ausgewiesene Geschwindigkeit ist eine Höchstgeschwindigkeit, die unter günstigsten Bedingungen gefahren werden darf. Eine erforderliche Voraussetzung für eine weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit wäre nach geltender Rechtsprechung das Bestehen einer besonderen Gefahrenlage in der betreffenden Straße, die sich aus den spezifischen örtlichen Verhältnissen ergibt und die das allgemeine Risiko für das Rechtsgut „Sicherheit des Verkehrs“ erheblich übersteigt. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Bei dem in Rede stehenden Verkehrsbereich handelt es sich aus verkehrspolizeilicher Sicht um keinen Unfallschwerpunkt. Im konkret benannten Zeitraum ereigneten sich insgesamt 3 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle. Bei keinem der Unfälle kam es zu Personenschäden. Es gab außerdem keine Kinder-, Fahrrad- oder Fußgängerbeteiligung. Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ ist von der Polizei kein mal erfasst worden. Grundsätzlich handelt es sich laut Aussage der Verkehrspolizei also um eine unauffällige Straße. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Kurven im oben genannten Bereich haben ohnehin eine entschleunigende Wirkung und die angesprochene Unübersichtlichkeit sollte demnach ebenfalls dazu führen, dass die Verkehrsteilnehmer sich mit der entsprechenden Aufmerksamkeit bewegen. Die beschriebenen Beschleunigungen bzw. der dadurch verursachte Lärm würde aufgrund der engen baulichen Gegebenheiten durch das Aufstellen des VZ 274 „30“ unter Umständen nicht gemindert. Dies ist bei Bedarf durch eine Lärmuntersuchung nachzuweisen. Im vorliegenden Fall kommt auch die Variante zur Anwendung, die einen Verzicht auf die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erlaubt, wenn „relevante Auswirkungen auf den ÖPNV-Taktfahrplan zu befürchten sind“. Gemäß Überprüfung durch die BSAG ist dies bei der hier verkehrenden Buslinie gegeben und gilt für sämtliche im Linienverlauf angesiedelten sensiblen Einrichtungen gleichermaßen. Wegen der Gefahr, dass fahrplanmäßige Anschlüsse bei den im Linienverlauf kreuzenden Linien bzw. die Wendezeiten an den Endhaltestellen (vorgeschriebene Pausenregelungen für das Fahrpersonal) nicht eingehalten werden können, kommt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im fraglichen Abschnitt nicht in Frage. Auch die Bewertung der Straßenraumverträglichkeit kam zu dem Ergebnis, dass die angeordnete Geschwindigkeit angemessen ist. Diesen Ergebnissen lassen sich leider keine weiteren Anhaltspunkte entnehmen, mit denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h begründet werden kann. Dieser Streckenabschnitt ist zudem nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. Da die Verkehrssicherheit in dem vom Beirat angesprochenen Bereich nicht beeinträchtigt ist, können wir wegen der Vorgabe des § 45 Abs. 9 StVO keine Anordnung auf Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit treffen, weil keine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Für die Reduzierung der Geschwindigkeit liegt uns somit keine valide Grundlage vor und wir müssen

der FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hatte sich auf seiner Sitzung am 02.08.2022 mit dem nachstehend den Bürgerantrag von Mücahit Özel vom 21.07.2022 befasst und diesen unterstützt: Zwischen der Hannoverschen Str. 8 und 22 ist keine 30er-Zone, obwohl - die beiden angrenzenden Straßen (Christernstraße und weiterführende Hannoversche Straße) bereits 30er Zonen sind, - es an beiden Enden Fußgängerübergänge gibt (Ecke Grenzappel mitsamt Zebrastreifen, Ecke Christernstraße sogar OHNE Zebrastreifen) und - sich auf dem besagten Straßenabschnitt zwei Bushaltestellen (jeweils für eine Fahrtrichtung) mit einer hohen Frequentierung (durch Berufspendler, Diskogänger und zahlreichen baustellenbedingten Busumleitungen befinden). Das führt dazu, dass es etliche unnötige und starke Beschleunigungen auf einem sehr kurzen Straßenabschnitt gibt. Die Folgen sind: - hohes Unfallpotenzial - hohe Luftverschmutzung - hohe Lärmbelästigung. Ich bitte daher um die folgenden Punkte: - Umwandlung des besagten Straßenabschnitts zu einer 30er Zone - Zebrastreifen für die Ecke Hannoversche Str./ Christernstraße. Zur Sitzung des Fachausschusses am 17.01.2023 wurde die Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr vom 28.11.2022 behandelt: Über Querungshilfen wird Seitens der senatorischen Behörde im Team Nahmobilität entschieden, aus diesem Grund sind wir darauf nicht weiter eingegangen. Ihren Beschluss haben wir hinsichtlich der Einführung von Tempo 30 sorgfältig geprüft und werden nachfolgend die Prüfung der Beschlüsse erläutern und Ihnen das Ergebnis mitteilen. der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 02.08.2022 mit dem Bürgerantrag vom 21.07.2022 befasst, in dem geschildert wird, dass zwischen der Hannoverschen Str. 8 und 22 keine 30er-Zone angeordnet wurde, obwohl - die beiden angrenzenden Straßen (Christernstraße und weiterführende Hannoversche Straße) bereits 30er Zonen sind, es an beiden Enden Fußgängerüberwege gibt (Ecke Grenzappel mitsamt Zebrastreifen, Ecke Christernstraße sogar OHNE Zebrastreifen) und sich auf dem besagten Straßenabschnitt zwei Bushaltestellen (jeweils für eine Fahrtrichtung) mit einer hohen Frequentierung (durch Berufspendler, Discogänger und zahlreichen baustellenbedingten Busumleitungen) befinden. Das führt dazu, dass es etliche unnötige und starke Beschleunigungen auf einem sehr kurzen Straßenabschnitt gibt. Die Folgen sind: - hohes Unfallpotenzial - hohe Luftverschmutzung - hohe Lärmbelästigung. Der Bürger bittet daher um die folgenden Punkte: - Umwandlung des besagten Straßenabschnitts zu einer 30er Zone - Zebrastreifen für die Ecke Hannoversche Str./ Christernstraße. Nach intensiver Diskussion im Fachausschuss wird der Bürgerantrag von den Fachausschussmitgliedern unterstützt: Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ fordert die Einführung von Tempo 30 auf der oben genannten Strecke und bittet das Amt für Straßen und Verkehr um Überprüfung, ob ein Zebrastreifen in dem o. g. Bereich aufgebracht werden kann. Die Straßenverkehrsbehörde geht davon aus, dass eine Tempo 30 Strecke geprüft werden soll, da in den umliegenden Straßen sowie auch im restlichen Teil der Hannoversche Straße eine Strecke angeordnet wurde. Entgegen der Beschreibung des Antragstellenden ist an der Einmündung An der Grenzappel/Hannoversche Straße kein Zebrastreifen im Sinne der StVO eingerichtet. Es befindet sich dort eine Fußgänger- und Radfahrerfurt. Diese ist an genannter Stelle im Sinne aller Verkehrsarten zielführend. Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Die Möglichkeiten, diese Höchstgeschwindigkeit weiter zu reduzieren, sind in der Straßenverkehrs-Ordnung abschließend aufgeführt. Insbesondere in Wohngebieten kann Tempo 30 angeordnet werden. Bei der Hannoversche Straße handelt es sich bekanntlich nicht um eine Wohnstraße. Die seitens des Antragstellenden vermutete Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist keine Rechtsgrundlage diese weiter zu reduzieren. Dies ist schlichtes Fehlverhalten. Die ausgewiesene Geschwindigkeit ist eine Höchstgeschwindigkeit, die unter günstigsten Bedingungen gefahren werden darf. Eine erforderliche Voraussetzung für eine weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit wäre nach geltender Rechtsprechung das Bestehen

einer besonderen Gefahrenlage in der betreffenden Straße, die sich aus den spezifischen örtlichen Verhältnissen ergibt und die das allgemeine Risiko für das Rechtsgut „Sicherheit des Verkehrs“ erheblich übersteigt. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Bei dem in Rede stehenden Verkehrsbereich handelt es sich aus verkehrspolizeilicher Sicht um keinen Unfallschwerpunkt. Im konkret benannten Zeitraum ereigneten sich insgesamt 3 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle. Bei keinem der Unfälle kam es zu Personenschäden. Es gab außerdem keine Kinder-, Fahrrad- oder Fußgängerbeteiligung. Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ ist von der Polizei kein mal erfasst worden. Grundsätzlich handelt es sich laut Aussage der Verkehrspolizei also um eine unauffällige Straße. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Kurven im oben genannten Bereich haben ohnehin eine entschleunigende Wirkung und die angesprochene Unübersichtlichkeit sollte demnach ebenfalls dazu führen, dass die Verkehrsteilnehmer sich mit der entsprechenden Aufmerksamkeit bewegen. Die beschriebenen Beschleunigungen bzw. der dadurch verursachte Lärm würde aufgrund der engen baulichen Gegebenheiten durch das Aufstellen des VZ 274 „30“ unter Umständen nicht gemindert. Dies ist bei Bedarf durch eine Lärmuntersuchung nachzuweisen. Im vorliegenden Fall kommt auch die Variante zur Anwendung, die einen Verzicht auf die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erlaubt, wenn „relevante Auswirkungen auf den ÖPNV-Takfahrplan zu befürchten sind“. Gemäß Überprüfung durch die BSAG ist dies bei der hier verkehrenden Buslinie gegeben und gilt für sämtliche im Linienverlauf angesiedelten sensiblen Einrichtungen gleichermaßen. Wegen der Gefahr, dass fahrplanmäßige Anschlüsse bei den im Linienverlauf kreuzenden Linien bzw. die Wendezeiten an den Endhaltestellen (vorgeschriebene Pausenregelungen für das Fahrpersonal) nicht eingehalten werden können, kommt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im fraglichen Abschnitt nicht in Frage. Auch die Bewertung der Straßenraumverträglichkeit kam zu dem Ergebnis, dass die angeordnete Geschwindigkeit angemessen ist. Diesen Ergebnissen lassen sich leider keine weiteren Anhaltspunkte entnehmen, mit denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h begründet werden kann. Dieser Streckenabschnitt ist zudem nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. Da die Verkehrssicherheit in dem vom Beirat angesprochenen Bereich nicht beeinträchtigt ist, können wir wegen der Vorgabe des § 45 Abs. 9 StVO keine Anordnung auf Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit treffen, weil keine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Für die Reduzierung der Geschwindigkeit liegt uns somit keine valide Grundlage vor und wir müssen den Antrag ablehnen. Auf der Sitzung wurde der nachfolgenden Beschluss gefasst: Der Beirat Hemelingen hat die ablehnende Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zu seinem Beschluss zu Tempo 30 in einem Bereich der Hannoverschen Straße zwischen Grenzappel und Christernstraße ausführlich beraten und bittet um erneute Prüfung, da aus Sicht des Beirates einige Punkte, die Voraussetzung für Tempo 30 sein können zutreffen und andere, die dagegensprechen, nicht geteilt werden. a) Bestehen einer besonderen Gefahrenlage: Im genannten Abschnitt der Hannoverschen Straße befindet sich das Veranstaltungszentrum „Aladin“, welches regelmäßig von großen Menschenmassen für Konzerte und andere Veranstaltungen besucht wird. Die Ansammlungen von der Tür füllen gerade zu Einlasszeiten oft die ganzen Bürgersteige aus, Fußgänger:innen benutzen daher oft auch die Fahrbahn. Gegenüber des Aladin befindet sich ein Imbiss, der gerne genutzt

wird und so häufiges Queren der Fahrbahn verursacht, vor allem in den dunklen Nachstunden. b) ÖPNV-Taktplan: Die Länge des benannten Bereiches beträgt 123 m, jeweils ca. mittig mit einer Bushaltestelle versehen, an den angrenzenden Straßen ist die Vorfahrt zu achten. Der Beirat hält es daher für ausgeschlossen, dass ein Bus auf mehr als 30 km/h beschleunigen kann, bevor er wegen der Vorfahrtsbeachtung wieder bremsen muss. c) Straßenquerschnitt: In beiden Richtungen ist der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, was zusätzlich eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kraftfahrenden erfordert. Abschließend kann gesagt werden, dass die Aufnahme dieses Bereiches in die Regelungen des Umfeldes zu Tempo 30 für die Kraftfahrenden die Situation übersichtlicher machen würde und eine de facto „Aufhebung“ von Tempo 30 für 123 m eher verwirrt als das Fahren erleichtert. Der Beirat bittet daher um Überprüfung der neuen Argumente. Bei einer möglichen Einführung von Tempo 30 in diesem Bereich bietet der Beirat Hemelingen an, aus seinen Mitteln (Stadtteilbudget Verkehr) die Aufbringung eines Schutzstreifens für Fahrradfahrende beidseitig incl. Rückbau der Mittelstreifenmarkierung sowie die Aufbringung von zwei Tempo 30 Piktogrammen und auch Fahrradpiktogrammen in diesem Bereich zu finanzieren.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (6 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Die Antwort des ASV auf den Beschluss vom 17.01.2023 wurde auf der Sitzung des Fachausschusses am 21.03.2023 behandelt: Ihren Beschluss haben wir hinsichtlich der Einführung von Tempo 30 sorgfältig geprüft. Wir werden nachfolgend die Prüfung erläutern und Ihnen das Ergebnis mitteilen. Der Beirat Hemelingen hat die ablehnende Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zu seinem Beschluss zu Tempo 30 in einem Bereich der Hannoverschen Straße zwischen Grenzappel und Christernstraße ausführlich beraten und bittet um erneute Prüfung, da aus Sicht des Beirates einige Punkte, die Voraussetzung für Tempo 30 sein können zutreffen und andere, die dagegensprechen, nicht geteilt werden.

a) Bestehen einer besonderen Gefahrenlage: Im genannten Abschnitt der Hannoverschen Straße befindet sich das Veranstaltungszentrum „Aladin“, welches regelmäßig von großen Menschenmassen für Konzerte und andere Veranstaltungen besucht wird. Die Ansammlungen von der Tür füllen gerade zu Einlasszeiten oft die ganzen Bürgersteige aus, Fußgänger:innen benutzen daher oft auch die Fahrbahn. Gegenüber des Aladin befindet sich ein Imbiss, der gerne genutzt wird und so häufiges Queren der Fahrbahn verursacht, vor allem in den dunklen Nachstunden. b) ÖPNV-Taktplan: Die Länge des benannten Bereiches beträgt 123 m, jeweils ca. mittig mit einer Bushaltestelle versehen, an den angrenzenden Straßen ist die Vorfahrt zu achten. Der Beirat hält es daher für ausgeschlossen, dass ein Bus auf mehr als 30 km/h beschleunigen kann, bevor er wegen der Vorfahrtsbeachtung wieder bremsen muss. c) Straßenquerschnitt: In beiden Richtungen ist der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, was zusätzlich eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kraftfahrenden erfordert. Abschließend kann gesagt werden, dass die Aufnahme dieses Bereiches in die Regelungen des Umfeldes zu Tempo 30 für die Kraftfahrenden die Situation übersichtlicher machen würde und eine de facto „Aufhebung“ von Tempo 30 für 123 m eher verwirrt als das Fahren erleichtert. Der Beirat bittet daher um Überprüfung der neuen Argumente. Eine besondere Gefahrenlage in diesem Teilbereich der Straße wurde von Seiten der Polizei nicht berichtet. Das geschilderte Geschehen ist vielmehr eine Alltagssituation, die sich vor jedem Einzelhandel, Schnellrestaurant oder Veranstaltungszentrum im gesamten Stadtgebiet so abspielen könnte. Die Regelungen im restlichen Straßenverlauf würden einer rechtlichen Überprüfung nicht Stand halten und können daher nicht als Argument zur Erweiterung herangezogen werden. Der weitere Verlauf der Hannoversche Straße lässt eher aufgrund der veränderten baulichen Gestaltung darauf schließen, dass man sich neu orientiert und die Geschwindigkeit anpasst, weil nicht zu erwarten ist, dass hier weiterhin Tempo 30 gilt. Den neuen Argumenten des Fachausschuss "Bau, Klimaschutz und Mobilität" kann nicht gefolgt werden. Da die Begründung nicht ausreicht lehnen wir die Einführung von Tempo 30 erneut ab und verweisen im Übrigen auf die Ablehnung vom 28. November 2022.

### **2023-36 Ausschluss Freiluftpartys 2023**

der Beirat Hemelingen hat in seinem zuständigen Fachausschuss am 13.02.2023 unten beigefügte Beschlüsse gefasst. Wir bitten um Beachtung und Umsetzung in Ihrem Hause. 1) Der Beirat Hemelingen schließt die Flächen rund um den Hemelinger See für Freiluftpartys im Jahr 2023 aufgrund der am benachbarten Hemelinger Sand stattfindenden Dauerveranstaltung „Die Komplette Palette“ aus. 2) Der Beirat Hemelingen behält sich vor, auch die Flächen um den Mahndorfer See für Freiluftpartys auszuschließen, falls es zu einer Fortsetzung der dauerhaften Veranstaltung „MaHo-Beach“ oder ähnlichen Dauerveranstaltungen dort kommt. 3) Für den Bereich Hastedter Park am Weserwehr begrenzt der Beirat Hemelingen die Veranstaltungen auf drei pro Jahr. Der Beirat empfiehlt der Bremischen Bürgerschaft, entsprechende zahlenmäßige Einschränkungen als Möglichkeit in das Gesetz aufzunehmen. Dies wird als sinnvoller erachtet, als wie im Jahr 2022 nach drei Veranstaltungen die Fläche auszuschließen, da über eine breitere Verteilung im Jahr die Akzeptanz in der Bevölkerung besser sein könnte. 4) Der Beirat empfiehlt den Veranstaltern der Freiluftpartys aus den Kollektiven, für Veranstaltungen im Stadtteil Hemelingen Flächen im Gewerbepark Hansalinie oder im Gewerbegebiet Bremer Kreuz zu nutzen, dort sind Belastungen für Anwohnende unwahrscheinlich. Beirat und Ortsamt bieten an, bei der Flächensuche behilflich zu sein.

### **2023-37 Einbau von Baumnasen – Mahndorfer Deich**

der Beirat Hemelingen hat sich auf seiner Sitzung am 20.04.2023 u.a. mit dem Thema „Einbau von Baumnasen – Mahndorfer Deich“ lt. anliegendem Lageplan befasst und einstimmig beschlossen, die Kosten für den Einbau der Verschränkungen aus dem Verkehrsbudget bis zu ca. 40.000 € zu übernehmen. Die Baumnasen sollen nicht versiegelt, sondern bepflanzt werden. Daher sollen auch die Kosten für die Bepflanzung i. H. v. ca. 1.500,00 € aus dem Verkehrsbudget erfolgen.

### **2023-38 Schulwegsicherung Wilhelm-Olbers-Schule (P)**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 20.04.2023 Schulwegsicherung Wilhelm-Olbers-Oberschule Der Beirat übernimmt die Kosten der Vorplanung der Leistungsphasen 1 und 2 i. H. v. 19.000,00 € aus dem Verkehrsbudget des Beirates Abstimmungsergebnis: Zustimmung (12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-39 Barrierefreier Umbau Ecke Brünsweg / Eller**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 20.04.2023 Barrierefreier Umbau Ecke Brünsweg/Ellernstraße Der Beirat übernimmt die Kosten für die Absenkung der Bordsteine im Kreuzungsbereich Brünsweg / Ellernstraße mit taktilen Bodenleitlinien aus dem Verkehrsbudget. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-40 Zufahrt zum Mahndorfer See - Findling und**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 20.04.2023 Aufstellung eines Findlings sowie eines VZ 625-10 (Richtungstafel in Kurven) bei der Zufahrt zum Mahndorfer See. Der Beirat übernimmt die Kosten für die Aufstellung eines Findlings sowie die Aufstellung eines VZ 625-10 i. H. v. 400 € brutto bei der Zufahrt zum Mahndorfer See aus dem Verkehrsbudget des Beirates. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (11 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen)

### **2023-41 Lärmaktionsplanung**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 20.04.2023 Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung sowie Anträge zur Haushaltsaufstellung gem. § 8 Abs.4 BeirOG Der Beirat Hemelingen ergänzt zu den veröffentlichten Lärmwerten im Bereich Straße und Schiene: Dem Beirat wurden zusätzlich zu den aus den Daten auffälligen Bereichen Beschwerden aus folgenden Gebieten vorgetragen: Hemelinger Rampe; Hemelinger Werder; Marschstraße; Hastedter Osterdeich Besonders belastet sind aus Sicht des Beirates, wie es auch aus den Daten hervorgeht (teilweise über 75 dB): Gebiet Angeln/Ende Heumarschstraße/Am Hahnenberg (ohne jeglichen Lärmschutz zur A1); Marschstraße 54/56; Hannoversche Straße 36, 38, 40, 42, 58; Hastedter Heerstraße 124 – 445; Malerstraße; Hastedter Osterdeich; Zum Sebaldsbrücker Bahnhof sowie die Heerstraßenzüge. Für den Bereich Zum Sebaldsbrücker Bahnhof soll beachtet werden, dass auf der gegenüberliegenden Seite (Beneckendorfallée/Sebaldsbrücker Heerstraße) im Rahmen des Neubaus der EÜ Sebaldsbrück eine Lärmschutzwand entsteht und ggf. durch Reflektion der Lärm auf der Hemelinger Seite zusätzlich ansteigen könnte. Zudem wird nach Abschluss der Bauarbeiten die Zuggeschwindigkeit auf 160kmh angehoben (die Geschwindigkeit war durch das marode Brückenbauwerk bisher reduziert). Die zuständigen Stellen werden aufgefordert dazu mit dem Eisenbahnbundesamt in Gespräche zu gehen und die Ergebnisse dem Beirat Hemelingen mitzuteilen. Aufgrund der Überschreitung der Auslöseschwellenwerte an der Autobahn A1 fordert der Beirat einen effektiveren aktiven Lärmschutz durch geänderte und höhere Lärmschutzwände. Auch die Lücke im Lärmschutz zwischen dem Kleeblatt Hemelingen und der Lärmschutzwand in Arbergen muss geschlossen werden. Außerdem fordert der Beirat ein zusätzliches nächtliches Tempolimit auf der A1 um die Überschreitung der Lärmwerte zu reduzieren. Auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Autobahnzubringer Hemelingen wird für notwendig erachtet. Der Beirat verweist auf seinen Beschluss vom 11.03.2021 zu der Thematik. Grundsätzlich wünscht sich der Beirat an Straßen an denen die Auslöseschwellenwerte erreicht werden, eine Geschwindigkeitsreduzierung um den gesundheitsschädlichen Lärm zu reduzieren. Die gemittelten Lärmwerte des Flugverkehrs suggerieren, dass der Fluglärm nicht besonders hoch ist. Die tatsächlichen hohen Einzelschallereignisse des Flugverkehrs sind aber erheblich und belasten insbesondere im Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) die Bevölkerung. Nächtlicher Fluglärm belastet und schädigt die Gesundheit und zahlreiche Gutachten z.B. die NORAH-Studie und die fachliche Einschätzung des Umweltbundesamts belegen das. Der Beirat verweist auf seinen Beschluss vom 23.11.2020 zu der Thematik und fordert den Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) frei von Flugbewegungen zu halten (Ausnahme Ambulanzflüge). Beachtet werden sollte für den Beiratsbereich Hemelingen, dass sich verschiedene Lärmquellen überschneiden (Flug-, Schienen- und Straßenlärm, zudem Belastungen durch die Industrie). Der Beirat fordert das zuständige Fachressort auf, aus den Erkenntnissen des Lärmaktionsplanes Handlungsoptionen für einen besseren Schutz der Bürger:innen vor Lärm zu erarbeiten und bei den Haushaltsberatungen Mittel für passiven und aktiven Lärmschutz einzufordern. Bei den verschiedenen Verkehrsmitteln sollte auch eine Geschwindigkeitsreduzierung als Mittel zum Lärmschutz geprüft werden. Wenn dazu Einzelgutachten notwendig sind, sollen auch dafür Mittel im Haushalt zur Verfügung gestellt werden. Die finanzrelevanten Teile dieses Beschlusses sind als „Anträge zur Haushaltsaufstellung“ gem. § 8 Abs. 4 BeirOG zu verstehen und an die zuständigen Fachbereiche, Deputationen und Ausschüsse weiterzugeben. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-42 Verlängerung der Wahlperiode des Jugendbeirats**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 20.04.2023 Verlängerung der Wahlperiode des Jugendbeirates Hemelingen 2021-2023: Der Beirat Hemelingen verlängert die laut der Ordnung für die Wahl des Jugendbeirates Hemelingen, 1. Teil, I Nr. 2, im Juli 2023 endende Wahlperiode um vier Monate. Begründung: Auf der Ebene der Stadtgemeinde Bremen gibt

es Bestrebungen, den Wahlmonat für Jugendbeiräte in den verschiedenen Stadtteilen zu vereinheitlichen. Auch wenn durch weiterhin unterschiedliche Wahlperioden kein gemeinsames Wahljahr entsteht, kann durch die Bündelung mehrerer Jugendbeiratswahlen in einem Monat bremenweit besser Öffentlichkeitsarbeit für Jugendbeiratswahlen gemacht werden. Die Senatskanzlei hat als gemeinsamen Wahlmonat den November vorgeschlagen, da so die für Jugendbeiratsprojekte „verlorene Zeit“ während des laufenden Haushaltsjahres minimiert werden könne. Auch die Jugendbeiräte Hemelingen und Huchting, die in diesem Jahr ihren Wahlmonat verschieben müssten, befürworten diesen Schritt.  
Abstimmungsergebnis: Zustimmung (12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-43 Öffnungszeiten von Jugendeinrichtungen im**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 20.04.2023 Öffnungszeiten von Jugendeinrichtungen im Stadtteil Sehr geehrter Herr Hermening, sehr geehrte Damen und Herren, Frau Senatorin Stahmann, die den Beschluss des Beirates Hemelingen vom 20. April 2023 mit großem Interesse gelesen hat, bat mich, Ihnen folgende Stellungnahme unseres Hauses zukommen zu lassen: Der verabschiedete Beschluss des Beirates Hemelingen spiegelt die angeregte Debatte und den inhaltlichen Austausch zur Ausgestaltung der Angebote der Offenen Kinder- und Jugendarbeit in Hemelingen wider. In der 29. Sitzung des Jugendhilfeausschusses ( Lfd. Nr.: 44/22 JHA) sowie in der Sondersitzung des Jugendhilfeausschusses am 20.01.2023 zum Jugendbericht wurden der Jugendbericht und die Handlungsempfehlungen beraten. In einer Handlungsempfehlung wird die Überprüfung der Angebots- und Öffnungszeiten der Einrichtungen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit empfohlen. In der 32. Sitzung des Jugendhilfeausschusses am 20.04.2023 wurde die Stellungnahme der Unterarbeitsgruppe zum Jugendbericht beraten und beschlossen, die Empfehlungen gemäß § 5 Abs. 2 BremAGKJHG an die Bremische Bürgerschaft weiterzuleiten. Die Stellungnahme enthält Empfehlungen zu der Handlungsempfehlung des Jugendberichts zu den Öffnungszeiten der Angebote der Offenen Kinder- und Jugendarbeit. Die Befassung mit den Erkenntnissen des Jugendberichtes, der Stellungnahme und die die Weiterentwicklung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit sind regelmäßig Thema der Sitzungen des Jugendhilfeausschusses und der Beratungen in der Arbeitsgemeinschaft nach §78 SGB VIII "Kinder und Jugendförderung". Hierzu stehen die freien Träger der Jugendhilfe, das Amt für Soziale Dienste, und das Referat Kinder- und Jugendförderung kontinuierlich im Austausch. Die Rückmeldungen aus dem Amt für Soziale Dienste zeigen, dass die Akteure der Offenen Kinder und Jugendarbeit im Stadtteil Hemelingen in einem kontinuierlichen und guten Austausch stehen, der die langjährige und kooperative Zusammenarbeit der Akteure im Arbeitsfeld auszeichnet. Die anstehende Aktualisierung der Stadtteilkonzepte als Planungsinstrument für die Offene Kinder- und Jugendarbeit im Stadtteil wird das Thema Öffnungszeiten beinhalten. Vielen Dank für Ihr Engagement für Kinder und Jugendliche in Hemelingen.

### **Beschluss**

### **des Beirates Hemelingen vom 20.04.2023 Öffnungszeiten von Jugendeinrichtungen im Stadtteil**

Der Beirat fordert Öffnungszeiten der Jugendeinrichtungen im Stadtteil Hemelingen auch am Wochenende.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (8 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Mit freundlichen Grüßen

2023-44 Sperrung der Brücke über den Autobahnzubri

## **Beschluss des Fachausschusses Bau, Klimaschutz und Mobilität vom 25. April 2023**

### *Kleine Marschstraße – Sperrung für den Durchgangsverkehr*

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihren Beschluss haben wir geprüft und sind zu folgendem Ergebnis gekommen:

Der Fachausschuss Bau, Mobilität und Klimaschutz des Beirates Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, die Brücke über den Autobahnezubringer Hemelingen (Kleine Marschstraße) für den Durchgangsverkehr zu sperren. Autobahnmeisterei, Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste sollen die Brücke weiter nutzen können, ebenso Fußgänger:innen und Fahrradfahrende. Es soll geprüft werden, ob die Anordnung einer Fahrradstraße in diesem Bereich möglich wäre. Begründet wird dies damit, 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 Hansalinie genutzt wird. Zur Sicherheit der Fußgänger:innen und Radfahrenden hatte der Beirat die Anlegung eines Fuß- und Radweges gefordert, das ist aus technischen Gründen nicht möglich.

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs verbieten. Wir haben daher vom Senator für Inneres die Unfallzahlen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit Beteiligung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden im Bereich der Brücke für den Zeitraum von 10 Jahren angefordert. Es wurden keinerlei Unfälle verzeichnet.

In bestimmten Bereichen des öffentlichen Verkehrsraumes ist es erforderlich, den Verkehr insgesamt oder für bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern zu untersagen. Bevor eine solche Untersagung in Form eines Verkehrsverbotes ergeht, ist eine besondere Prüfung der Verhältnismäßigkeit dieser angestrebten Regelung erforderlich. Würden Verkehrsverbote zu leichtfertig auf der Grundlage unzureichend geprüfter Sachlagen ergehen, wären die Eingriffe in die Rechte der betroffenen Verkehrsteilnehmer rechtswidrig.

Anlieger und Anwohner können durch entsprechende Zusatzbeschilderung von der Regelung ausgenommen werden. Nach der in der aktuellen Rechtsprechung weiten Auslegung des Anliegerbegriffs müssen wir im Rahmen einer möglichen Anordnung eines Durchfahrverbots beachten, wer eine mögliche Beziehung zu den Anwohnern oder Grundstücken in der gesperrten Zone haben könnte.

Die Beschilderung „Anlieger frei“ wäre in diesem Fall erforderlich, da beispielsweise die Autobahnmeisterei den Weg zum Autobahnezubringer in stadtauswärtiger Richtung zwingend weiterhin nutzen muss, weiterhin ist die Firma Bockmeyer gegenüber ansässig. Im Nahbereich finden sich weitere Firmen und auch Lieferverkehre finden über diese Zufahrtstraße in das Mischgebiet statt. Dadurch würde auch weiterhin eine Gefährdung der von Ihnen genannten

Verkehrsteilnehmergruppen bestehen bleiben. Eine Ausnahme nur für Polizei, Rettung, Feuerwehr und Autobahnmeisterei ist in der Straßenverkehrs-Ordnung zudem nicht vorgesehen.

Da die vorherrschende Verkehrsart der MIV ist kann die Sperrung für eben diesen nicht die richtige Lösung sein. Da nach Prüfung der Unfallzahlen aber von einer Gefahrenlage ohnehin nicht ausgegangen werden kann können wir dem Wunsch nach Sperrung nicht entsprechen.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße kann derzeit nicht abschließend geprüft werden, da momentan die Leitlinie „Fahrradstraßen“ angepasst wird. Es ist davon auszugehen, dass die Leitlinie voraussichtlich noch in diesem Jahr von SBMS 51 final überarbeitet wird. Im Anschluss daran nehmen wir den Prüfauftrag unaufgefordert wieder auf.

der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ sich auf seiner Sitzung am 25.04.2023 u. a. mit der nachstehenden Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr auf den Beschluss „Bau eines Fuß- und Radweges auf der Brücke über den Autobahnzubringer (Kleine Marschstraße)“ vom 17.02.2023 befasst: Die Maßnahme kann leider aus verschiedenen Gründen leider nicht umgesetzt werden. Einerseits ist eine Verbreiterung der Kappen auf dem Bauwerk aus statischen Gründen nicht möglich. Andererseits ist für einen Fuß- und Radweg der vorhandene Straßenquerschnitt zu schmal. Wir bedauern, hier keine andere Aussage treffen zu können. Der nachstehende Beschluss ist auf der Sitzung gefasst worden: Brücke über den Autobahnzubringer (Kleine Marschstraße) Der Fachausschuss Bau, Mobilität und Klimaschutz des Beirates Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, die Brücke über den Autobahnzubringer Hemelingen (Kleine Marschstraße) für den Durchgangsverkehr zu sperren. Autobahnmeisterei, Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste sollen die Brücke weiter nutzen können, ebenso Fußgänger:innen und Fahrradfahrende. Es soll geprüft werden, ob die Anordnung einer Fahrradstraße in diesem Bereich möglich wäre. Begründung: Die Kleine Marschstraße incl. Brücke wird zunehmend von PKW und Kleintransportern als Zufahrt in das Gewerbegebiet am Hemelinger Hafendamm und bei Stau auch zur Hansalinie genutzt. Zur Sicherheit der Fußgänger:innen und Radfahrenden hatte der Beirat die Anlegung eines Fuß- und Radweges gefordert, dass ist aus technischen Gründen nicht möglich. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Wir bitten um Prüfung / Umsetzung in Ihrem Hause.

### **2023-45 Verbesserung des Stichweges neben der Arbe**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 04.05.2023 Verbesserung des Stichweges neben der Arberger Rottkuhle Der Beirat Hemelingen übernimmt die Straßenbaukosten zur Herstellung des Stichweges neben der Arberger Rottkuhle in Höhe von 9.500 € aus seinem Verkehrsbu

### **2023-46 Öffentliche Nutzung des Schulhofes der GS**

in unserer Beiratssitzung am 4. Mai wurde das Thema Schulhof Grundschule Osterhop erörtert, dabei auch auf die bestehende Regelung zur Schulhofnutzung außerhalb des Schulbetriebes hingewiesen (unten beigefügt). Inzwischen wurden die Ehrenamtlichen aus der Nachbarschaft aufgefordert, ihre Schlüssel für das Tor abzugeben, sie hatten die Öffnung und Schließung übernommen. Leider gab es heute bereits eine Beschwerde, dass der Schulhof gestern, am Sonntag, abgeschlossen war. Es ist sehr ärgerlich, dass der Beirat sich jetzt schon seit Jahren mit dem Thema befassen muss und die Kinder an so schönen sonnigen Tagen wie gestern nicht den Spielplatz nutzen können. Könnten Sie der Sache nachgehen und die Öffnung des Schulhofes bitte umgehend veranlassen? Ich beziehe mich

auf die Rechte des Beirates §10 (2) Nr.4. Der Beirat hat keinem Antrag der Schule zur Schließung des Schulhofes zugestimmt, daher gilt beigefügte grundsätzliche Regelung. Sehr geehrter Herr Hermening, vielen Dank für die Übermittlung des Beschlusses, zu dem ich im Nachgang zu den Absprachen auf der Beiratssitzung am 4. Mai 2023 gerne auch schriftlich Bezug nehme. Es wird dafür Sorge getragen, dass die Grundschule Osterhop den Schulhof der Grundschule während der unterrichtsfreien Zeit als Spielplatz für Kinder bis zu 14 Jahren entsprechend des Beschlusses freigibt.

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 04.05.2023 Öffentliche Nutzung des Schulhofes der Grundschule Osterhop Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Kinder und Bildung auf, dafür Sorge zu tragen, dass die Grundschule Osterhop den Schulhof der Grundschule während der unterrichtsfreien Zeit als Spielplatz für Kinder bis zu 14 Jahren freigibt. Auf das Senatsprotokoll vom 06.02.1973, Nr. 19 „Freigabe der Schulhöfe als Kinderspielfläche“ und die Dienstanweisung vom 01.05.1973 wird verwiesen: 1 Die Pausenhöfe der öffentlichen Schulen in der Stadtgemeinde Bremen werden während der unterrichtsfreien Zeit als Spielplätze für Kinder bis zu 14 Jahren freigegeben. Beginn der Öffnungszeiten: mit dem Schluss des Schulunterrichts, frühestens jedoch um 15:00 Uhr. Ende der Öffnungszeiten: bis zum Einbruch der Dunkelheit spätestens jedoch bis 19:00 Uhr. Die unterrichtsfreie Zeit wird durch die Schule bekanntgegeben. Während der Ferien sind die Pausenhöfe auch in der Zeit von 9:00 – 13:00 Uhr freigegeben. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-47 Parkraumüberwachung Stadtteil Hemelingen**

der Beirat Hemelingen hat sich mit der Nachbereitung der gemeinsamen Planungskonferenz „Ausund Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Osterholt und Hemelingen vom 15.09.2022 befasst und am 17.01.2023 Forderungen zu drei Themenfelder sowie weiteren Einzelthemen beschlossen. Im Folgenden gehe ich auf die Punkte im Einzelnen ein. Zum Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen: 1. „Eine vermehrte Verkehrsüberwachung“ Die Parkraumüberwachung liegt in der Zuständigkeit des Senator für Inneres bzw. des Ordnungsamts. 2. „Die Prüfung von mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit Parkenden PKW im Ortsteil Hastedt“ Die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geprüft werden. Diese Maßnahmen sind optionale Elemente des definierten Maßnahmenbündels zum Ordnen des Kfz-Parkens und zur Neuverteilung des Straßenraums (siehe „Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025“, Senatsbeschluss vom 20.09.2022). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zunächst in den hochbelasteten, innenstadtnahen Quartieren. So hat es die Bürgerschaft am 17.11.2020 beschlossen (siehe Bürgerschaftsbeschluss zum Änderungsantrag des Bürgerantrags „Platz Da!“). Erst danach werden auch belastete Quartiere anderer Stadtteile bearbeitet (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, der städtischen

Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis am 24.11.2022“). Der Belastungsgrad der Quartiere wird für die Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge herangezogen. Ein Vorziehen des Ortsteils Hastedt ist nicht möglich, da die Bearbeitungskapazitäten begrenzt sind und dieses zulasten anderer Stadtteile gehen würde, die als prioritär eingestuft wurden. Aktuell werden Personalstellen bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und dem Amt für Straßen und Verkehr für die Umsetzung der Maßnahmen geschaffen. Mit diesen Personalkapazitäten ist geplant, vier bis fünf Quartiere pro Jahr zu bearbeiten. 3. „die Stellplatz VO- Regional differenziert anzupassen“ Das Stellplatzortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen wurde am 1. Oktober 2022 durch das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz abgelöst. Das Gesetz regelt u.a. die Erforderlichkeit, Anzahl, Größe, Beschaffenheit und

Gestaltung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, und ein notwendiges, vorhabenbezogenes Mobilitätsmanagement im Rahmen von Neubau, Änderungen und Nutzungsänderungen von Gebäuden. Dabei wurde das Stadtgebiet unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse in drei Gebietszonen eingeteilt (§ 2). Nach den Gebietszonen werden u.a. der Stellplatznormbedarf inkl. Reduzierung, der Anteil am notwendigen Mobilitätsmanagement oder die Ablöse von Stellplätzen differenziert. Hemelingen liegt in der Gebietszone III. 4. „eine Konzeptentwicklung um das Parken vom Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr) Parken ist Gemeingebrauch. Es ist rechtlich nicht möglich, das Parken nur für Firmenfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Die gesetzliche Parkregelung nach § 12 Abs. 3a StVO sieht ein Parkverbot in reinen und allgemeinen Wohngebieten in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t vor. Dies gilt gleichermaßen für Privatfahrzeuge und Firmenfahrzeuge. 5. „die Prüfung der Einrichtung von Quartiersparkhäusern in besonders belasteten Gebieten“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau plant, eine Machbarkeitsstudie für den Bau und Betrieb von Quartiersgaragen in Bremen in Auftrag zu geben. Eine entsprechende Ausschreibung wird derzeit vorbereitet. Das Ziel der Studie ist die Identifizierung möglicher Standorte für Quartiersgaragen sowie die grobe Prüfung der Machbarkeit von Quartiersgaragen auf geeigneten Standorten in Quartieren mit hohem Parkdruck. 6. „die Schraffieren Kurven/Einmündungen“ Sperrflächen werden markiert, wenn Fahrzeugführenden die Benutzung bestimmter Verkehrsflächen verboten werden soll. Auf ihnen darf weder gefahren noch gehalten oder geparkt werden. Sperrflächen können vom Amt für Straßen und Verkehr unter anderem in Einmündungsbereichen angeordnet werden, um das Parken zu verhindern und die Befahrbarkeit z.B. für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr sicherzustellen. 7. „mehr Parkraumbewirtschaftung“ siehe dazu die Antwort auf Frage 2 8. „die Barrierefreiheit auf Gehwegen zu gewährleisten (zugeparkte Gehwege verhindern und Zuwiderhandlungen ahnden) im Sinne des "Konzeptes zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken", dabei sollen auch Bereiche Hemelingsens, die besonders stark belastet sind (Hastedt) frühzeitiger mit einbezogen werden.“ siehe dazu Antwort auf Frage 1 und 2 Nach dem „4-Punkte-Plan“ zum Umgang mit Gehwegparken werden darüber hinaus kurzfristige Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in Straßen mit sehr stark eingeschränkter Barrierefreiheit (Restgehwegbreite unter 1,10 m) umgesetzt (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken“). Nach einer Bearbeitung von Straßen in den innenstadtnahen Stadtteilen werden diese kurzfristigen, straßenbezogenen Interventionen auch in anderen Bereichen Bremens erfolgen. 9. „Die Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr jederzeit freihalten“ siehe dazu Antwort auf Frage 1. Darüber hinaus werden derzeit Engstellen in den Quartieren, die sich aufgrund regelwidrigen Parkens ergeben, auf eine mögliche verminderte Rettungssicherheit überprüft. Beispielsweise kann durch beidseitig regelwidriges Parken die Fahrgasse zu schmal für die Befahrung von Rettungsfahrzeugen werden. Identifizierte Gefahrenstellen werden kurzfristig durch das Amt für Straßen und Verkehr behoben. Der Stadtteilbeirat kann beim Amt für Straßen und Verkehr die Überprüfung und ggf. Beseitigung konkreter Engstellen beantragen. Zur Entlastung der Quartiere Radverkehr stärken: 10. „Deutlich mehr Fahrradstellplätze in den Quartieren“ Mit dem Programm Fahrradbügel in den Stadtteilen soll das Angebot im Stadtgebiet sukzessive ausgeweitet werden. Zunächst werden drei ausgewählte Stadtteile (Woltmershausen, Blumental, Schwachhausen) vertieft bearbeitet. Beschlüsse der Beiräte werden wohlwollend geprüft. 11. „Alternative Mobilitätskonzepte auch in Außenbereichen fördern (Carsharing z.B. Cambio), Radverkehr“ Mit dem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz ist die Erstellung von Mobilitätskonzepten für Neubauvorhaben vorgeschrieben und wird entsprechend im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt. 12. „Radpremiumrouten zeitnah umzusetzen“ Die Planung und Umsetzung der Premiumroute D.15 läuft sukzessive und in

Abstimmung mit dem Beirat. Folgende Abschnitte sind aktuell in der Bearbeitung und sollen wie folgt fertiggestellt werden: - Föhrenstraße zw. Kraftwerk und Pfalzburger Straße: fertiggestellt - Alter Postweg zw. Föhrenstraße und Quintschlag: Fertigstellung für April 2023 geplant - Ahrlingstraße: Fertigstellung für April 2023 geplant - Hastedter Ostderdeich: Baubeginn im Juli 2023 geplant (Fertigstellung Oktober 2023) - Im Surfelde: Umsetzung nach Fertigstellung Unterführung Hastedter Brückenstraße Der Abschnitt zwischen Hermann-Osterloh-Straße und P+R-Anlage am Bahnhof Mahndorf wird in Zusammenarbeit mit der WFB bearbeitet. Im Rahmen der regionalen Machbarkeitsstudie RMS21 (Vorgang VL 20/7259 - Bremische Bürgerschaft (bremische-buergerschaft.de)) wird als Route B4 die Anbindung nach Oyten als Premiumroute untersucht. Die verkehrliche Anbindung der Korbinselbrücke (Wesersprung Ost) als Premiumroute wird mit dem Brückenprojekt integriert betrachtet.

13. „Die Unterführung Hastedter Brückenstraße/ Hastedter Osterdeich zügig umzusetzen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass kein sog. Angstrraum entsteht“ Die Planungsleistungen für die Unterführung Hastedter Brückenstraße werden im 1. Quartal 2023 vergeben und voraussichtlich bis 2025 abgeschlossen, so dass in 2026 mit der baulichen Umsetzung zu rechnen ist. Das Thema Angstrraum wird im Hinblick auf eine großzügige Weite (9 m lichte Breite) eines möglichst kurzen Bauwerks sowie Beleuchtung berücksichtigt.

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

15. „die Radpremiumroute zeitnah zwischen dem Bahnhof Mahndorf und Achim verknüpfen“ Die Verlängerung der Premiumroute D.15 vom Bahnhof Mahndorf bis zur Stadtgrenze Achim wird in die D.15 integriert.

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

17. „die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen Habenhausen) (Teil Radpremiumroute) prioritär umzusetzen“ Die Planungsleistungen für die Korbinselbrücke werden im 1. Quartal 2023 vergeben. Mit einer Fertigstellung ist Ende 2027 zu rechnen.

18. „Mehr Bike & Ride Angebote am Bahnhof Mahndorf (Fahrradparkhaus, mehr gesicherte Abstellmöglichkeiten.“ Am Bahnhof Mahndorf ist im Jahr 2022 eine neue Bike+Ride - Anlage eröffnet worden, als erster Bremer Standort mit dem neuen Standardtyp. Die Anlage bietet Witterungsschutz und einen abgeschlossenen

Bereich mit Lastenradstellplätzen und Schließfächern mit Ladestation. 19. „An Ampeln – Mülleimer in Radfahrer:innenhöhe aufzustellen und Beim Anhalten – Ständer für Füße zur Verfügung zu stellen“ Serviceangebote für den Radverkehr wie Trittbretter an Wartesituationen oder Mülleimer sind in der VEP-Maßnahme D.26 enthalten. Bisher wurden und werden die Prioritäten der Radverkehrsförderung in den Ausbau der Infrastruktur gesetzt. 20. „Mehr Fahrradleitsysteme bereit zu stellen“ In Bremen sind die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes mit Fahrradwegweisung ausgedeutert. Für Premiumrouten ist eine intuitive Routenführung über Beschilderung (EinschubSchilder in der Wegweisung) sowie Markierung vorgesehen. 21. „Ladestationen für E-Bikes anzubieten“ Siehe Antwort zu Punkt 18. ÖPNV 22. „die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler\*innen“ Die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler:innen ist umfassend hinsichtlich der Finanzierbarkeit zu prüfen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht im regelmäßigen Kontakt mit dem ZVBN zur Anpassung des Tarifsystems in Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets und möglicher weiterer Optionen, die auch mit dem Land Niedersachsen abgestimmt werden. 23. „die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt)“ Das Gebiet Uphusen (bedient durch die Linie 38) gehört zur Zone 100, daher keine Preisänderungen nötig sind (Stand 01. 02. 2023, laut [www.vbn.de](http://www.vbn.de)). 24. „die unverzügliche die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich“ Laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sind die Verlängerungen der Linien 2, 3 und 10 geplant, konkrete Planungen liegen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht vor. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird der Beirat hierzu frühzeitig beteiligt. 25. „Verbesserung der Busanbindung Hansalinie (ohne zeitliche Lücken)“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht in Kontakt mit der BSAG, um die Situation der Busanbindung zur Hansalinie zu verbessern. 26. „endlich den Haltepunkt Hansalinie der DB umzusetzen“ Das Fahrgastpotenzial für einen Haltepunkt im Gewerbepark Hansalinie wurde im Rahmen der Verkehrsmodellierungen in der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 als sehr gering berechnet. In Verbindung mit dem hohen Aufwand zur Errichtung einer neuen Verkehrsstation und den betrieblichen Auswirkungen auf den übrigen Schienenverkehr wird der Haltepunkt nicht weiterverfolgt. 27. „Die Hansalinie und Eisenbahnersiedlung (Sebaldsbrück) ggf. mit Anruftaxi und/oder Kleinbussen verbinden“ Das Thema Ride-Sharing wird im VEP behandelt. Kleinteilige Zubringerverkehre sind in den Angebotsstufen der VEP-Teilfortschreibung vorgesehen. 28. „Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und ZVBN werden zusammen prüfen, ob zusätzliche Abfahrten wirtschaftlich und finanzierbar sind. 29. „Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und BSAG werden prüfen, welche Möglichkeiten zur Anschlussversicherung vorhanden sind. 30. „P&R am Bahnhof Mahndorf ausbauen, z.B. auf den Flächen der DB am alten Bahnhof“ Der Ausbau der Strecke Bremen – Hannover mit einem 3. Gleis erfordert ggf. die Inanspruchnahme der DB Flächen im Bereich des alten Bahnhofs. 31. „Bahnhof Föhrenstraße – die 2te Unterführung Höhe Knick Quintschlag umzusetzen“ Im Rahmen der Planung und Planfeststellung zum neuen Haltepunkt Föhrenstraße (oben) ist die Unterführung nicht vorgesehen. Die Erschließung beider Außenbahnsteige an der Strecke erfolgt im Bereich der Eisenbahnüberführung Hastedter Heerstraße. 32. eine weitere Fahrradbrücke an Dreyer Brücke planen, dort auf Niedersächsischer Seite Bike & Ride Platz anregen Durch die im gesamten Weserlauf auf stadtbremischen Gebiet in Planung befindlichen Wesersprünge sind die Kapazitäten für Prüfung und Planung weiterer Brücken nicht vorhanden. Zudem wird sich die Korbinselbrücke weniger als zwei Kilometer entfernt von der Dreyer Brücke befinden, der

Herstellung einer Anbindung in diesem Bereich wird demnach entsprochen. Ferner soll künftig durch das Stadtregionale Verkehrskonzept Wechselwirkungen zwischen Stadt und Region deutlicher in den Fokus genommen werden. Demnach werden auch Verbindungen über die Landesgrenze hinweg genauer angeschaut. 33. „ein Viertelstundentakt auf der RS 1“ Auf der Regio-S-Bahn-Linie 1 verkehrt bereits heute ein 15-Minuten-Takt zwischen Bremen Vegesack und Bremen Hauptbahnhof zwischen 6:30 und 19:30 Uhr. Ausgenommen davon ist das Zeitfenster 9:30 bis 13:00 Uhr, da keine ausreichende Streckenkapazität vorhanden ist. Mit dem dreigleisigen Ausbau der Strecke (Bremen-Burg bis Bremen-Oslebshausen sowie Bremen-Sebaldsbrück bis Langwedel) kann der 15-Minuten-Takt ganztägig und auch zwischen Bremen Hauptbahnhof und Achim verkehren. Außerdem soll das heutige Angebot des 15-Minuten-Taktes bereits vor dem Ausbau von Bremen-Vegesack bis Bremen-Blumenthal ausgeweitet werden. 34. „ein Viertelstundentakt auf der RS 2“ Auf dem Nordast der Regio-S-Bahn-Linie 2 zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremerhaven-Lehe wurde zum Dezember 2022 der bestehende Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten verdichtet. Ab Dezember 2024 wird ein ganztägiger 30-Minuten-Takt angeboten. Auf dem Südast zwischen Bremen Hauptbahnhof und Twistringen soll langfristig ebenfalls ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden sowie mittelfristig bereits einzelne Verstärkertakte. Ein 15-Minuten-Takt ist nicht vorgesehen. 35. „DB Haltepunkt Arbergen (östlich Elisabeth-Selbert-Straße) – die Planung ist unverzüglich wiederaufnehmen und möglichst zeitnah umsetzen. Für einen neuen Haltepunkt Bremen-Arbergen wurde eine Planungsvereinbarung mit der DB AG Ende letzten Jahres abgeschlossen. Die Planungen werden in diesem Jahr aufgenommen. 36. „Der dreigleisige Ausbau der DB auf dieser Strecke ist zu beschleunigen, auch um den Haltepunkt Föhrenstraße unten zügiger zu ermöglichen.“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau setzt sich sowohl beim Bund als auch bei der DB AG für eine möglichst zügige Umsetzung des Streckenausbaus ein. Die notwendigen Planungs- und Genehmigungsschritte bis zur Bauausführung müssen jedoch durchlaufen werden, an dieser Stelle kann auch der Beirat zu gegebener Zeit ggf. unterstützend mitwirken. 37. „Die Taktung ins Umland (Regionalbusse) zeitnah erhöhen“ Verbesserung des regionalen Busangebotes ist in den späteren Stufen des VEPs vorgesehen. Derzeit gibt es weder planerische noch finanzielle Konstrukte für Umsetzung. 38. „Die Einrichtung der Metro- und Expresslinien wird begrüßt und vom Beirat gefordert“ Die Expressbuslinien sind als Teil der Stufe 2 der Angebotsoffensive vorgesehen. Eine Umsetzung ist abhängig von der notwendigen Planung und Finanzierung. 39. „Die bessere Anbindung der Gewerbegebiete wird begrüßt und vom Beirat gefordert“ 40. „In der Angebotsoffensive Stufe 1 („Taktversprechen“) eine engere Taktung auch auf der Ost/West Verbindung (2, 3, 10)“ Die Taktverdichtung wäre möglich nur nach dem Ende der Erneuerung von Zeppelinbrücke und dazu gehöriger Unterführung in den kommenden Jahren. 41. „Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist schnellstmöglich in Hemelingen umzusetzen“ Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt. 42. „Anbindung Eisenbahnersiedlung Sebaldsbrück – Entweder mit Quartiersbussen oder mit einer Querverbindung Richtung Arbergen – dazu wären nur wenige Meter Straße notwendig, die Durchfahrt darf nur für Busse möglich sein. Dazu sollte ein Konzept erarbeitet und dem Beirat vorgestellt werden.“ Als Teil der möglichen Einführung von Quartierbussen in den kommenden Jahren wird die obengenannten Anbindung berücksichtigt. 43. „Shuttle-Busse zum Mahndorfer See während der Saison“ In Gegend um den Mahndorfer See herum finden sich nur enge Erschließungsstraßen, die für die Führung der Standardbussen nicht geeignet sind. Eine Taktverdichtung der Linie 39 wird von SKUMS, zusammen mit ZVBN und BSAG, geprüft. 44. - die Veränderungen bei der Planung des neuen Bahnhofs Hemelingen mit verbesserter Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt. Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt. 45. „Gemeinsame Maßnahmen mit dem Umland für Personalgewinnung im ÖPNV sollen angegangen werden, um die Ausfälle im Stadtbremischen Bereich wie auch der Wegfall ganzer Linien und Nachangebote im Umland

anzugehen. Die Linien sind für eine ÖPNV-Anbindung der vielen Arbeitsplätze im Stadtteil und im Umland unerlässlich und entlasten den MIV stark.“ Von der Personalknappheit ist die gesamte ÖPNV-Branche betroffen. Die BSAG strebt durch Rekrutierungskampagne ausreichend zusätzliches Fahrpersonal zu finden. Die BSAG ist dazu auch im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen. Weitere Forderungen 46. „Durchgangsverkehr vor allem von LKW durch die Stadt vermeiden (Transporte durch Bremen vermeiden, besser über die Autobahn lenken)“ Die Forderung „Durchgangsverkehr“ durch die Stadt zu vermeiden deckt sich grundsätzlich mit den Zielen der Verkehrsplanung in Bremen. Die Erhaltung einer guten Erreichbarkeit aller Bereiche in der Stadt für alle Verkehrsträger bildet hier die dauerhafte Herausforderung. Auf die insbesondere für Lkw priorisiert zu nutzenden Bundesfernstraßen wird auch bereits im Lkw-Netz hingewiesen. 47. „Überarbeitung des LKW Führungsnetzes in Hemelingen mit Beteiligung des Beirates“ Eine Überarbeitung des von der Bürgerschaft beschlossenen Lkw-Netzes kann nur im gesamtstädtischen Kontext erfolgen. Die Beteiligung des Beirates Hemelingen wird im Falle einer Überarbeitung sichergestellt

der FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ auf sich auf seiner Sitzung am 09.05.2023 mit der anliegenden Stellungnahme der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) zu den Forderungen aus der gemeinsamen öffentlichen Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Hemelingen und Osterholz vom 15.09.2022 befasst. Zum Thema „Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen“ wurde u.a. eine vermehrte Verkehrsüberwachung gefordert. Die Antwort der SKUM's lautete: Die Parkraumüberwachung liegt in der Zuständigkeit des Senators für Inneres bzw. des Ordnungsamts. Der FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat daher auf seiner gestrigen Sitzung den nachfolgenden Ergänzungsbeschluss gefasst: Der Beirat fordert das Ordnungsamt auf, vermehrt in Hemelingen den Parkraum zu überwachen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Wir bitten um Stellungnahme, wie Sie den Beschluss in Ihren Hause umzusetzen zu gedenken.

### **2023-48 Aus- und Umbau ÖPNV - div Rückfragen**

der Beirat Hemelingen hat sich mit der Nachbereitung der gemeinsamen Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Osterholz und Hemelingen vom 15.09.2022 befasst und am 17.01.2023 Forderungen zu drei Themenfeldern sowie weiteren Einzelthemen beschlossen. Im Folgenden gehe ich auf die Punkte im Einzelnen ein. Zum Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen: 1. „Eine vermehrte Verkehrsüberwachung“ Die Parkraumüberwachung liegt in der Zuständigkeit des Senators für Inneres bzw. des Ordnungsamts. 2. „Die Prüfung von mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit Parkenden PKW im Ortsteil Hastedt“ Die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geprüft werden. Diese Maßnahmen sind optionale Elemente des definierten Maßnahmenbündels zum Ordnen des Kfz-Parkens und zur Neuverteilung des Straßenraums (siehe „Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025“, Senatsbeschluss vom 20.09.2022). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zunächst in den hochbelasteten, innenstadtnahen Quartieren. So hat es die Bürgerschaft am 17.11.2020 beschlossen (siehe Bürgerschaftsbeschluss zum Änderungsantrag des Bürgerantrags „Platz Da!“). Erst danach werden auch belastete Quartiere anderer Stadtteile bearbeitet (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, der städtischen

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

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

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

4. „eine Konzeptentwicklung um das Parken vom Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr) Parken ist Gemeingebrauch. Es ist rechtlich nicht möglich, das Parken nur für Firmenfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Die gesetzliche Parkregelung nach § 12 Abs. 3a StVO sieht ein Parkverbot in reinen und allgemeinen Wohngebieten in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t vor. Dies gilt gleichermaßen für Privatfahrzeuge und Firmenfahrzeuge.

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

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

7. „mehr Parkraumbewirtschaftung“ siehe dazu die Antwort auf Frage 2 8. „die Barrierefreiheit auf Gehwegen zu gewährleisten (zugeparkte Gehwege verhindern und Zuwiderhandlungen ahnden) im Sinne des "Konzeptes zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken", dabei sollen auch Bereiche Hemelings, die besonders stark belastet sind (Hastedt) frühzeitiger mit einbezogen werden.“ siehe dazu Antwort auf Frage 1 und 2 Nach dem „4-Punkte-Plan“ zum Umgang mit Gehwegparken werden darüber hinaus kurzfristige Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in Straßen mit sehr stark eingeschränkter Barrierefreiheit (Restgehwegbreite unter 1,10 m) umgesetzt (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken“). Nach einer Bearbeitung von Straßen in den innenstadtnahen Stadtteilen werden diese kurzfristigen, straßenbezogenen Interventionen auch in anderen Bereichen Bremens erfolgen.

9. „Die Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr jederzeit freihalten“ siehe dazu Antwort auf Frage 1. Darüber hinaus werden derzeit Engstellen in den Quartieren, die sich aufgrund regelwidrigen Parkens ergeben, auf eine mögliche verminderte Rettungssicherheit überprüft. Beispielsweise kann durch beidseitig regelwidriges Parken die Fahrgasse zu schmal für die Befahrung von Rettungsfahrzeugen werden. Identifizierte Gefahrenstellen werden kurzfristig durch das Amt für Straßen und Verkehr behoben. Der Stadtteilbeirat kann beim Amt für Straßen und Verkehr die Überprüfung und ggf. Beseitigung konkreter Engstellen beantragen. Zur Entlastung der Quartiere Radverkehr stärken:

10. „Deutlich mehr Fahrradstellplätze in den Quartieren“ Mit dem Programm Fahrradbügel in den Stadtteilen soll das Angebot im Stadtgebiet sukzessive ausgeweitet werden. Zunächst werden drei ausgewählte Stadtteile

(Woltmershausen, Blumental, Schwachhausen) vertieft bearbeitet. Beschlüsse der Beiräte werden wohlwollend geprüft. 11. „Alternative Mobilitätskonzepte auch in Außenbereichen fördern (Carsharing z.B. Cambio), Radverkehr“ Mit dem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz ist die Erstellung von Mobilitätskonzepten für Neubauvorhaben vorgeschrieben und wird entsprechend im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt. 12. „Radpremiumrouten zeitnah umzusetzen“ Die Planung und Umsetzung der Premiumroute D.15 läuft sukzessive und in Abstimmung mit dem Beirat. Folgende Abschnitte sind aktuell in der Bearbeitung und sollen wie folgt fertiggestellt werden: - Föhrenstraße zw. Kraftwerk und Pfalzburger Straße: fertiggestellt - Alter Postweg zw. Föhrenstraße und Quintschlag: Fertigstellung für April 2023 geplant - Ahrlingstraße: Fertigstellung für April 2023 geplant - Hastedter Ostderdeich: Baubeginn im Juli 2023 geplant (Fertigstellung Oktober 2023) - Im Surfelde: Umsetzung nach Fertigstellung Unterführung Hastedter Brückenstraße Der Abschnitt zwischen Hermann-Osterloh-Straße und P+R-Anlage am Bahnhof Mahndorf wird in Zusammenarbeit mit der WFB bearbeitet. Im Rahmen der regionalen Machbarkeitsstudie RMS21 (Vorgang VL 20/7259 - Bremische Bürgerschaft ([bremische-buergerschaft.de](http://bremische-buergerschaft.de))) wird als Route B4 die Anbindung nach Oyten als Premiumroute untersucht. Die verkehrliche Anbindung der Korbinselbrücke (Wesersprung Ost) als Premiumroute wird mit dem Brückenprojekt integriert betrachtet. 13. „Die Unterführung Hastedter Brückenstraße/ Hastedter Osterdeich zügig umzusetzen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass kein sog. Angstrraum entsteht“ Die Planungsleistungen für die Unterführung Hastedter Brückenstraße werden im 1. Quartal 2023 vergeben und voraussichtlich bis 2025 abgeschlossen, so dass in 2026 mit der baulichen Umsetzung zu rechnen ist. Das Thema Angstrraum wird im Hinblick auf eine großzügige Weite (9 m lichte Breite) eines möglichst kurzen Bauwerks sowie Beleuchtung berücksichtigt. 14. „die Neugestaltung der Nebenanlagen der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen – dabei sind die Radwege zu verbessern“ Die Situation für den Radverkehr im Zuge der Heerstraßen im Stadtteil Hemelingen, die ausnahmslos als Hauptrouten im Radverkehrsnetz fungieren, zeigt Handlungsbedarf. Insbesondere die Hemelinger und die Arberger Heerstraße weisen Mängel auf, auf die mit der Führung im Mischverkehr und der Markierung von einseitigem Schutzstreifen reagiert wurde. Gleichzeitig sind weitere Verbesserungsmöglichkeiten in den Straßenquerschnitten begrenzt. In der Mahndorfer Heerstraße sollen aber in 2023 Abschnitte der baulichen Radwege saniert werden. Eine Erhaltungsmaßnahme in der Hasteder Heerstraße wurde auch auf Hinweis des Ortsamts Hemelingen zurückgestellt, um mit dem in wenigen Jahren zu erwartenden Gleisersatzbau der BSAG auch eine konsequente Neuaufteilung des Querschnitts mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen, vgl. der Sebaldsbrücker Heerstraße. 15. „die Radpremiumroute zeitnah zwischen dem Bahnhof Mahndorf und Achim verknüpfen“ Die Verlängerung der Premiumroute D.15 vom Bahnhof Mahndorf bis zur Stadtgrenze Achim wird in die D.15 integriert. 16. „bei der Sanierung der Radwege zukünftig eine Prioritätensetzung mit Einbeziehung der Beiräte vorzunehmen“ Dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) wird jährlich ein bestimmtes Budget für die Sanierung der Radwege für das gesamte Stadtgebiet zugewiesen. Dieses wird dann auf die einzelnen Erhaltungsbezirke aufgeteilt. Die Erhaltungsbezirke bewerten an Hand der Substanz, im Zuge welcher Radwege dringend notwendige Sanierungen erforderlich sind. Sicher sind die zur Verfügung stehenden Mittel nie ausreichend, so dass aus fachlicher Sicht das ASV in den zuständigen Referaten entscheiden muss, wo bzw. wie die Mittel eingesetzt werden. Bei der Aufstellung einer Gesamtliste werden durchaus auch Anregungen / Wünsche der Beiräte mit aufgenommen. Die fachliche Entscheidung über eine Sanierung eines Radweges obliegt letztendlich dem ASV, da vorrangig mit den vorhandenen Mitteln die Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist. Die jährliche Maßnahmenliste zur Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur wird von Seiten Amt für Straßen und Verkehr mit dem Team Nahmobilität bei SKUMS sowie der AG Rad bzw. dem ADFC abgestimmt. Zu relevanten Erhaltungsmaßnahmen erfolgt die Einbindung der Beiräte. 17. „die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser

(Hemelingen Habenhausen) (Teil Radpremiumroute) prioritär umzusetzen“ Die Planungsleistungen für die Korbinselbrücke werden im 1. Quartal 2023 vergeben. Mit einer Fertigstellung ist Ende 2027 zu rechnen. 18. „Mehr Bike & Ride Angebote am Bahnhof Mahndorf (Fahrradparkhaus, mehr gesicherte Abstellmöglichkeiten.“ Am Bahnhof Mahndorf ist im Jahr 2022 eine neue Bike+Ride - Anlage eröffnet worden, als erster Bremer Standort mit dem neuen Standardtyp. Die Anlage bietet Witterungsschutz und einen abgeschlossenen Bereich mit Lastenradstellplätzen und Schließfächern mit Ladestation. 19. „An Ampeln – Mülleimer in Radfahrer:innenhöhe aufzustellen und Beim Anhalten – Ständer für Füße zur Verfügung zu stellen“ Serviceangebote für den Radverkehr wie Trittbretter an Wartesituationen oder Mülleimer sind in der VEP-Maßnahme D.26 enthalten. Bisher wurden und werden die Prioritäten der Radverkehrsförderung in den Ausbau der Infrastruktur gesetzt. 20. „Mehr Fahrradleitsysteme bereit zu stellen“ In Bremen sind die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes mit Fahrradwegweisung ausgeschildert. Für Premiumrouten ist eine intuitive Routenführung über Beschilderung (EinschubSchilder in der Wegweisung) sowie Markierung vorgesehen. 21. „Ladestationen für E-Bikes anzubieten“ Siehe Antwort zu Punkt 18. ÖPNV 22. „die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler\*innen“ Die Prüfung eines kostenlosen ÖPNVs für Schüler:innen ist umfassend hinsichtlich der Finanzierbarkeit zu prüfen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht im regelmäßigen Kontakt mit dem ZVBN zur Anpassung des Tarifsystems in Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets und möglicher weiterer Optionen, die auch mit dem Land Niedersachsen abgestimmt werden. 23. „die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt)“ Das Gebiet Uphusen (bedient durch die Linie 38) gehört zur Zone 100, daher keine Preisänderungen nötig sind (Stand 01. 02. 2023, laut [www.vbn.de](http://www.vbn.de)). 24. „die unverzügliche die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich“ Laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sind die Verlängerungen der Linien 2, 3 und 10 geplant, konkrete Planungen liegen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht vor. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird der Beirat hierzu frühzeitig beteiligt. 25. „Verbesserung der Busanbindung Hansalinie (ohne zeitliche Lücken)“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau steht in Kontakt mit der BSAG, um die Situation der Busanbindung zur Hansalinie zu verbessern. 26. „endlich den Haltepunkt Hansalinie der DB umzusetzen“ Das Fahrgastpotenzial für einen Haltepunkt im Gewerbepark Hansalinie wurde im Rahmen der Verkehrsmodellierungen in der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 als sehr gering berechnet. In Verbindung mit dem hohen Aufwand zur Errichtung einer neuen Verkehrsstation und den betrieblichen Auswirkungen auf den übrigen Schienenverkehr wird der Haltepunkt nicht weiterverfolgt. 27. „Die Hansalinie und Eisenbahnersiedlung (Sebaldsbrück) ggf. mit Anruftaxi und/oder Kleinbussen verbinden“ Das Thema Ride-Sharing wird im VEP behandelt. Kleinteilige Zubringerverkehre sind in den Angebotsstufen der VEP-Teilfortschreibung vorgesehen. 28. „Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und ZVBN werden zusammen prüfen, ob zusätzliche Abfahrten wirtschaftlich und finanzierbar sind. 29. „Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und BSAG werden prüfen, welche Möglichkeiten zur Anschlussversicherung vorhanden sind. 30. „P&R am Bahnhof Mahndorf ausbauen, z.B. auf den Flächen der DB am alten Bahnhof“ Der Ausbau der Strecke Bremen – Hannover mit einem 3. Gleis erfordert ggf. die Inanspruchnahme der DB Flächen im Bereich des alten Bahnhofs. 31. „Bahnhof Föhrenstraße – die 2te Unterführung Höhe Knick Quintschlag umzusetzen“ Im Rahmen der Planung und Planfeststellung zum neuen Haltepunkt Föhrenstraße (oben) ist die Unterführung nicht

vorgesehen. Die Erschließung beider Außenbahnsteige an der Strecke erfolgt im Bereich der Eisenbahnüberführung Hastedter Heerstraße. 32. eine weitere Fahrradbrücke an Dreyer Brücke planen, dort auf Niedersächsischer Seite Bike & Ride Platz anregen Durch die im gesamten Weserlauf auf stadtbremischen Gebiet in Planung befindlichen Wesersprünge sind die Kapazitäten für Prüfung und Planung weiterer Brücken nicht vorhanden. Zudem wird sich die Korbinselbrücke weniger als zwei Kilometer entfernt von der Dreyer Brücke befinden, der Herstellung einer Anbindung in diesem Bereich wird demnach entsprochen. Ferner soll künftig durch das Stadtregionale Verkehrskonzept Wechselwirkungen zwischen Stadt und Region deutlicher in den Fokus genommen werden. Demnach werden auch Verbindungen über die Landesgrenze hinweg genauer angeschaut. 33. „ein Viertelstundentakt auf der RS 1“ Auf der Regio-S-Bahn-Linie 1 verkehrt bereits heute ein 15-Minuten-Takt zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hauptbahnhof zwischen 6:30 und 19:30 Uhr. Ausgenommen davon ist das Zeitfenster 9:30 bis 13:00 Uhr, da keine ausreichende Streckenkapazität vorhanden ist. Mit dem dreigleisigen Ausbau der Strecke (Bremen-Burg bis Bremen-Oslebshausen sowie Bremen-Sebaldsbrück bis Langwedel) kann der 15-Minuten-Takt ganztägig und auch zwischen Bremen Hauptbahnhof und Achim verkehren. Außerdem soll das heutige Angebot des 15-Minuten-Taktes bereits vor dem Ausbau von Bremen-Vegesack bis Bremen-Blumenthal ausgeweitet werden. 34. „ein Viertelstundentakt auf der RS 2“ Auf dem Nordast der Regio-S-Bahn-Linie 2 zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremerhaven-Lehe wurde zum Dezember 2022 der bestehende Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten verdichtet. Ab Dezember 2024 wird ein ganztägiger 30-Minuten-Takt angeboten. Auf dem Südast zwischen Bremen Hauptbahnhof und Twistringen soll langfristig ebenfalls ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden sowie mittelfristig bereits einzelne Verstärkertakte. Ein 15-Minuten-Takt ist nicht vorgesehen. 35. „DB Haltepunkt Arbergen (östlich Elisabeth-Selbert-Straße) – die Planung ist unverzüglich wiederaufnehmen und möglichst zeitnah umsetzen. Für einen neuen Haltepunkt Bremen-Arbergen wurde eine Planungsvereinbarung mit der DB AG Ende letzten Jahres abgeschlossen. Die Planungen werden in diesem Jahr aufgenommen. 36. „Der dreigleisige Ausbau der DB auf dieser Strecke ist zu beschleunigen, auch um den Haltepunkt Föhrenstraße unten zügiger zu ermöglichen.“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau setzt sich sowohl beim Bund als auch bei der DB AG für eine möglichst zügige Umsetzung des Streckenausbaus ein. Die notwendigen Planungs- und Genehmigungsschritte bis zur Bauausführung müssen jedoch durchlaufen werden, an dieser Stelle kann auch der Beirat zu gegebener Zeit ggf. unterstützend mitwirken. 37. „Die Taktung ins Umland (Regionalbusse) zeitnah erhöhen“ Verbesserung des regionalen Busangebotes ist in den späteren Stufen des VEPs vorgesehen. Derzeit gibt es weder planerische noch finanzielle Konstrukte für Umsetzung. 38. „Die Einrichtung der Metro- und Expresslinien wird begrüßt und vom Beirat gefordert“ Die Expressbuslinien sind als Teil der Stufe 2 der Angebotsoffensive vorgesehen. Eine Umsetzung ist abhängig von der notwendigen Planung und Finanzierung. 39. „Die bessere Anbindung der Gewerbegebiete wird begrüßt und vom Beirat gefordert“ 40. „In der Angebotsoffensive Stufe 1 („Taktversprechen“) eine engere Taktung auch auf der Ost/West Verbindung (2, 3, 10)“ Die Taktverdichtung wäre möglich nur nach dem Ende der Erneuerung von Zeppelinbrücke und dazu gehöriger Unterführung in den kommenden Jahren. 41. „Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist schnellstmöglich in Hemelingen umzusetzen“ Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt. 42. „Anbindung Eisenbahnersiedlung Sebaldsbrück – Entweder mit Quartiersbussen oder mit einer Querverbindung Richtung Arbergen – dazu wären nur wenige Meter Straße notwendig, die Durchfahrt darf nur für Busse möglich sein. Dazu sollte ein Konzept erarbeitet und dem Beirat vorgestellt werden.“ Als Teil der möglichen Einführung von Quartierbussen in den kommenden Jahren wird die obengenannten Anbindung berücksichtigt. 43. „Shuttle-Busse zum Mahndorfer See während der Saison“ In Gegend um den Mahndorfer See herum finden sich nur enge Erschließungsstraßen, die für die Führung der Standardbussen nicht geeignet

sind. Eine Taktverdichtung der Linie 39 wird von SKUMS, zusammen mit ZVBN und BSAG, geprüft. 44. - die Veränderungen bei der Planung des neuen Bahnhofs Hemelingen mit verbesserter Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt. Die positive Einschätzung von Seiten des Beirats wird ebenfalls begrüßt. 45. „Gemeinsame Maßnahmen mit dem Umland für Personalgewinnung im ÖPNV sollen angegangen werden, um die Ausfälle im Stadtbremischen Bereich wie auch der Wegfall ganzer Linien und Nachangebote im Umland anzugehen. Die Linien sind für eine ÖPNV-Anbindung der vielen Arbeitsplätze im Stadtteil und im Umland unerlässlich und entlasten den MIV stark.“ Von der Personalknappheit ist die gesamte ÖPNV-Branche betroffen. Die BSAG strebt durch Rekrutierungskampagne ausreichend zusätzliches Fahrpersonal zu finden. Die BSAG ist dazu auch im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen. Weitere Forderungen 46. „Durchgangsverkehr vor allem von LKW durch die Stadt vermeiden (Transporte durch Bremen vermeiden, besser über die Autobahn lenken)“ Die Forderung „Durchgangsverkehr“ durch die Stadt zu vermeiden deckt sich grundsätzlich mit den Zielen der Verkehrsplanung in Bremen. Die Erhaltung einer guten Erreichbarkeit aller Bereiche in der Stadt für alle Verkehrsträger bildet hier die dauerhafte Herausforderung. Auf die insbesondere für Lkw priorisiert zu nutzenden Bundesfernstraßen wird auch bereits im Lkw-Netz hingewiesen. 47. „Überarbeitung des LKW Führungsnetzes in Hemelingen mit Beteiligung des Beirates“ Eine Überarbeitung des von der Bürgerschaft beschlossenen Lkw-Netzes kann nur im gesamtstädtischen Kontext erfolgen. Die Beteiligung des Beirates Hemelingen wird im Falle einer Überarbeitung sichergestellt

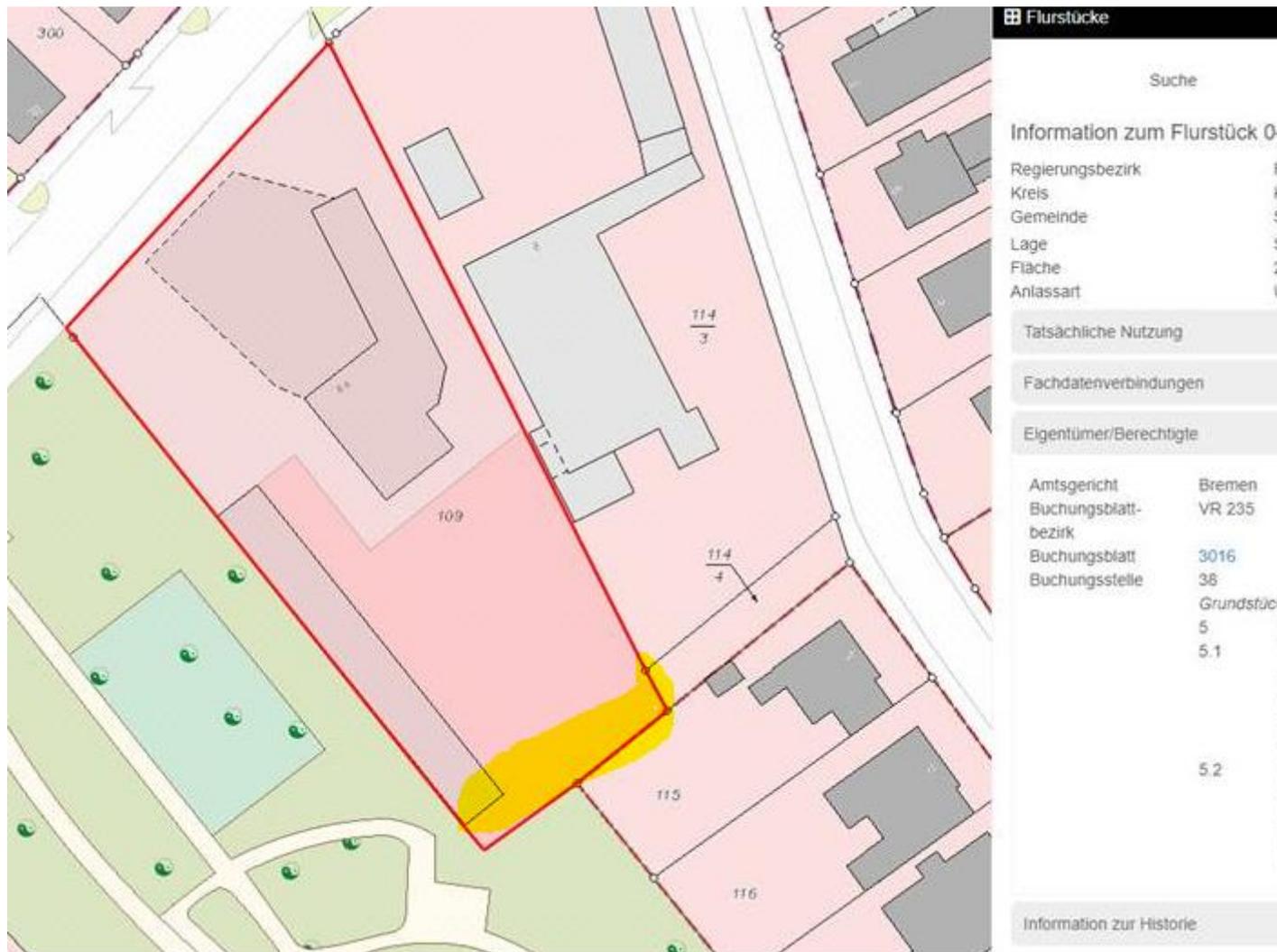
Zum Quartiersparken im Stadtteil Hemelingen: 1. „Eine vermehrte Verkehrsüberwachung“ Die Parkraumüberwachung liegt in der Zuständigkeit des Senators für Inneres bzw. des Ordnungsamts. Ergänzungsbeschluss: Der Beirat fordert das Ordnungsamt auf, vermehrt in Hemelingen den Parkraum zu überwachen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) 2. „Die Prüfung von mehr Bewohnerparkzonen, auch außerhalb der Innenstadt oder innenstadtnaher Bereiche, aufgrund der starken Belastung mit parkenden PKW im Ortsteil Hastedt“ Die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geprüft werden. Diese Maßnahmen sind optionale Elemente des definierten Maßnahmenbündels zum Ordnen des Kfz-Parkens und zur Neuverteilung des Straßenraums (siehe „Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025“, Senatsbeschluss vom 20.09.2022). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zunächst in den hochbelasteten, innenstadtnahen Quartieren. So hat es die Bürgerschaft am 17.11.2020 beschlossen (siehe Bürgerschaftsbeschluss zum Änderungsantrag des Bürgerantrags „Platz Da!“). Erst danach werden auch belastete Quartiere anderer Stadtteile bearbeitet (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, der städtischen Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis am 24.11.2022“). Der Belastungsgrad der Quartiere wird für die Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge herangezogen. Ein Vorziehen des Ortsteils Hastedt ist nicht möglich, da die Bearbeitungskapazitäten begrenzt sind und dieses zulasten anderer Stadtteile gehen würde, die als prioritär eingestuft wurden. Aktuell werden Personalstellen bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und dem Amt für Straßen und Verkehr für die Umsetzung der Maßnahmen geschaffen. Mit diesen Personalkapazitäten ist geplant, vier bis fünf Quartiere pro Jahr zu bearbeiten. Ergänzungsfragen: - Wann ist Hastedt gemäß VEP – „Parken in Quartieren“ an der Reihe? - Über Bewohnerparken entscheiden die Beiräte, wie gedenkt die Behörde damit umzugehen, wenn nach erfolgter Bürgerbeteiligung ein Beschluss des Beirates Hemelingen zur Einführung von Bewohnerparken in Teilen Hastedts erfolgt? Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) 4. „eine Konzeptentwicklung um das Parken von Firmenfahrzeugen auf öffentlichem Grund in Wohnstraßen zu unterbinden, ohne gleich Anwohnerparken anzuordnen (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr) Parken ist Gemeingebrauch. Es ist rechtlich nicht möglich, das Parken nur für Firmenfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Die gesetzliche Parkregelung

nach § 12 Abs. 3a StVO sieht ein Parkverbot in reinen und allgemeinen Wohngebieten in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t vor. Dies gilt gleichermaßen für Privatfahrzeuge und Firmenfahrzeuge. Ergänzungsbeschluss: - Der Beirat Hemelingen fragt, was die Behörde unternimmt, um die StVO entsprechend (z.B. Parken nur für PKW bis 2,5 t von 18-6 Uhr) anzupassen, um die die Belastung mit sogenannten „Kastenwagen“ in den Wohnquartieren zu reduzieren? Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) 6. „die Schraffieren Kurven/Einmündungen“ Sperrflächen werden markiert, wenn Fahrzeugführenden die Benutzung bestimmter Verkehrsflächen verboten werden soll. Auf ihnen darf weder gefahren noch gehalten oder geparkt werden. Sperrflächen können vom Amt für Straßen und Verkehr unter anderem in Einmündungsbereichen angeordnet werden, um das Parken zu verhindern und die Befahrbarkeit z.B. für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr sicherzustellen. Ergänzungsbeschluss: Wir bitten um Stellungnahme, warum nicht genau nach dieser Begründung in der Feuerkuhle Ecke Dölvestraße eine Markierung aufgebracht werden kann? Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) ÖPNV 23. „die Ticketpreise des VBN überprüfen (Wegfall Preisstufe Uphusen, da ist kein Halt)“ Das Gebiet Uphusen (bedient durch die Linie 38) gehört zur Zone 100, daher keine Preisänderungen nötig sind (Stand 01. 02. 2023, laut www.vbn.de). Ergänzung – Die Forderung bezog sich auf die Tarife der Deutschen Bahn und der NordWestBahn. 24. „die unverzügliche die Aufnahme der Planungen für die Querspange Malerstraße, incl. Verlängerung Linie 2, 3 bzw. 10 bis Osterholz/Weserpark mit Planfeststellungsverfahren, ggf. durch die Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen für diese Aufgabe im behördlichen Bereich“ Laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sind die Verlängerungen der Linien 2, 3 und 10 geplant, konkrete Planungen liegen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht vor. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird der Beirat hierzu frühzeitig beteiligt. Ergänzungsbeschluss: Wann werden die Planungen aufgenommen? Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) . 26. „endlich den Haltepunkt Hansalinie der DB umzusetzen“ Das Fahrgastpotenzial für einen Haltepunkt im Gewerbepark Hansalinie wurde im Rahmen der Verkehrsmodellierungen in der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 als sehr gering berechnet. In Verbindung mit dem hohen Aufwand zur Errichtung einer neuen Verkehrsstation und den betrieblichen Auswirkungen auf den übrigen Schienenverkehr wird der Haltepunkt nicht weiterverfolgt. Ergänzungsbeschluss: Die Antwort steht im Widerspruch zu den aktuellen Aussagen des GEP 2030 – dort wird der Haltepunkt weiterhin verfolgt, sogar als „Leuchtturmprojekt“, auch auf der Sitzung der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung (MOPS) wurde der GEP 2030 zur Kenntnis genommen worden (siehe beigefügte Anlage zum GEP 2030, Seite 2). Wie verhält sich SKUMS zur aktuelleren Beschlusslage zum GEP? Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) 28. „Die Linie 39 Mahndorf auch zu Hauptzeiten einzusetzen, 30 Minuten-Takt an Haltestellen ist nicht zumutbar“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und ZVBN werden zusammen prüfen, ob zusätzliche Abfahrten wirtschaftlich und finanzierbar sind. Ergänzungsbeschluss: Wann erfolgt die Prüfung? Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) 29. „Ab Weserwehr auch nach 18:00 Uhr einen Anschluss sichern, nicht nur im 20 Minuten Takt“ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und BSAG werden prüfen, welche Möglichkeiten zur Anschlussversicherung vorhanden sind. Ergänzungsbeschluss: Wann erfolgt die Prüfung? Abstimmungsergebnis: Zustimmung (4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

**2023-49 Grünverbindung Schlengpark B-Plan 2307**

der FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ auf sich auf seiner Sitzung am 09.05.2023 u. a. mit der Grünverbindung Schlenkpark B-Plan 2307 befasst und den nachfolgenden Beschluss gefasst:

Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau auf, Immobilien Bremen zum Ankauf eines Teilstückes des Grundstückes VR250 Nr. 109 zu beauftragen, um die Wegeverbindung Schlenkpark ( B-Plan 2307) auszubauen.



### 2023-50 Überprüfung der Parksituation am Ende

Guten Tag Frau Lüerssen, zum unten stehenden Prüfauftrag habe ich aus unserer Fachabteilung folgende Rückmeldung zur rechtlichen Lage erhalten: Nach § 12 Absatz 4 StVO ist zum Parken der rechte Seitenstreifen - dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen - zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das Parken im 90 Grad Winkel zum Fahrbahnrand ist verboten. Ebenfalls ist das Parken nicht erlaubt, wenn eine an sich ausreichend breite Fahrbahn durch ein Hindernis wie etwa parkende Fahrzeuge vorübergehend verengt ist. Dies ist hier der Fall. Die Schleppkurven wurden geprüft und reichen nicht aus für ein Müllfahrzeug. Auf Höhe der Hausnummer 24 steht ein

Verkehrszeichen "Beginn Halteverbot", welches auch für den Wendekreis gilt, da es vorher nicht aufgehoben wird. Somit ist das Parken verboten.

der FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ auf sich auf seiner Sitzung am 09.05.2023 u. a. mit dem Bürgerantrag von Hannelore Sengstake zur Parksituation an Ende der Sackgasse Stolzenauer Straße zur Stader Straße befasst: Beim Amt für Straßen und Verkehr soll eine Ortsbegehung an Ende der Sackgasse Stolzenauer Straße zur Stader Straße beantragt werden. Es wurden Verwarnungen wegen Falschparkens erteilt. Begründung: Durch ein Verkehrsschild an der Einfahrt wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dies eine Sackgasse ist und es dort keine Wendemöglichkeit gibt. Nach ausführlicher Diskussion wird der Bürgerantrag einstimmig unterstützt; die rechtliche Lage soll vom ASV geprüft werden.

#### 2023-51 Absolutes Halteverbot Feuerkuhle 35 – 37

der FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 06.06.2023 u. a. mit dem Thema „Absolutes Halteverbot in der Feuerkuhle 35 – 37“ befasst. Vor einigen Wochen wurde, gegenüber der Ausfahrt Schmidt & Koch Audizentrum in der Feuerkuhle, ein absolutes Halteverbot täglich von 8.00 bis 19.00 Uhr angeordnet. Der Fachausschuss fordert, dieses auf Montag bis Freitag zu beschränken. Zur Begründung: Samstag und Sonntag gibt es bei Schmidt & Koch keine Anlieferung durch LKW's, daher muss der Bereich gegenüber der Einfahrt nicht freigehalten werden. Abgesehen davon ist bis zum heutigen Tag noch nicht ein LKW auf dem Gelände abgeladen worden und das Tor wird lediglich von den Mitarbeitern als Zugang zur Arbeitsstelle genutzt. Es hat sich also auch in dieser Angelegenheit bei S & K nichts geändert. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (3 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen)

#### 2023-52 Antrag auf Anwohnerparken in der Malerstra

der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 06.06.2023 u. a. mit dem nachfolgenden Antrag auf Anwohnerparken in der Malerstrasse befasst:

Antragsteller: Marina Nicklisch, Herta Eckelmann, Daniela Asendorf, Torsten Asendorf, Stephanie Böttcher und Andreas Böttcher

*[..] wir beantragen eine Umsetzung von Anwohnerparken in der Malerstrasse aus folgenden Gründen:*

*In der Höhe Malerstraße/Hastedter Heerstraße und Malerstraße/Pfalzburger Straße befinden sich einige Gewerbetreibende, Arztpraxen, die Sparkasse und weitere Unternehmungen in der Nähe, wodurch die wenigen Parkplätze in unserer Straße von Kund:innen, Patient:innen, Mitarbeitende und vieles mehr belegt werden. Uns Anwohner:innen bleibt oft nur übrig in nicht zumutbarer Entfernung das Fahrzeug abzustellen. An Heimspielen des SV Werder Bremen sollte man als Anwohner:in tunlichst vermeiden sein Fahrzeug zu bewegen, denn durch die Sperrung rund um das Wohninvest Weserstadion wird alles an irgendwelchen Freiflächen in unserer Straße zugeparkt. Alleine diese Gründe sollten ausreichen um solch ein Anwohnerparken umzusetzen und deshalb bitten wir Sie diesen Antrag schnellstmöglich zu prüfen.*

Jörn Hermening hatte auf der Sitzung mitgeteilt, dass im Fachausschuss „Umwelt, Lärm und Gesundheit“ des Beirates Hemelingen am 23.01.2023 bereits folgender Beschluss gefasst wurde:

### Frühzeitige Einbeziehung Hastedts in den 4-Punkte Plan

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, den Ortsteil Hastedt frühzeitig bei der Umsetzung des 4-Punkte Konzeptes

zur Barrierefreiheit (Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, Vorlage VL20/7508), welches am

24.11.2022 von der Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis genommen wurde, aufzunehmen.

Zusätzlich wird gefordert in der Straße „Am Rosenberg“ die Poller, die den Gehweg im Bereich zwischen Fliederstraße und

Holunderstraße in unzumutbarer Weise auf knapp 50 cm verengen, zeitnah zu entfernen oder zu versetzen.

Begründung: Der Ortsteil Hastedt ist in vielen Bereichen in Bezug auf aufgesetztes Parken und den damit verbundenen enormen

Einschränkungen für Mobilitätseingeschränkte mit den innenstadtnahen Quartieren vergleichbar. In den vergangenen Jahren gab es im

Beirat immer wieder Beschwerden aus der Bevölkerung. Im Oktober bestätigte eine Begehung des Bereiches mit dem

Landesbehindertenbeauftragten die Sichtweise des Beirates

Dazu die Rückmeldung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

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

Die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geprüft werden. Diese Maßnahmen sind optionale Elemente des definierten Maßnahmenbündels zum Ordnen des Kfz-Parkens und zur Neuverteilung des Straßenraums (siehe „Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025“, Senatsbeschluss vom 20.09.2022). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zunächst in den hochbelasteten, innenstadtnahen Quartieren. So hat es die Bürgerschaft am 17.11.2020 beschossen (siehe Bürgerschaftsbeschluss zum Änderungsantrag des Bürgerantrags „Platz Da!“). Erst danach werden auch belastete Quartiere anderer Stadtteile bearbeitet (siehe „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken, der städtischen Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis am 24.11.2022“). Der Belastungsgrad der Quartiere wird für die Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge herangezogen.

Ein Vorziehen des Ortsteils Hastedt ist nicht möglich, da die Bearbeitungskapazitäten begrenzt sind und dieses zulasten anderer Stadtteile gehen würde, die als prioritär eingestuft wurden. Aktuell werden Personalstellen bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und dem Amt für Straßen und Verkehr für die Umsetzung der Maßnahmen geschaffen. Mit diesen Personalkapazitäten ist geplant, vier bis fünf Quartiere pro Jahr zu bearbeiten.

Nach Diskussion im Fachausschuss wurde die nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

## ***Der Beirat Hemelingen unterstützt das Anliegen.***

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen.

### **2023-53 Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung 30**

der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 06.06.2023 u. a. mit dem nachfolgenden Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h in der Malerstrasse befasst: Antragsteller: Marina Nicklisch, Herta Eckelmann, Daniela Asendorf, Torsten Asendorf, Stephanie Böttcher und Andreas Böttcher [...] wir beantragen eine Umsetzung der o. g. Geschwindigkeitsbeschränkung in der Malerstrasse aus folgenden Gründen: In der Malerstraße befindet sich das Kinderhaus Malerstraße mit Kindern im Alter zwischen 2 und 6 Jahren und der Kindergarten der Auferstehungsgemeinde. Des Weiteren befindet sich im Alten Postweg/Ecke Malerstraße eine Grundschule, welche derzeit saniert wird. Ein weiterer Grund ist, dass die allgemeine Lärmbelastigung im Mischgebiet Malerstraße die zulässigen Dezibel tagsüber in Höhe von 60 und nachts in Höhe von 45 weit überschritten werden. Hierzu gab es schon eine Messung im Jahr 2009 mit Vorschlag wenigstens nachts die Geschwindigkeit zu senken, was bis heute nicht umgesetzt wurde. Auch wenn mal wieder eine Verkehrsstörung auf der A1 vorliegt, wird die Malerstrasse als schnelle Ausweichstrecke genutzt um Staus zu umfahren. Diese Gründe sollten ausreichen um solch eine Geschwindigkeitsbeschränkung umzusetzen und deshalb bitten wir Sie diesen Antrag schnellstmöglich zu prüfen. Jörn Hermening hat auf der Sitzung mitgeteilt, dass der Beirat Hemelingen bereits mehrfach Tempo 30 in der Malerstraße gefordert hat. Im Fachausschuss „Umwelt, Lärm und Gesundheit“ des Beirates Hemelingen wurde am 08.06.2021 erneut eine Anordnung vom Tempo 30 gefordert, nachdem der ursprüngliche Antrag auf Tempo 30 bereits abgelehnt wurde. Folgende Antwort der SKUMS ist eingegangen: der Beirat Hemelingen hat mit seinen o.g. Beschlüssen die Einrichtung und erneute Prüfung einer dauerhaften Anordnung von Tempo 30 im Sinne der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zum Verkehrszeichen 274 in den nachfolgenden Streckenabschnitten gebeten:

der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 06.06.2023 u. a. mit dem nachfolgenden Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h in der Malerstrasse befasst: Antragsteller: Marina Nicklisch, Herta Eckelmann, Daniela Asendorf, Torsten Asendorf, Stephanie Böttcher und Andreas Böttcher [...] wir beantragen eine Umsetzung der o. g. Geschwindigkeitsbeschränkung in der Malerstrasse aus folgenden Gründen: In der Malerstraße befindet sich das Kinderhaus Malerstraße mit Kindern im Alter zwischen 2 und 6 Jahren und der Kindergarten der Auferstehungsgemeinde. Des Weiteren befindet sich im Alten Postweg/Ecke Malerstraße eine Grundschule, welche derzeit saniert wird. Ein weiterer Grund ist, dass die allgemeine Lärmbelastigung im Mischgebiet Malerstraße die zulässigen Dezibel tagsüber in Höhe von 60 und nachts in Höhe von 45 weit überschritten werden. Hierzu gab es schon eine Messung im Jahr 2009 mit Vorschlag wenigstens nachts die Geschwindigkeit zu senken, was bis heute nicht umgesetzt wurde. Auch wenn mal wieder eine Verkehrsstörung auf der A1 vorliegt, wird die Malerstrasse als schnelle Ausweichstrecke genutzt um Staus zu umfahren. Diese Gründe sollten ausreichen um solch eine Geschwindigkeitsbeschränkung umzusetzen und deshalb bitten wir Sie diesen Antrag schnellstmöglich zu prüfen. Jörn Hermening hat auf der Sitzung mitgeteilt, dass der

Beirat Hemelingen bereits mehrfach Tempo 30 in der Malerstraße gefordert hat. Im Fachausschuss „Umwelt, Lärm und Gesundheit“ des Beirates Hemelingen wurde am 08.06.2021 erneut eine Anordnung vom Tempo 30 gefordert, nachdem der ursprüngliche Antrag auf Tempo 30 bereits abgelehnt wurde. Folgende Antwort der SKUMS ist eingegangen: der Beirat Hemelingen hat mit seinen o.g. Beschlüssen die Einrichtung und erneute Prüfung einer dauerhaften Anordnung von Tempo 30 im Sinne der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zum Verkehrszeichen 274 in den nachfolgenden Streckenabschnitten gebeten:

### **2023-54 Barrierefreier Umbau der Endhaltestellen der Linie 3**

der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung am 09.05.2023 u. a. mit dem Thema „barrierefreier Umbau der Endhaltestellen der Linie 3 in der Malerstraße sowie die bauliche Herstellung einer Verbindung mit einem taktilen Leitsystem zum Einkaufszentrum Hansa-Carré“ befasst und den nachstehenden Beschluss gefasst:

Der Beirat Hemelingen fordert den barrierefreien Umbau der Endhaltestellen der Linie 3 in der Malerstraße sowie die bauliche Herstellung einer Verbindung mit einem taktilen Leitsystem, die vom der Haltestelle der Linie 3 (Endhaltestelle und Abfahrt) zur Lichtsignalanlage an der Malerstraße Höhe Einkaufszentrum Hansa-Carré führt.

Fotos sind in der Anlage beigefügt.

Wir bitten um Mitteilung, wie Sie den Beschluss in Ihrem Hause umzusetzen gedenken.

### **2023-55 Barrierefreier Umbau der Lichtsignalanlage an der Malerstraße Höhe Einkaufszentrum Hansa-Carré**

Umbau der Lichtsignalanlage an der Malerstraße Höhe Einkaufszentrum Hansa-Carré befasst und den nachstehenden Beschluss gefasst: Der Beirat Hemelingen fordert den barrierefreien Umbau der Lichtsignalanlage an der Malerstraße Höhe Einkaufszentrum Hansa-Carré. Fotos sind in der Anlage beigefügt. Wir bitten um Mitteilung, wie Sie den Beschluss in Ihrem Hause umzusetzen gedenken.

### **2023-56 Benennung eines Weges in "Weserlustweg"** Die asphaltierte Straße unterhalb

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 21.03.2023 Benennung eines Weges in „Weserlustweg“ Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ unterstützt den nachfolgenden Bürgerantrag vom 07.03.2023 von Elke Müller vom Verein der Gartenfreunde "Weserlust" e.V) und fordert das Amt für Straßen und Verkehr oder ggf. den Umweltbetrieb auf (Kleingartengebiet), die Benennung in die Wege zu leiten. Bürgerantrag zur Straßenbezeichnung „Weserlustweg“: Die asphaltierte Straße unterhalb der Hastedter Brückenstraße (in manchen Plänen auch als Karl-Carstens-Brücke bezeichnet) wird anscheinend auch als Hastedter Brückenstraße geführt. Dieses führt ständig zu Problemen bei Polizei, Lieferverkehr, Taxiverkehr o.ä. In der Vergangenheit konnte der Fahrer eines Rettungswagens ebenfalls die Straße nicht finden und stand dann oben auf der Brücke. Der Patient verstarb in seinem Kleingarten. Auch für eventuelle Feuerwehreinsätze ist dies eine gefährliche Situation. Die unbenannte oder nicht korrekt benannte Straße beginnt an der Abzweigung vom Jürgensdeich und endet kurz vor der Wehrpromenade. Wir stellen den Antrag, die Straße korrekt zu benennen. Unser Vorschlag wäre "Weserlustweg". Dieser

Name würde an die ehemalige Weserlust erinnern und die Beziehung zu unserem Kleingartenverein herstellen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hat sich auf seiner Sitzung mit dem nachfolgenden Bürgerantrag befasst. Bürgerantrag vom 07.03.2023: Straßenbezeichnung „Weserlustweg“. Elke Müller vom Verein der Gartenfreunde "Weserlust" e.V) stellt den Bürgerantrag vor: Die asphaltierte Straße unterhalb der Hastedter Brückenstraße [1] (in manchen Plänen auch als Karl-Carstens-Brücke bezeichnet) wird anscheinend auch als Hastedter Brückenstraße geführt. Dieses führt ständig zu Problemen bei Polizei, Lieferverkehr, Taxiverkehr o.ä. In der Vergangenheit konnte der Fahrer eines Rettungswagens ebenfalls die Straße nicht finden und stand dann oben auf der Brücke. Der Patient verstarb in seinem Kleingarten. Auch für eventuelle Feuerwehreinsätze ist dies eine gefährliche Situation. Die unbenannte oder nicht korrekt benannte Straße beginnt an der Abzweigung vom Jürgensdeich und endet kurz vor der Wehrpromenade. Wir stellen den Antrag, die Straße korrekt zu benennen. Unser Vorschlag wäre "Weserlustweg". Dieser Name würde an die ehemalige Weserlust erinnern und die Beziehung zu unserem Kleingartenverein herstellen. Jörn Hermening stellt nach Beratung im Fachausschuss den nachfolgenden Beschluss zur Abstimmung: Der Beirat folgt dem Bürgerantrag und fordert das ASV oder ggf. den Umweltbetrieb auf (Kleingartengebiet), die Benennung in die Wege zu leiten. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (5 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-101 Neubau KiTa Mahndorfer Heerstraße**

Beschluss zum geplanten Neubau einer KiTa in der Mahndorfer Heerstraße 63 – 65 Beirat Hemelingen, Fachausschuss „Bau und Klimaschutz“ vom 08.08.2023 Sehr geehrter Herr Hermening, vielen Dank für die Übermittlung des Beschlusses. Der Status des Kita-Neubauprojekts an der Mahndorfer Heerstraße 63-65 stellt sich aktuell wie folgt dar: Nach der Stellungnahme der Bauordnung zur Bauvoranfrage des Investors befindet sich dieser in der Überarbeitung der Unterlagen. Die Überarbeitung ist nötig, da die eingereichten Dokumente erkennen ließen, dass in Bezug auf verschiedene Bauaspekte räumliche Dimensionen überschritten wurden, was zur Folge gehabt hätte, dass sich das Gebäude nicht in die umliegende Bebauung einfügt. Die Stadtplanungsreferate der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) sind in der Regel offen für Vorbesprechungen zu Entwürfen, um vor allem im Schul- und KiTa-Bereich schnellstmöglich zu guten baulichen Lösungen zu kommen. Diese Möglichkeit wurde seitens des Bauherrn nicht wahrgenommen. Zur Lösung des im Status Quo skizzierten Problems möchten SBMS und die Senatorin für Kinder und Bildung (SKB) gern einen Besprechungstermin mit dem Bauherrn initiieren, um möglichen weiteren Verzögerungen frühzeitig entgegenzuwirken. Aus Gründen der Effektivität soll dieser Termin nach Abschluss der Überarbeitung des Investors vor dem Hintergrund des beschiedenen Bauvorbescheids stattfinden, um ein Feedback zur neu erarbeiteten Bauplanung sowie zur Kubatur des Gebäudes und des geplanten Außenlagers der KiTa geben zu können.

Sehr geehrte Damen und Herren, der Fachausschuss „Bau und Klimaschutz“ hat sich auf seiner Sitzung am 08.08.2023 u. a. mit der o. g. Bauvorlage und der dazu abgegebenen planungsrechtlichen Stellungnahme befasst und den nachfolgend einstimmig beschlossenen Beschluss gefasst: Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und die Senatorin für Kinder und Bildung auf zusammen mit dem Bauherrn des o. g. Vorhabens eine Lösung hinsichtlich der geplanten Kubatur des Gebäudes und des geplanten Außenlagers der KiTa zu finden. Der Bau einer KiTa in Mahndorf liegt im öffentlichen Interesse, er trägt zur Deckung eines dringenden Bedarfs an Betreuungsplätzen im Stadtteil bei. Wir bitten um Umsetzung.

## 2023-102 Teilweiser Abzug der KOPs aus der Stadtte

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 17.08.2023 zum teilweisen Abzug der KOPs aus der Stadtteilarbeit 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. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 01.12.2022 zum Einsatz von KOP Sehr geehrter Herr Hermening, vielen Dank für die Übersendung des Beiratsbeschlusses vom 01.12.2022, in dem der Beirat den Einsatz von Kontaktpolizist:innen (KOP) thematisiert. Der Beirat bittet, die KOP in Hemelingen ausschließlich im Stadtteil einzusetzen und nicht bei jeder Großveranstaltung (auswärtig) zu verwenden. Zudem sollen die KOP nicht als sogenannte „Springer“ eingesetzt werden. Die KOP werden grundsätzlich und hauptsächlich in ihren jeweiligen Stadtteilen eingesetzt. Außerhalb ihres Bezirks werden KOP grundsätzlich nur bei Maßnahmen aus besonderem Anlass und an stadtweiten Brennpunkten eingesetzt. Im Jahr 2022 bildete der Einsatz für reaktive Einzelbearbeitungen (sog. NE-Streifen) die Ausnahme, diese Maßnahme ist jedoch zwischenzeitlich beendet. Auch in diesem Jahr wurden die KOP während der Öffnungszeiten auf dem Weihnachtsmarkt eingesetzt. Es handelte sich dabei um eine zeitlich begrenzte Maßnahme, die auch bereits in früheren Jahren durchgeführt wurde. Die Bereitstellung der KOP erfolgte aus allen Stadtteilen und es handelte sich bei diesem Kontakteinsatz um einen stadtteilübergreifenden bürgernahen Dienst. Die KOP wurden an 29 Tagen des Weihnachtsmarktes eingebunden; d.h. der/die einzelne KOP wird durchschnittlich für acht Dienste mit jeweils acht Einsatzstunden zu dieser Tätigkeit herangezogen. Zusätzlich unterstützten Teilkkräfte der Bereitschaftspolizei und Student:innen der Hochschule für öffentliche Verwaltung auf dem Weihnachtsmarkt. Der diesjährige Einsatz der KOP auf dem Bremer Weihnachtsmarkt stellte eine temporäre und konzeptionierte Aufgabenwahrnehmung aufgrund der Priorisierung in Zusammenhang mit den Maßnahmen aus besonderem Anlass am Bremer Hauptbahnhof dar. Diese erfordern tägliche Kontrollen mit Aufgrund der Entsendung der KOP aus allen Stadtteilen, des turnusgemäßen Wechsels des Personals, der Reduzierung auf das zwingend notwendige Maß der Präsenzmaßnahmen durch die KOP sowie der Gestellung der Unterstützungskräfte wurde sichergestellt, dass die originäre Aufgabenwahrnehmung der KOP in den Stadtteilen grundsätzlich über den gesamten Zeitraum des Weihnachtsmarktes gewährleistet bleibt. Überdies bewerten viele Bürger:innen den Einsatz der Kontaktpolizist:innen auf dem Weihnachtsmarkt als besonders bürgernah und insgesamt als positiv. Grundsätzlich ist eine dauerhaft geregelte Wahrnehmung aller Aufgaben in den Stadtteilen der Optimalzustand.

Aufgrund der Personalsituation innerhalb der Polizei Bremen müssen jedoch verschiedene, immer temporäre Anpassungen getroffen werden. Der wesentliche Schwerpunkt der Arbeit der KOP liegt immer in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich Hemelingen.

### **2023-103 Anerkennung der Arbeit von Beiratsmitgliedern und sachkundigen Bürgern**

Haushaltsantrag gem. §1 Abs. 1 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter zum Haushalt 2024/2025: Anerkennung der Arbeit von Beiratsmitgliedern und sachkundigen Bürgern durch zeitgemäße Anpassung der Sitzungsgelder Der Beirat möge beschließen: Die Senatskanzlei wird aufgefordert, sich für eine Erhöhung des Sitzungsgeldes auf €40,00 pro Sitzung einzusetzen. Begründung: Der Umfang von Beiratssitzungen und Fachausschüssen hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Sowohl die Themen und erweiterten Beteiligungsrechte des Beirates sind mittlerweile deutlich komplexer geworden, Fraktionsanträge und Bürgeranliegen in diesem Zusammenhang ebenso. Dazu kommt, dass - bedingt durch die Komplexität - die Dauer der Sitzungen zugenommen hat und sich infolge der eingehenden Befassung stadtteilpolitischer Themen, Sitzungen weiterhin häufig in die späteren Abendstunden verlagern. Selbstverständlich bedürfen einige Themen einer entsprechenden Vorbereitung und Beratung. Die aktuellen Preissteigerungen hinsichtlich der Energiekosten und im Einzelhandel sowie der Einkauf von Büromaterialien bewirken außerdem gestiegene Kosten im Hinblick auf die Arbeit der Beiratsmitglieder. Die ehrenamtlich geleistete Tätigkeit im Beirat - im Interesse des Stadtteils -, erfordert eine Wertschätzung sowie eine gebührende Anerkennung und bedarf eines Inflationsausgleiches. Der Beirat hält die moderate Erhöhung der vorgesehenen Pauschalsätze auf €40,00 pro Sitzung für leistungsgerecht und angemessen; dies entspricht etwa drei Stunden á €12,29 Mindestlohn in Bremen zuzgl. BSAG-Fahrtkosten i.H.v. €2,85 Einzelticket. Zudem wird angemerkt, dass die letzte Anpassung im Jahr 2016 in Höhe von seinerzeit €5,00 vorgenommen wurde. Dieser Antrag wird auch in die Beiräte-Konferenz eingebracht

### **2023-104 Planung der Radpremiumroute im Kreuzungsbereich Ahlringstraße / Hemelin**

Beschluss des Fachausschusses „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ vom 04.09.2023 zum Kreuzungsbereich Ahlringstraße / Hemelinger Bahnhofstraße / Grete-Stein-Straße Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung wird aufgefordert, die Planung der Radpremium Route für den Kreuzungsbereich der Ahlringstraße / Hemelinger Bahnhofstraße / Grete-Stein-Straße zügig aufzunehmen und den Fachausschuss den Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ zu beteiligen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Stellungnahme zum Beschluss des Beirats Hemelingen zum Kreuzungsbereich Ahlringstraße / Hemelinger Bahnhofstraße / Grete-Stein-Straße Sehr geehrter Herr Hermening, mit dem Deputationsbeschluss vom 19. April 2018 wurde beschlossen die Planungen der Radpremiumroute D.15 für den Abschnitt Mahndorf - Hastedt aufzunehmen. Mehrere Teilabschnitte wurden seitdem umgesetzt. In der Ahlringstraße wurde das Natursteinpflaster gegen Asphalt ausgetauscht und somit eine gute Befahrbarkeit für einen Premiumroutenstandard hergestellt. Anfang 2024 wird die Unterführung in der Ahlringstraße ertüchtigt und im Querschnitt angepasst. Die durchgängige Befahrbarkeit der Premiumroute auf der Ahlringstraße ist mit Abschluss dieser Maßnahme somit zunächst hergestellt. Im Rahmen der Erschließung des neuen Quartiers auf dem ehemaligen Coca-Cola-Gelände findet dann der Endausbau der Ahlringstraße als Premiumroute in Form einer Fahrradstraße mit neuem Querschnitt statt. Die Planung des Knotenpunkts Ahlringstraße/Hemelinger Bahnhofstraße/Grete-Stein-Straße wird bereits jetzt durch das ASV aufgenommen. Im Rahmen des Ausbaus der Ahlringstraße wird diese dann ebenfalls mitbetrachtet werden. Der Beirat wird selbstverständlich im Rahmen der Planung beteiligt.

### **2023-105 Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita Ev. Gem**

Beschluss des Fachausschusses „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ vom 04.09.2023 zum Kreuzungsbereich Ahlringstraße / Hemelinger Bahnhofstraße / Grete-Stein-Straße Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung wird aufgefordert, die Planung der Radpremium Route für den Kreuzungsbereich der Ahlringstraße / Hemelinger Bahnhofstraße / Grete-Stein-Straße zügig aufzunehmen und den Fachausschuss den Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ zu beteiligen.

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

Betreff: Antrag auf Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita der Ev. Gemeinde St. Johannis Arbergen Sehr geehrte Damen und Herren, Sie haben uns den o.g. Beschluss vom 04.09.2023 mit Mail vom 11.09.2023 übermittelt. Darin bittet der Beirat die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung um Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita der Ev. Gemeinde St. Johannis Arbergen. Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung: Mit Beschluss vom 04.09.2023 fordert der Beirat Hemelingen erneut Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita der Ev. Gemeinde St. Johannis. Neue Gründe dafür wurden nicht vorgebracht. Daher ergibt sich kein neuer Sachverhalt und es wird auf unser Schreiben vom 24.11.2020 (siehe Anlage) verwiesen, in dem der damalige Beschluss aufgrund von ÖPNV Betroffenheit der besagten Örtlichkeit durch die Linie 40 abgelehnt wurde. Wir bedauern, ihnen keine andere Entscheidung zukommen lassen zu können.

### **2023-106 Prüfauftrag an das ASV - Aufstellung Poller - Umkreis Grundschule Arber**

der Fachausschuss "Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität" hat sich auf seiner Sitzung am 04.09.2023 mit dem Anliegen der Arbeitsgemeinschaft (Eltern) der Grundschule Arbergen (Heisiusstraße) befasst, welches Sie uns im Namen der AGSicherer Schulweg an der Schule Arbergen am 31.08.2023 übersendet haben. Der Fachausschuss hat am 04.09.2023 das Anliegen unterstützt und einen Prüfauftrag an das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) beschlossen. Die nachfolgende Antwort des ASV wurde uns am 06.11.2023 übersendet, so dass wir diese noch auf der gestrigen Sitzung des Fachausschusses vorlesen konnten: Die Verkehrsbelastung der als Tempo 30 Zone ausgewiesenen Heisiusstraße im Abschnitt Arberger Heerstraße bis Im Strumpf ist ortsüblich gering. Der Durchgangsverkehr ist aufgrund des Straßennetzzusammenhangs nicht erkennbar. Durch die beiden Fahrbahnkissen ist die Straße im Bereich der Schule verkehrsberuhigt; überhöhte Geschwindigkeiten sind nicht zu erkennen. Es gibt wenig Parkmöglichkeiten zwischen Arberger Heerstraße und Schule. Der Parkdruck ist im Abschnitt Schule bis Im Strumpf am späten Nachmittag sichtbar. Es wird widerrechtlich halb aufgesetzt auf der westlichen Nebenanlage geparkt. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite wird nicht geparkt. Der Gehweg ist auf der beparkten Seite durch Fahrzeuge eingeengt und damit weder barrierefrei noch als Schulweg ausreichend breit. Die Straße ist zudem abschüssig. Die Problematik entsteht durch sogenannte Elterntaxis; die Schule weist auf den Schulexpress hin. Auf der anderen Gehwegseite gibt es keine Einschränkungen. Das Beenden des widerrechtlich aufgesetzten Parkens auf der Westseite weist sich mit den Mitteln der Straßenverkehrsbehörde als unmöglich; das Parken am Fahrbahnrand ist aufgrund des geringen Querschnitts von 5 Metern gesetzlich untersagt und das aufgesetzte Parken nicht durch entsprechende Beschilderung erlaubt. Für die Bündelung des Querens vor der Schule und zur Verbesserung der Sichtbeziehungen wird eine Einengung der Fahrbahn gegenüber dem Schuleingang schlagen wir eine vorgezogene Aufstellfläche für den Fahrbahnrand integriert vor. Sie soll nördlich der Straße Richtungsteig liegen. Näheres entnehmen Sie bitte den beigefügten Planunterlagen. (siehe beigefügte Anlage) Zum Abschnitt Im Strumpf bis Colshorn ist festzuhalten, dass die Straße Im Strumpf für den motorisierten Verkehr gesperrt ist. Die Heisiusstraße weist im nördlichen Abschnitt

geordnetes Fahrbahnrandparken auf. Insofern wird in diesem Abschnitt kein Handlungsbedarf gesehen. Wir bitten Sie, die vorgenannte Stellungnahme des ASV in Ihrer Arbeitsgemeinschaft zu diskutieren und uns eine Rückmeldung zu geben. Wir laden Sie herzlich zur nächsten Sitzung des Fachausschusses "Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität" am Montag, den 11.12.2023 um 16:30 Uhr (Sitzungsbeginn) ein, um diese auch persönlich vorzutragen. Falls eine Teilnahme nicht möglich ist, werden wir diese auf der Sitzung vortragen und Ihnen eine Rückmeldung geben.

### **2023-107 Stellungnahme zu den Planungen Radpremiun Route Bereich Grete-Stein-Str**

der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Mobilität und Wirtschaft“ hat nach dem am 04.09.2023 erfolgten Ortstermin in der Grete-Stein-Straße auf seiner Sitzung am 04.09.2023 die nachfolgende Stellungnahme abgegeben: - Vor der zukünftigen Kita soll der Bereich vor dem Haus (1) für die Elternbringdienste und Anlieferung beachtet werden - Die Einfahrt zum Parkplatz Kaufhaus Hemelingen (2) soll abgesenkt werden. (dies ist bisher nicht erfolgt – das ASV fragt nach.) - Stadtauswärts rechts soll auf Höhe Aldi-Parkplatz (3) ein Fahrradbügel aufgestellt werden, zudem soll es dort am Ende des Fußweges eine Absenkung des Bordsteins und Überwegung zum durchgehenden Bürgersteig auf der gegenüberliegenden Seite geben. Der Übergang soll mit taktilen Streifen kenntlich gemacht werden. - Der Fußweg vorm Aldi soll zur Straße hin (4) einen abgesenkten Bordstein erhalten. - Der Radweg (5) wird bis zum Ende der Straße zurückgebaut und durch Gehweg ersetzt - was über die normale Gehwegbreite hinausgehen würde soll dem Grünstreifen zugeschlagen werden. - Der ehemalige Wendebereich (6) soll dem Grünstreifen zugeschlagen werden (eine Umfahrung ist über die Osenbrückstraße möglich, das Wenden dort nicht mehr nötig). Als Anlage ist ein Lageplan beigefügt. Wir bitten um Umsetzung in Ihrem Hause

### **2023-108 Versetzung der GMT aus der Mahndorfer Heerstraße in die Saarburger Stra**

Bewohner:innenbeschwerden bzgl. Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Saarburger Straße befasst und eine Versetzung der GMT aus der Mahndorfer Heerstraße beschlossen. Wir bitten daher um Versetzung der GMT aus der Mahndorfer Heerstraße in die Saarburger Straße und bitten auch um Übersendung der aktuellen Messungen aus der Mahndorfer Heerstraße. Ich habe innerbetrieblich den Fachbereich gewechselt und daher seit dem 01.09.23 nicht mehr für die Geschwindigkeitsmesstafeln zuständig. Ich möchte Sie daher bitten, Ihre Anfragen an das Postfach [gmt@bsag.de](mailto:gmt@bsag.de) zu richten

### **2023-109 Parkordnung Goslarer Straße**

der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ des Beirats Hemelingen hat sich auf seiner Sitzung am 04.09.2023 aufgrund von Anwohner:innenbeschwerden (in der Straße wird aufgesetzt geparkt. Mobilitätseingeschränkte Personen etc. müssen auf die Fahrbahn ausweichen) mit der Parkordnung in der Goslarer Straße befasst. Auf der Sitzung wurde beschlossen, durch das Ortsamt eine Anwohner:innenversammlung durchführen zu lassen, um ein Meinungsbild über die Wünsche /Anregungen von Anwohner:innen über eine künftige Parkregelung zu erhalten. Wir haben für diese Anwohner:innenversammlung Dienstag, den 07.11.2023 (18:00 Uhr) in unserem Sitzungskalender geblockt und bitten um Rückmeldung bzgl. einer weiteren Vorgehensweise (Erstellung eines Vorschlages im Betriebsplan). - der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ des Beirats Hemelingen hat sich auf seiner Sitzung am 04.09.2023 aufgrund von Anwohner:innenbeschwerden (in der Straße wird aufgesetzt geparkt. Mobilitätseingeschränkte Personen etc. müssen auf die Fahrbahn ausweichen) mit der Parkordnung in der Goslarer Straße befasst. Auf der Sitzung wurde beschlossen, durch das Ortsamt eine Anwohner:innenversammlung durchführen zu lassen, um ein Meinungsbild über die Wünsche /Anregungen von Anwohner:innen über eine künftige Parkregelung zu

erhalten. Wir haben für diese Anwohner:innenversammlung Dienstag, den 07.11.2023 (18:00 Uhr) in unserem Sitzungskalender geblockt und bitten um Rückmeldung bzgl einer weiteren Vorgehensweise (Erstellung eines Vorschlages im Betriebsplan). –

### **2023-110 Ausbau des KiTa-Standortes “Kleine Marsch“**

Ausbau des Standortes “Kleine Marsch“ Beirat Hemelingen vom 14.9.2023 Sehr geehrter Herr Hermening, vielen Dank für die Übermittlung des Beschlusses. Auch die Senatorin für Kinder und Bildung ist an dem Erhalt des KiTa-Standortes interessiert und arbeitet dementsprechend zu. Jedoch ist es im Moment nur möglich, eine vermittelnde Rolle zu übernehmen, da es sich um einen privatrechtlichen Sachverhalt zwischen Immobilien Bremen und dem Deutschen Roten Kreuz handelt. Die Senatorin für Kinder und Bildung ist hier nicht direkt involviert. Unserem Wunsch zum Erhalt der „Kleinen Marsch“ folgend haben wir einen Gesprächstermin zwischen den Beteiligten für den 7. November 2023 initiiert, um eine Lösungsmöglichkeit zu erarbeiten. Der Gesprächstermin erfolgte von allen Beteiligten konstruktiv. Es ist verabredet worden, trägerseitig eine vertiefte Umbauplanung für den Standort zu erarbeiten. Dafür wird die Senatorin für Kinder und Bildung Planungsmittel bereitstellen. Nach Vorlage der vertieften Planung kommen die Beteiligten in gleicher Zusammensetzung wieder zusammen. Dies wird voraussichtlich Anfang April 2024 erfolgen. In Bezug auf eine mögliche Erweiterung der Einrichtung kann mit den derzeitigen Versorgungsquoten (VQ) des Stadtteils und im Besonderen des Ortsteils Hemelingen keine fundierte Argumentationsbasis geschaffen werden, um einen weiteren Ausbau zu rechtfertigen. Mit einer derzeitigen VQ von 81,3% im Krippenbereich und 122,5% im Elementarbereich und einer steigenden Tendenz in den kommenden Jahren ist der Ortsteil Hemelingen schon jetzt überplant, wenn man die durch den Senat bestätigten Zielversorgungsquoten von 60% im Krippen- bzw. 110% im Elementarbereich als Referenzwert nimmt. Auch wenn keine Erweiterung argumentiert werden kann, stimmt die Senatorin für Kinder und Bildung mit dem Beirat Hemelingen überein, diesen besonderen und etablierten KiTa-Standort im Rahmen unserer Möglichkeiten zu erhalten und eine Sanierung in Abstimmung zwischen Träger und Eigentümer zeitnah zu realisieren.

der Beirat Hemdinge hat sich auf seiner Sitzung am 14.09.2023 u. a. die Ausbauplanung KiTA im Stadtteil Hemelingen vorstellen lassen und den anliegenden Beschluss für den Ausbau des Standortes “Kleine Marsch“ beschlossen.

### **2023-111 Beschluss vom 08.08.23 zum geplanten Neubau einer KiTa in der Mahndorfe**

Anruf Herr Önkibar: Die vom Fachausschuss abgegebene Stellungnahme ist keine Stellungnahme zur Bauvorlage sondern ein politische Aufforderung... Er möchte dem Beirat noch einmal die Gelegenheit zur Beteiligung geben und bittet um eine Stellungnahme (Kenntnisnahme, Zustimmung oder Ablehnung...) Ich habe ihm gesagt, dass ich mit Dir RS halte und der Vorgang evtl. morgen im GFA aufgerufen werden könnte, weil FA Bau erst wieder am 10.10. eine Sitzung hat am 08.08.2023 anwesend bei FA Bau Berfin Ataç Susanne Alm in Vertretung für Cem Ali Aydin Ralf Bohr Hans-Jörg Buben Rainer Lübke Beratendes Mitglied Reinhard Zwilling morgiger GFA Susanne Alm Kerstin Biegemann in Vertretung für Ralf Bohr (ist morgen nicht da) Uwe Jahn Hans- Peter Hölscher Dr. Christian Kornek Mine Müller Sebastian Springer Wir sollen uns kurz per Email melden, damit er einen Nachweis in seinen Unterlagen hat (war 4 Wochen im Urlaub...) der Fachausschuss „Bau und Klimaschutz“ hat sich auf seiner Sitzung am 08.08.2023 u. a. mit der o. g. Bauvorlage und der dazu abgegebenen planungsrechtlichen Stellungnahme befasst und den nachfolgend einstimmig beschlossenen Beschluss gefasst: Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und die Senatorin für Kinder und Bildung auf zusammen mit dem Bauherrn des o. g. Vorhabens eine Lösung hinsichtlich der geplanten Kubatur des Gebäudes und des geplanten Außenlagers der KiTa zu finden. Der

Bau einer KiTa in Mahndorf liegt im öffentlichen Interesse, er trägt zur Deckung eines dringenden Bedarfs an Betreuungsplätzen im Stadtteil bei. Wir bitten um Umsetzung.

### **2023-112 Sanierung eines Teilstückes des Radweges**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 14.09.2023 Sanierung des Radweges in der Hannoverschen Straße Die Kosten für die Sanierung des Radweges in der Hannoverschen Straße vor der AralTankstelle (Hannoversche Straße 142) werden mit 17.000 € aus dem Verkehrsbudgets des Beirates finanziert. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) der Beirat Hemdinge hat sich auf seiner Sitzung am 14.09.2023 u. a. mit dem Thema „Sanierung eines Teilstückes des Radweges in der Hannoverschen Straße“ befasst und beschlossen, dass für diese Maßnahme finanzielle Mittel aus dem Verkehrsbudget des Beirates (siehe Anlage) zur Verfügung gestellt werden sollen. Wir bitten um Umsetzung in Ihrem Hause

### **2023-113 Herstellung eines Fußweges auf der Deichkrone des Mahndorfer Sommerdeic**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 14.09.2023 Herstellung eines Fußweges auf der Deichkrone des Mahndorfer Sommerdeiches Die Herstellung eines Fußweges auf der Deichkrone des Mahndorfer Sommerdeiches werden mit 52.000 € aus dem Verkehrsbudgets des Beirates finanziert. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Guten Morgen, der Beirat Hemdinge hat sich auf seiner Sitzung am 14.09.2023 u. a. mit dem Thema „Herstellung eines Fußweges auf der Deichkrone des Mahndorfer Sommerdeiches“ befasst und beschlossen, dass für diese Maßnahme finanzielle Mittel aus dem Verkehrsbudget des Beirates (siehe Anlage) zur Verfügung gestellt werden sollen. Wir bitten um Umsetzung in Ihrem Hause.

### **2023-114 Aktuellen Sachstand zu den Windkraftanlage Mahndorf / Hansalinie**

der Fachausschuss „Bau und Klimaschutz“ hat auf seiner Sitzung am 10.10.2023 den nachfolgende Beschluss gefasst: Windkraftanlage Mahndorf / Hansalinie Der Fachausschuss bittet die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft gem. § 7 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter um einen aktuellen Sachstand zu den Windkraftanlagen Mahndorf / Hansalinie bzgl. Repowering bzw. Abbau von Anlagen. Abstimmungsergebnis: 6 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen. Sehr geehrte Damen und Herren, der Fachausschuss „Bau und Klimaschutz“ hat auf seiner Sitzung am 10.10.2023 den nachfolgende Beschluss gefasst: Windkraftanlage Mahndorf / Hansalinie Der Fachausschuss bittet die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft gem. § 7 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter um einen aktuellen Sachstand zu den Windkraftanlagen Mahndorf / Hansalinie bzgl. Repowering bzw. Abbau von Anlagen. Abstimmungsergebnis: 6 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen. Wir bitten um Stellungnahme

### **2023-115 Auflistung der leerstehenden Immobilien im Stadtteil Hemelingen**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 05.10.2023 Auflistung der leerstehenden Immobilien im Stadtteil Der Beirat Hemelingen fordert eine Auflistung der leerstehenden Immobilien im Stadtteil Hemelingen, die von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung erfasst wurden. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-116 Prüfauftrag an das ASV zum Weg in der Olbersstraße**

Beschwerde aus der Bevölkerung befasst: Fahrzeuge von der Olbersstraße fahren verkehrswidrig auf den Weg, der in die Arberger Marsch führt (beschildert mit Verkehrszeichen (VZ Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder, Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kfz“ sowie „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“). Siehe anliegendes Foto. Nach kurzer Diskussion im Fachausschuss wurde der nachfolgende Prüfauftrag beschlossen: Das ASV soll prüfen, ob eine Schranke gesetzt werden könnte · das VZ „Sackgasse“ an der Arberger Heerstraße aufgestellt werden könnte · ein Zusatzzeichen „geschlossenes Wohngebiet“ beschildert werden könnte (Das Ortsamt wird gebeten, mit den betroffenen Landwirten sprechen, um zu erfragen, ob die Straße evtl. gar nicht mehr für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird.) Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-117 Beschluss zur OJA-Mittelverteilung 2024**

Beschluss des Beirates Hemelingen vom 07.12.2023 Mittelverteilung für die stadtteilbezogene Offene Kinder- und Jugendarbeit 2024 Der Beirat Hemelingen unterstützt den Beschluss der Deputation für Soziales, Jugend und Integration zur Mittelverteilung für die stadtteilbezogene Offene Kinder- und Jugendarbeit in der Stadtgemeinde Bremen für 2024. Er fordert die Bürgerschaft auf, im Haushaltsgesetzgebungsverfahren die Mittel der Offenen Kinder- und Jugendarbeit insgesamt um 30% aufzustocken, um die gestiegenen Personal- und Betriebskosten in den Einrichtungen aufzufangen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-118 Fuß- und Radweg Bollener Landstraße Mahndorf**

Sehr geehrte Damen und Herren, der Beirat Hemelingen hat in seinem Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 11.12.2023 nachfolgenden Beschluss gefasst. Ich bitte um Umsetzung und Rückmeldung innerhalb der gesetzlichen Fristen. Der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf, an der Bollener Landstraße einen Rad- und Fußweg im Anschluss an den bereits vorhandenen Rad- und Fußweg auf Niedersächsischer Seite bis an die Mahndorfer Heerstraße herzustellen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-119 Schulwegsicherung GS Osterhop**

Sehr geehrte Frau Lüerssen, aufgrund Ihrer Bitte zur Umsetzung und Rückmeldung zur Grundschule Parsevalstraße „Ausstattung der Ampelanlage Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße / Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße mit Blitzanlagen zur Geschwindigkeitsmessung und zur Festhaltung des Überfahrens in den Rot-Phasen“ und zur Grundschule Osterhop hinsichtlich geforderter Geschwindigkeitsmessungen im Bereich der Schule, teile ich Ihnen nach Rücksprache mit der Polizei Bremen und dem Ordnungsamt Folgendes mit: Der Einsatz von Verkehrsüberwachungstechnik ist grundsätzlich auch an größeren Kreuzungen im Stadtgebiet möglich. Dies gilt sowohl für Rotlicht- als auch für Geschwindigkeitsmessgeräte. In Abhängigkeit vom jeweiligen Messprinzip sind dabei mehr oder weniger umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen zu ergreifen (Stromanschluss, Eingriffe in den Straßenraum, Hoch- und Tiefbauarbeiten, Genehmigungen der Straßenverkehrsbehörde). Vor dem Hintergrund der hohen Kosten hat die Polizei Bremen ihre ortsfesten Verkehrsüberwachungsanlagen in der Vergangenheit dort eingerichtet, wo durch ihren Einsatz Unfallhäufungspunkte entschärft werden konnten. Eben dieser ist ausweislich des Unfalllagebildes an der betreffenden Kreuzung nicht vorhanden. Dies betrifft insbesondere geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle sowie Verstöße gegen Vorfahrt-/Vorrangregelungen und die Missachtung von Lichtzeichen. Mobile Messungen, die an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführt werden, sind

geeigneter zur Bekämpfung überhöhter Geschwindigkeiten, als ortsfeste Messgeräte. An bereits bestehenden Anlagen führt die Polizei Bremen gelegentlich Kontrollmessungen in räumlicher Nähe durch und stellt dabei immer wieder fest, dass Kraftfahrende unmittelbar vor der festen Messstelle gezielt abbremsen und anschließend wieder beschleunigen. Im Ergebnis eignet sich damit eine einzelne ortsfeste Anlage zwar zur Entschärfung geschwindigkeitsbedingter Unfallhäufungspunkte, nicht aber zur Geschwindigkeitsreduzierung auf einem ortsfesten Teilstück, wie beispielsweise eine Kreuzung. Der Finanzbedarf steht aus dieser Sicht nicht im Verhältnis zur erwarteten Wirkung der bezeichneten Maßnahme. In der unmittelbaren örtlichen Nähe zur Grundschule Osterhop wurden im Rahmen einer Schwerpunktmaßnahme am 14.02.2024 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Bei den mobilen Messungen wurden die Kraftfahrzeuge gemessen, die in Richtung KiTa / Grundschule Osterhop fahren. Insgesamt wurden 37 Kraftfahrzeuge gemessen. Dabei wurde bei keinem der Kraftfahrzeuge eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt. Es wurden lediglich andere Ordnungswidrigkeiten geahndet und zusätzlich vereinzelt Falschparker an der Grundschule festgestellt und auch verwahrt. Durch die Polizei Bremen werden mit den ihr zur Verfügung stehenden Ressourcen weiterhin unregelmäßig Kontrollen durchgeführt, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Dies erfolgt durch den Einsatzdienst während der Streifentätigkeit sowie durch die Einsatzkräfte der regional zuständigen Polizeidienststelle. Dabei werden festgestellte Verstöße konsequent geahndet. Die Polizei wird dabei auch von Verkehrsüberwachungskräften des Ordnungsamtes unterstützt, sofern auch hier Personal zur Verfügung steht. Beschlüsse zur Schulwegesicherung an der Grundschule Osterhop gefasst. Ich bitte um Umsetzung und Rückmeldung innerhalb der gesetzlichen Fristen. Die Sie betreffende Teil ist gelb markiert. Schulwegsicherung an der GS Osterhop Nach Vortragen der Problemlage und Diskussion wird folgender Beschluss gefasst: Der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ bittet das ASV folgende Vorschläge zur Schulwegsicherung zu prüfen: 1. Einbau von Einengungen in der Eggestraße 2. Einrichten einer Verkehrsberuhigten Zone oder Schulstraße im Bereich der Schule Osterhop (auch in Bezug auf den Zugang am Kaufhunger Weg/Harzer Straße) 3. Unterbinden des Parkens direkt vor der Schule 4. Änderung der Verkehrsführung (ggf. Einbahnstraßenregelung) (auch in Bezug auf den Zugang am Kaufhunger Weg/Harzer Straße) 5. Gemeinsamer Termin mit Elternvertreter:innen, Schule und Beiratsvertreter:innen zur Erörterung der Vorschläge vor Ort Zudem Bitte des Ausschuss das ASV darum eigene fachliche Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler:innen zu erarbeiten. Die Ordnungsbehörden werden aufgefordert Geschwindigkeitsmessungen im Bereich der Schule vorzunehmen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-120 Schulwegsicherung Stadtteil Hemelingen (mehrere GS)**

der Beirat Hemelingen hat in seinem Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 11.12.2023 nachfolgende Beschlüsse zur Schulwegsicherung im Stadtteil Hemelingen gefasst. Ich bitte um Umsetzung und Rückmeldung innerhalb der gesetzlichen Fristen. Grundschule Parsevalstraße Der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ bittet das ASV folgende Vorschläge zur Schulwegsicherung zu prüfen: 1. Versetzung der Schranke an die Einmündung Zeppelinstraße (incl. Umwidmung des Bereiches) 2. Einrichten einer Verkehrsberuhigten Zone für die ganze Parsevalstraße 3. Verankerung der Poller im Bordstein zur Vermeidung von aufgesetztem Parken 4. Aufstellen von Baken (im Bereich der Gosse) zur Vermeidung von aufgesetztem Parken 5. Einrichtung einer „Schulstraße“ in der Parsevalstraße und der Vahrer Straße – Bereich Einmündung Bevenser Straße 6. Überplanung des Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße / Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler:innen 7. Ausstattung der Ampelanlage Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße /

Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße mit Blitzanlagen zur Geschwindigkeitsmessung und zur Festhaltung des Überfahrens in den Rot-Phasen 8. Ausweisung von Tempo 30 in der Zeppelinstraße und der Vahrer Straße ab Zeppelinstraße bis hinter die Einmündung Bevenser Straße  
Zudem: Bitte des Ausschusses an das ASV eigene fachliche Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler:innen zu erarbeiten. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Grundschule Osterhop  
Der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ bittet das ASV folgende Vorschläge zur Schulwegsicherung zu prüfen: 1. Einbau von Einengungen in der Eggestraße 2. Einrichten einer Verkehrsberuhigten Zone oder Schulstraße im Bereich der Schule Osterhop (auch in Bezug auf den Zugang am Kaufhunger Weg/Harzer Straße) 3. Unterbinden des Parkens direkt vor der Schule 4. Änderung der Verkehrsführung (ggf. Einbahnstraßenregelung) (auch in Bezug auf den Zugang am Kaufhunger Weg/Harzer Straße) 5. Gemeinsamer Termin mit Elternvertreter:innen, Schule und Beiratsvertreter:innen zur Erörterung der Vorschläge vor Ort  
Zudem Bitte des Ausschuss das ASV darum eigene fachliche Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler:innen zu erarbeiten. Die Ordnungsbehörden werden aufgefordert Geschwindigkeitsmessungen im Bereich der Schule vorzunehmen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) Grundschule Arbergen  
Der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ unterstützt den Vorschlag des ASV und bittet diesen in der Heisiusstraße umzusetzen. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen) (Das Schreiben des ASV zur Grundschule Arbergen ist in der Anlage beigefügt)

die Anordnung geht immer gleichzeitig mit dem Auftrag raus. Dies ist aus verschiedenen Gründen bisher nicht erfolgt, da der Prozess der Anhörung länger gedauert hat. Wie Sie ja wissen, haben wir zudem auf die Umsetzung der Vertragsfirma keinen Einfluss. Mit einer Umsetzung vor den Sommerferien ist aber eher nicht zu rechnen. Sobald die Anordnung und der Auftrag rausgehen werde ich Rücksprache mit der Firma halten und Ihnen ein Umsetzungsdatum nennen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

### **2023-121 Beschluss zur geplanten Änderung des OBG**

Änderung des OBG befasst und den nachfolgenden Beschluss gefasst:: Der Beirat Hemelingen lehnt die geplante Änderung des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter in der vorgelegten Form ab. Die im Gesetz genannten Stadtteilbudgets sind endlich einzurichten. Alternativ ist die angekündigte Erhöhung der Globalmittel vor der Streichung der Stadtteilbudgets prozentual mit der Beirätekonferenz zu vereinbaren. Das Stadtteilbudget Verkehr ist in jedem Fall beizubehalten. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

### **2023-122 2. Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamts zu Haupteisenbahnstrecken des B**

die Mitglieder des Beirats Hemelingen haben sich auf ihrer Sitzung am 20.12.2023 u. a. mit dem Entwurf des Lärmaktionsplanes befasst und die nachfolgende Stellungnahme abgegeben;. Der Beirat Hemelingen unterstützt die von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (Legislaturperiode 2019-2023) vorgetragene Stellungnahme zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes Runde 4 (veröffentlicht 2023) Anhang II (Ballungsräume), Seite 58: Stellungnahme des Ballungsraumes Bremen  
Der Ballungsraum Bremen ist aufgrund seiner Lage von Lärmimmissionen durch verschiedene Bahnstrecken betroffen. Dementsprechend hoch ist die Betroffenheit der Bürger:innen und der Schutz vor Schienenverkehrslärm von großer Bedeutung, gerade im Hinblick auf den geplanten Ausbau und die prognostizierten Steigerungen beim Personen- und Güterverkehr. Seitens der BahnlärmInitiative Bremen und

den Beiräten z.B. des Stadtteils Hemelingen mit sehr hoher Betroffenheit im Bereich Mahndorf, werden regelmäßig Forderungen nach höherem Lärmschutz, insbesondere aktiver Art, gestellt. Eine Verbesserung der Lärmsituation für Betroffene ist durch die komplizierte rechtliche Gestaltung für uns als Ballungsraum gegenüber Eisenbahn-Bundesamt und Deutsche Bahn nur schwer einzufordern und erfolgt in der Praxis nur sehr schleppend. Durch die sich nur langsam fortschreibenden Anpassungen der Grenzwerte bei den Auslösewerten im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms kommt es auch zu vielfachen Lücken beim Bau von aktiven Schallschutzmaßnahmen. Gerade diese Lücken erzeugen oft eine hohe Beschwerdelage und sorgen für Unverständnis in der Bevölkerung. In diesem Zusammenhang wäre unter anderem der Bereich Bremen – Sebaldsbrück zu benennen, wo die Strecken 1740 und 2200 verlaufen. Hier kommt es zu einer Ansammlung von bereits erfolgten, sich in Planung befindlichen und noch zu bearbeitenden Abschnitten im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms. Es bestehen zahlreiche Lücken, die noch auf Grundlage alter Auslösewerte basieren. Zudem stehen einzelne Baumaßnahmen der DB Netze, wie z.B. die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück, aber auch zukünftige Maßnahmen, in direkter Konkurrenz zu Lärmsanierungsmaßnahmen und verzögern so eine schnelle Umsetzung von der sofort eine große Anzahl an Betroffenen profitieren würde. Unsere Empfehlungen, im Rahmen geplanter Baumaßnahmen vor Ort direkt den Anspruch auf Maßnahmen nach Lärmsanierung zu prüfen (aktuell im Verfahren Haltepunkt Föhrenstraße), werden regelmäßig mit Verweis auf unterschiedliche Zuständigkeiten abgewiesen. Hier wäre eine bessere Abstimmung der unterschiedlichen Projektplaner:innen sehr wünschenswert. Seitens der Stadt Bremen wurde 2016-2017 eine Bedarfsanalyse zum Bahnlärm erstellt, um besonders stark vom Schienenlärm betroffene Gebiete zu identifizieren, die von einem Lückenschluss der vorhandenen Lärmschutzwände profitieren würden. Die Bedarfsanalyse ist online (<https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/laerm/bahn-und-schienenlaerm/bedarfsanalyse-zum-bahnlaerm-81749>) zu finden. Der Abschnitt Bremen – Sebaldsbrück wurde hierbei ausgespart, mit der Aussicht auf zukünftige Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms. Leider befindet sich von den identifizierten Lärmhotspots erst der Bereich Grönlandstraße in Umsetzung. Neben dem Kostenfaktor spielen dabei auch Themen wie Anforderungen an die Schallschutzwand, Baukorridore an Strecken und vor allem Übernahme der Baulast eine Rolle. Gerade das Problem „Übernahme der Baulast“ wäre im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes deutlich einfacher zu lösen. Lärmhotspots in Bremen sind nach Rückmeldung der Bürger:innen und Beiräte sowie unseren Unterlagen vor allem folgende Streckenabschnitte: • Sebaldsbrück mit den querenden und parallel verlaufenden Strecken 1740 und 2200, insbesondere die Bereiche Zum Sebaldsbrücker Bahnhof, Beneckendorffallee, Föhrenstraße, siehe dazu Cluster 5.II und 5.III unserer Bedarfsanalyse • Der Bereich der kreuzenden Bahnstrecken 1404 und 1740 in Bremen Mahndorf ohne Lärmschutzwände bzw. nur einseitigen Lärmschutzwänden (Cluster 6.I und 6.II unserer Bedarfsanalyse) • Der weittragende Lärm des Zugverkehrs der Strecke 1500 auf der veralteten Eisenbahnbrücke neben der Stephanibrücke über die Weser. Die Stahlkonstruktion mit schweren Güterzügen bietet Konfliktpotential. • Die weiteren in der Bedarfsanalyse genannten Cluster

### **2023-123 Beschluß Querspange Malerstraße / Erneuerung Oststrang Fernwärme**

Beschluss zur Erneuerung Oststrang Fernwärme in Verbindung mit der Straßenbahnquerverbindung Malerstraße Sehr geehrte Damen und Herren, der Beirat Hemelingen hat in seinem Fachausschuss Bau und Klimaschutz am 14.11.2023 beigefügten Beschluss gefasst: Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen der Verwaltung sowie die BSAG und Wesernetz auf, bei der Umsetzung der Erneuerung der Fernwärmetrasse Oststrang zwischen Kraftwerk Hastedt und Hastedter Heerstraße den Trassenverlauf an die Anforderungen der geplanten Straßenbahnquerverbindung

Malerstraße anzupassen. Der Beirat verweist dazu auf den Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft (Seite 104): Die Koalition wird: • den Ausbau der Straßenbahn weiter vorantreiben. Das bedeutet die Realisierung der begonnenen Erweiterungen, die Erschließung der Überseestadt und Aufnahme von Planungen für die Verlängerung der Straßenbahn von Sebaldsbrück über Malerstraße und Osterholzer Heerstraße nach Osterholz. Des Weiteren verweist der Beirat auf den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sowie auf die Teilfortschreibung des VEP. Auch dort wird die Verlängerung der Straßenbahn nach Osterholz mit der Querverbindung über die Malerstraße als Ziel benannt: - VEP 2025: Maßnahme E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße - Die Straßenbahn wird vom Weserwehr über die Malerstraße nach Sebaldsbrück verlängert. Hierdurch wird eine effizientere Linienverknüpfung erreicht. - Teilfortschreibung VEP: Für die weiteren Strecken sind Machbarkeitsstudien durchzuführen, prioritär für die Strecken Malerstraße und Osterholz sowie Oslebshausen Daher hält der Beirat Hemelingen es für dringend erforderlich, bei der Erneuerung der Fernwärmetrasse Oststrang die Fernwärmeleitung so zu verlegen, dass sie einem zukünftigen Ausbau des Straßenbahnnetzes nicht im Wege liegen. Der Beirat hält die von Wesernetz am 10.10.23 im Fachausschuss des Beirates vorgestellte Planung für nicht geeignet und fordert die Vorlage einer neuen Planung, die auch den Straßenbahnausbau über die Malerstraße und den Anschluss an die Straßenbahnschienen in der Hastedter Heerstraße berücksichtigt. Ich bitte um Beachtung und Bearbeitung in Ihrem Hause sowie Rückmeldung, bei den städtischen Dienststellen weise ich hiermit auf die Rückmeldefrist gem. BeirOG hin.

Sehr geehrte Damen und Herren, beigefügt ein Beschluss aus dem Beirat Hemelingen. Wir wurden vor kurzem freundlicherweise informiert, dass sich die Erneuerung des Oststrangs erheblich verzögern wird, insofern hoffen wir dort nach eingreifen zu können. Da im neuen Ressort „Umwelt, Klima und Wissenschaft“ noch kein Funktionspostfach für Beiräte existiert bitte ich die Kolleg:innen von Bau, Mobilität und Stadtentwicklung neben der Bearbeitung in eigenen Hause um Weitergabe an die zuständigen Fachkolleg:innen des Nachbarressorts. Ich bitte um Beachtung und Bearbeitung in Ihrem Hause sowie Rückmeldung, bei den städtischen Dienststellen weise ich hiermit auf die Rückmeldefrist gem. BeirOG hin. An den Beirat Osterholz geht die Bitte sich dem Beschluss anzuschließen. Für Nachfragen stehe ich gerne zur Verfügung

**2023-124 Erhöhung der Reinigungsintervalle und Kontrollen durch Ordnungsamt**

Sehr geehrter Herr Hermening,

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, die besonders mit Müll belasteten Bereiche im Stadtteil Hemelingen (u.a. Hastedter Osterdeich / Container-anlage, großer Bereich Ahlringstraße / Hemelinger Bahnhofstraße / Markplatz Hemelingen, / Osenbrückstraße / Sebaldsbrücker Heerstraße um die Haltestelle Sebaldsbrücker Bahnhof, Schlangpark - Bereich neben der Tankstelle und Spielplatz/Schlengstraße) häufiger zu reinigen und dort vermehrt Kontrollen durch das Ordnungsamt durchzuführen zu lassen.

Die Bremer Stadtreinigung ist dankbar für den Hinweis des Beirates und bittet darum perspektivisch die unbestimmten Angaben zu Bereichen detaillierter zu definieren, um eine, sofern möglich, punktgenaue und effiziente Lösung anbieten zu können.

In den genannten Bereichen war bisher nur eine punktuelle, geringe Beschwerdelage erkennbar. Die angegebenen Bereiche werden einer Prüfung durch Die Bremer Stadtreinigung und deren beauftragten Dienstleister unterzogen. Hierbei werden die aktuellen Reinigungsrythmen sowie der Sauberkeitszustand überprüft. Sofern die Prüfung einen Handlungsbedarf aufzeigt, werden die Reinigungsrythmen entsprechend des Bedarfs durch Die Bremer Stadtreinigung angepasst.

Die aktuellen Reinigungsrythmen sind wie folgt definiert:

- Hastedter Osterdeich (maschinelle Reinigung: wöchentlich; manuelle Reinigung: wöchentlich)
- Ahlringstraße (maschinelle Reinigung: alle 14 Tage; manuelle Reinigung: alle 14 Tage)
- Hemelinger Bahnhofstraße (maschinelle Reinigung: wöchentlich; manuelle Reinigung: 2 je Woche)
- Osenbrückstraße (maschinelle Reinigung: alle 14 Tage; manuelle Reinigung: alle 14 Tage)
- Sebaldsbrücker Heerstraße (maschinelle Reinigung: wöchentlich; manuelle Reinigung: 2 je Woche)
- Schlengstraße / Marktplatz (maschinelle Reinigung: wöchentlich; manuelle Reinigung: alle 14 Tage)

Die Containerplatzanlage wird durch die Bürgerinnen und Bürger in Hemelingen sehr gut angenommen und intensiv genutzt. Der Standort stellt damit augenscheinlich einen Mehrwert für die Anwohner in Bezug auf die wohnortnahe Abfallentsorgung dar.

Aufgrund der intensiven Nutzung des Standplatzes, erfolgt die Reinigung der Anlage durch das beauftragte Dienstleistungsunternehmen an 6 Tagen in der Woche. Die Reinigungsleistungen werden von Montag bis einschließlich Samstag erbracht.

Auch dieser Reinigungsrythmus sowie die Leistungserbringung wird einer Prüfung unterzogen werden. Sofern sich aus den Ergebnissen der Prüfung ein Handlungsbedarf ableiten lässt, wird diesem mit geeigneten Maßnahmen Rechnung getragen.

der Beirat Hemelingen hat sich auf seiner Sitzung am 02.11.2023 u. a. mit den Wünschen / Forderungen von Jugendlichen auf dem vom Amt für Soziale Dienste durchgeführten Beteiligungstag vom 11.11.2022 befasst. Eine Forderung, die hervorgebracht wurde, war die Erhöhung des Reinigungsintervalls an besonders betroffenen Schwerpunkten im Stadtteil sowie verstärkte Kontrollen durch das Ordnungsamt.. Anliegend erhalten Sie den dazu gefassten Beschluss des Beirates von 02.11.2023 mit der Bitte um Mitteilung, wie Sie gedenken, diesen Beschluss in Ihren Häusern umzusetzen.

**2023-125 Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita Ev. Gem**

Ev-luth. Kirchgemeinde St. Johannis in Arbergen  
vertreten durch den Vorstand: Dr. Fokko de Boer u. a.  
für die  
Kita St. Johannis in Arbergen  
Arberger Heerstraße 77  
28307 Bremen

sowie die  
Eltern der Kinder der Kita St. Johannis in Arbergen  
vertreten durch die Elternbeiratssprecherin Elisabeth Laß

sowie die  
AG Sicherer Schulweg  
vertreten durch Claudia Mazzarella

sowie die  
Eltern der Schüler\*innen der Grundschule Arbergen  
vertreten durch die Schulleitersprecherin Stephanie Koesling

mit Unterstützung der  
Grundschule Arbergen  
vertreten durch die Schulleiterin Romana Granig  
Helsiusstraße 7  
28307 Bremen

An das  
Ortsamt Hemelingen  
Godehardstraße 19  
28309 Hemelingen

Bremen, 03.09.2023

**Bürgerantrag**  
**auf Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30**  
**aufgrund eines direkten Zugangs zu einer Kindertageseinrichtung**

hiermit beantragen wir,

**der Beirat Hemelingen möge das Amt für Straßen und Verkehr auffordern,**  
**im Umkreis der Kita St. Johannis in Arbergen, Arberger Heerstraße 77, in**  
**28307 Bremen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h**  
**zu beschränken.**

---

der anliegende Bürgerantrag wurde auf der Sitzung des FA „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ am 06.11.2023 vorgestellt und von den Fachausschussmitgliedern unterstützt (Abstimmungsergebnis: Zustimmung 6-Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung. Wir bitten um Stellungnahme.

**2023-126 Aufnahme von Gesprächen zw. Sportamt und**

Beschluss des Regionalausschusses Rennbahngelände vom 04.12.2023 Der Regionalausschuss Rennbahngelände fordert das Sportamt auf vor Abschluss der Haushaltsberatungen Gespräche zu ihren Bedarfen mit den ansässigen Sportvereinen zu führen. Insbesondere sollen für die Vahr und Sebaldsbrück die Sportgemeinschaft BremenOst e.V und der ATSV Sebaldsbrück v. 1905 e.V. angehört werden.  
Abstimmungsergebnis: Zustimmung (10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

die Mitglieder des Regionalausschuss Rennbahngelände haben sich auf ihrer Sitzung am 04.12.2023 mit dem Thema „Informationen / aktueller Sachstand zum neuen Sportgelände auf dem Rennbahngelände“ befasst und nach Diskussion im RA den anliegenden Beschluss gefasst. Wir bitten um Stellungnahme, wie Sie gedenken, diesen Beschluss in Ihrem Hause umzusetzen.

### **2023-127 Sachstand zu Planungen einer Weiterentwicklung des Allerhafens (Neuauri**

Guten Tag, ~ der Beirat Hemelingen beschäftigt sich seit vielen Jahren mit der mittel- bis langfristigen Entwicklung des Allerhafens ~ Die Erbbaurechtslaufzeit endet für ein Grundstück am 31.12.2024, für fünf weitere Grundstücke am 31.12.2025. ~ Ein mit der ~damaligen ~Senatorin für Wissenschaft und Häfen~~Claudia Schilling~ in Aussicht gestelltes vor Ort Gespräch in 2020 ist pandemiebedingt leider nicht mehr durchgeführt worden. Der Beirat möchte das Thema „Neuaustrichtung des Allerhafensbeckens“ wieder aufgreifen und bittet gemäß § 7 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter um einen aktuellen Sachstand zu Planungen einer Weiterentwicklung des Gebietes.

### **2023-128 Schulwegesicherung im Stadtteil Hemelingen „Überwachung der Straßenverk**

leider muss ich Ihnen mitteilen, dass auf Grund einer Erkrankung eines Mitarbeiters die Steuerung ihres Beschlusses liegen geblieben ist. Die Fachabteilung hat erst jetzt Kenntnis erhalten und wird die Beantwortung übernehmen. Da ich Sie gerade telefonisch nicht erreicht habe, melde ich mich auf diesem Wege. Auf Grund der umfangreichen Anfrage bedarf die Beantwortung einige Zeit. Wäre es vertretbar, dass wir die Frist auf Ende Februar ausdehnen? Ich bitte die Verzögerung zu entschuldigen, möchte jedoch auch, dass Sie eine inhaltlich aufgearbeitete Antwort erhalten. Über eine kurze Rückmeldung würde ich mich freuen.

aufgrund Ihrer Bitte zur Umsetzung und Rückmeldung zur Grundschule Parsevalstraße „Ausstattung der Ampelanlage Kreuzungsbereiches Zeppelinstraße / Parsevalstraße / Vahrer Straße / Wilhelm-Wolters-Straße mit Blitzanlagen zur Geschwindigkeitsmessung und zur Festhaltung des Überfahrens in den Rot-Phasen“ und zur Grundschule Osterhop hinsichtlich geforderter Geschwindigkeitsmessungen im Bereich der Schule, teile ich Ihnen nach Rücksprache mit der Polizei Bremen und dem Ordnungsamt Folgendes mit: Der Einsatz von Verkehrsüberwachungstechnik ist grundsätzlich auch an größeren Kreuzungen im Stadtgebiet möglich. Dies gilt sowohl für Rotlicht- als auch für Geschwindigkeitsmessgeräte. In Abhängigkeit vom jeweiligen Messprinzip sind dabei mehr oder weniger umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen zu ergreifen (Stromanschluss, Eingriffe in den Straßenraum, Hoch- und Tiefbauarbeiten, Genehmigungen der Straßenverkehrsbehörde). Vor dem Hintergrund der hohen Kosten hat die Polizei Bremen ihre ortsfesten Verkehrsüberwachungsanlagen in der Vergangenheit dort eingerichtet, wo durch ihren Einsatz Unfallhäufungspunkte entschärft werden konnten. Eben dieser ist ausweislich des Unfalllagebildes an der betreffenden Kreuzung nicht vorhanden. Dies betrifft insbesondere geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle sowie Verstöße gegen Vorfahrt-/Vorrangregelungen und die Missachtung von Lichtzeichen. Mobile Messungen, die an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführt werden, sind geeigneter zur Bekämpfung überhöhter

Geschwindigkeiten, als ortsfeste Messgeräte. An bereits bestehenden Anlagen führt die Polizei Bremen gelegentlich Kontrollmessungen in räumlicher Nähe durch und stellt dabei immer wieder fest, dass Kraftfahrende unmittelbar vor der festen Messstelle gezielt abbremsen und anschließend wieder beschleunigen. Im Ergebnis eignet sich damit eine einzelne ortsfeste Anlage zwar zur Entschärfung geschwindigkeitsbedingter Unfallhäufungspunkte, nicht aber zur Geschwindigkeitsreduzierung auf einem ortsfesten Teilstück, wie beispielsweise eine Kreuzung. Der Finanzbedarf steht aus deshalb aus hiesiger Sicht nicht im Verhältnis zur erwarteten Wirkung der bezeichneten Maßnahme. In der unmittelbaren örtlichen Nähe zur Grundschule Osterhop wurden im Rahmen einer Schwerpunktmaßnahme am 14.02.2024 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Bei den mobilen Messungen wurden die Kraftfahrzeuge gemessen, die in Richtung KiTa / Grundschule Osterhop fahren. Insgesamt wurden 37 Kraftfahrzeuge gemessen. Dabei wurde bei keinem der Kraftfahrzeuge eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt. Es wurden lediglich andere Ordnungswidrigkeiten geahndet und zusätzlich vereinzelte Falschparker an der Grundschule festgestellt und auch verwarnt. Durch die Polizei Bremen werden mit den ihr zur Verfügung stehenden Ressourcen weiterhin unregelmäßig Kontrollen durchgeführt, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Dies erfolgt durch den Einsatzdienst während der Streifentätigkeit sowie durch die Einsatzkräfte der regional zuständigen Polizeidienststelle. Dabei werden festgestellte Verstöße konsequent geahndet. Die Polizei wird dabei auch von Verkehrsüberwachungskräften des Ordnungsamtes unterstützt, sofern auch hier Personal zur Verfügung steht.

der Beirat Hemelingen hat in seinem Fachausschuss Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 11.12.2023 nachfolgenden Beschluss zur Schulwegesicherung im Stadtteil Hemelingen gefasst. Ich bitte um Umsetzung und Rückmeldung innerhalb der gesetzlichen Fristen. „Überwachung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vor den Grundschulen im Stadtteil Hemelingen“ Der Beirat fordert den Senator für Inneres auf, das Ordnungsamt Bremen sowie den Polizeivollzugsdienst anzuweisen, in gegenseitigem Einvernehmen alternierend im unmittelbaren Bereich vor allen Grundschulen, weiterführenden Schulen und KITAS im Stadtteil Hemelingen in wiederkehrenden Intervallen Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu veranlassen und Verstöße gegen diese zu verfolgen sowie dem Beirat in angemessenen Abständen hinsichtlich der Anzahl der geahndeten Verstöße sowie der Intervalle der durchgeführten Kontrollen Bericht zu erstatten. Begründung: I. Während der Hol- und Bringzeiten kommt es vor den Grundschulen im Stadtteil immer wieder zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr. Beteiligt hieran sind zumeist Autofahrer\*innen, die die eigenen Kinder mit dem Auto vor der Schule absetzen (sog. „Elterntaxi“). Insofern werden diejenigen Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen, aber auch Lehrer\*innen und Schulbusse, die dann teilweise zu spät kommen, sowie dritte Verkehrsteilnehmer\*innen behindert. So wird widerrechtlich (aufgesetzt) geparkt, Abstandsregelungen werden nicht eingehalten, es wird direkt vor dem Schuleingang gehalten, sodass dieser versperrt ist und ein Durchkommen für andere Schüler\*innen oder Lehrer\*innen nicht mehr möglich ist. Auch wird eilig rückwärtsgefahren oder gewendet. Exemplarisch benannt werden hier allein die in den letzten Wochen bei den Fachausschüssen, dem Beirat und dem Ortsamt eingegangenen Beschwerden der Schulleiterin der Grundschule Mahndorf, der AG sicherer Schulweg (Grundschule Heisiusstraße), der Schulleiterin der Grundschule Osterhop und der Schulleitung der Grundschule Parsevalstraße. II. Ein Tätigwerden des Beirates ist aus unserer Sicht dringend erforderlich, weil die Kinder zu der jetzigen Jahreszeit besonders schlecht zu sehen sind, denn von Schulleitungen und Lehrern wird berichtet, dass bei weitem nicht alle Kinder nicht mit Warnweste zur Schule gehen. Da es zu Schulbeginn aber aktuell dunkel ist, ist die Wahrnehmung der Kinder durch die Autofahrer\*innen aktuell ganz besonders eingeschränkt. Darüber hinaus ist das Verkehrsaufkommen und damit die Gefährlichkeit der Situation zu

dieser Jahreszeit nochmal signifikant höher als ohnehin schon, denn die Bereitschaft zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren sinkt bei den aktuellen Witterungsbedingungen nochmals erheblich. Auch hat die Vergangenheit gezeigt, dass eine Lösung der Problematik ohne weitergehende Unterstützung durch den Beirat allein aufgrund der Bemühungen von Eltern und Schulleitungen, teilweise sogar bei Anwesenheit der Kontaktpolizist\*innen nicht zu einer Verbesserung führt. Diese stoßen hier immer wieder auf vollkommen uneinsichtige Autofahrer\*innen, die teilweise sogar beleidigend werden. Kinder, Eltern, Lehrer\*innen und Schulleitungen fühlen sich hier von der Politik und den Ordnungsbehörden vollkommen im Stich gelassen und bilden im Stadtteil bereits schulübergreifende Initiativen, um Politik und Ordnungsbehörden zu einem Umdenken zu bewegen. Dies gilt es dringend durch uns als Beirat zu unterstützen. III. In den vergangenen Ausschusssitzungen, als Beispiel seien hier die Sitzungen des Fachausschusses Stadtentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 06.11.2023, sowie des Fachausschusses für Bildung, Jugend, Soziales und Integration am 13.11.2023 genannt, erhielten die Ausschusssmitglieder sowohl vonseiten der Mitarbeiterin des Ordnungsamtes Bremen als auch vonseiten der Leitung des Polizeireviere Hemelingen, Herrn Bülow, die Information, es gebe hier Zuständigkeitsprobleme. Das Ordnungsamt Bremen sei insofern lediglich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs, die Polizei Bremen hingegen für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständig. Bei den sogenannten „Elterntaxis“ handele es sich um fließenden Verkehr, da diese lediglich ihre Kinder „ein- oder ausladen“, sodass sich ausschließlich eine Zuständigkeit der Polizei ergebe. Daher sei das Ordnungsamt nicht für die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln im Rahmen des Hol- und Bringverkehrs vor Schulen zuständig. Auch wird durch beide Behörden wiederholt darauf hingewiesen, dass die personelle Situation eine Kontrolle des Verkehrs vor den Grundschulen zu den Hol- und Bringzeiten nicht zuließe. Dem stellen wir uns entgegen. 1. Zunächst ist es nicht richtig, dass die sog. „Elterntaxis“ ausschließlich dem fließenden Verkehr zuzuordnen sind, denn gem. § 12 II StVO gehören Fahrzeuge, die länger als drei Minuten halten auch dann zum ruhenden Verkehr und „parken“, wenn der Fahrzeugführer das Fahrzeug nicht verlässt. Gerade zur Abholzeit parken Eltern schon lange vor der eigentlichen Abholzeit im unmittelbaren Umfeld der Schule und warten auf ihre Kinder. Darüber hinaus liegt dem Beirat eine Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zur Untersuchung der baulichen Gegebenheiten der Grundschule Heisiusstraße vor, laut welcher beispielsweise dort im direkten Umfeld zur Schule widerrechtlich aufgesetzt geparkt wird. 2. Eine gesetzliche Regelung, aus der sich ergibt, das Ordnungsamt Bremen sei ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig, findet sich unseres Erachtens nicht. Grundsätzlich folgt das Gefahrenabwehrrecht in Bremen dem Einheitssystem – d.h. die Aufgaben der Gefahrenabwehr werden durch eine einheitliche Polizeibehörde wahrgenommen. Hierzu zählt in Bremen das Ordnungsamt, § 126 II Nr. 2 BremPolG. Es gibt insofern keine kommunale Ordnungsbehörde, die hiervon abzugrenzen wäre. So regelt § 1 der Verordnung über die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahnung von Ordnungswidrigkeiten nach den §§ 23, 24 und 24a des Straßenverkehrsgesetzes [§ 1 II Nr. 1 der Verordnung zur Festlegung der Aufgaben und Befugnisse der Dienstkräfte des städtischen Ordnungsdienstes (Ordnungsdienstverordnung), dass die Dienstkräfte des städtischen Ordnungsdienstes die Aufgaben und Befugnisse der Ortspolizeibehörden im Außendienst, insbesondere die Einhaltung der Bestimmungen für die Nutzung der Straßen und öffentlichen Einrichtungen in der Stadtgemeinde Bremen, wahrnehmen,] die Zuständigkeit des Ordnungsamtes als Ortspolizeibehörde, ohne hierbei zwischen ruhendem und fließendem Verkehr zu unterscheiden. Daneben gibt es zwar gemäß § 125 I S. 2 BremPolG eine „Eilzuständigkeit“ des Polizeivollzugsdienstes. Diese besteht aber nur neben derjenigen des Ordnungsamtes. Jedenfalls kann ein gegenseitiges „Zuschieben“ der Zuständigkeit nicht dazu führen, dass im Ergebnis weder die eine noch die andere Behörde tätig wird. 3. Insofern ist richtig, dass die Dienstkräfte der Ordnungsbehörden, wie auch der Polizeivollzugsdienst bereits jetzt eine

hohe Arbeitsbelastung aufweisen. Es muss aber eine Lösung her, die die Sicherheit der Schüler\*innen möglichst umgehend und dauerhaft gewährleistet und das Vertrauen der Bürger\*innen in die Ordnungskräfte und Politik stärkt. Der insofern einzig kurzfristig verfügbare Lösungsansatz besteht unserer Ansicht nach in der wiederholten Kontrolle der Einhaltung der bestehenden verkehrsrechtlichen Regelungen vor den Grundschulen in verhältnismäßig kurzen, aber unregelmäßigen und insofern für die Verkehrsteilnehmer\*innen unvorhersehbaren Intervallen sowie der Ahnung von begangenen Verstößen, um ein Umdenken zu bewirken. Unserer Ansicht nach ist in den Ordnungsbehörden auch bei Personalknappheit eine entsprechende Priorisierung dieser Einsätze vorzunehmen. Langfristig gesehen wird mit Sicherheit zu erörtern sein, welche baulichen oder anderweitig verkehrsregelnden Maßnahmen darüber hinaus anzuordnen sind, um die Sicherheit der Schüler\*innen auf ihrem Schulweg auch dann zu gewährleisten, wenn keine Ordnungskräfte vor Ort sind. Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Ortsamt Hemelingen  
- Ortsamtsleiter -

Freie  
Hansestadt  
Bremen

Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zum Mahndorfer See**  
**Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Der Beirat Bremen Hemelingen beantragt die Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025 der Stadt Bremen für die Umgestaltung im Bereich Mahndorfer See in Bremen Mahndorf.

Konkrete Maßnahmen werden vom Fachausschuss „Inneres, Kultur und Sport“ nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen



Hermening

Der Senator für Inneres und Sport,  
Bahnhofplatz 29, 28195 Bremen

**Ortsamt Hemelingen  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen**



Auskunft erteilt  
Frau Duncan  
Zimmer 9.10  
Tel. (0421) 361 5657

E-Mail  
monika.duncan@Sportamt.Bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 19. Februar 2024

## **Haushaltsantrag: Mahndorfer See**

Antrag vom 06.10.2023

Sehr geehrter Herr Hermening,

am 06.10.2023 haben Sie im Auftrag des Ortschaftes Hemelingen einen Antrag zur Aufstellung der Haushaltsvoranschläge des Doppelhaushaltes 2024/2025 gemäß §§ 8 Abs. 4 i. V. m. 32 Abs. 1 und 2 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter (OBG) beim Senat gestellt. Sie beantragen darin die Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025 der Stadt Bremen für die Umgestaltung im Bereich Mahndorfer See in Bremen Mahndorf für folgende Zwecke:

1. Umbau der Toilettenanlage, barrierefrei und behindertengerecht
2. Anpflanzung neuer Bäume auf den Liegewiesen
3. Errichtung von Kinderspielgeräten vor allem für Kleinkinder
4. Wiedernutzbarmachung eines ehemaligen Liegewiesen-Bereichs (zurzeit wilde Brache)
5. Rückbau der ehemaligen Grünbeete, welche seit Jahren ungenutzt sind

Der Senator für Inneres und Sport erkennt das Anliegen des Haushaltsantrages an. In den Jahren 2024 und 2025 stehen jedoch dafür keine Mittel zur Verfügung. Die Zuständigkeit für das Toilettengebäude liegt zudem beim Senator für Finanzen / Immobilien Bremen.



Eingang  
Bahnhofplatz 29  
28195 Bremen



Dienstgebäude  
Bahnhofplatz 29  
28195 Bremen



Bus / Straßenbahn  
Hauptbahnhof

Deutsche Bundesbank  
IBAN DE16 2500 0000 0025 0015 30 BIC MARKDEF1250  
Sparkasse in Bremen  
IBAN DE73 2905 0101 0001 0906 53 BIC SBREDE22XXX

Am 07.02.2024 hat die Deputation für Sport dem Vorschlag des Senators für Inneres und Sport zu den Anträgen nach § 32 Abs. 1 ÖBG zur Haushaltsaufstellung 2024/2025 zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of connected loops and curves, starting with a vertical line on the left and ending with a small hook on the right.

Bull  
(Staatsrat)

Ortsamt Hemelingen  
- Ortsamtsleiter -

Freie  
Hansestadt  
Bremen

Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zur Sanierung der Heerstraßen**  
**Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Der Beirat Hemelingen beantragt die Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025 der Stadt Bremen für die nachhaltige Sanierung der Hemelinger Heerstraße und der Arberger Heerstraße inklusive kompletter Überplanung der Nebenanlagen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hermening', written in a cursive style.

Hermening

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung  
Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

Ortsamt Hemelingen  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen



Auskunft erteilt  
Tanja Löhnert  
Dienstgebäude:  
Contrescarpe 72  
Zimmer S 13.13  
Tel. +49 421 3 61-65 06  
E-Mail  
beiraete@bau.bremen.de  
Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
01-7  
AZ: 680/004-00-07-21662/2023-  
34595/2023-229741/2023  
Bremen, 07.02.2024

### Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zur Sanierung der Heerstraßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Beirat Hemelingen hat anlässlich seiner Sitzung am 05.10.2023 beschlossen, die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung aufzufordern, die notwendigen Mittel zur dringenden Sanierung der Hemelinger Heerstraße und der Arberger Heerstraße inklusive kompletter Überplanung der Nebenanlagen in den Haushalten 2024 und 2025 einzustellen.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Haushaltsaufstellung befindet sich nunmehr in den verschiedenen Abstimmungsprozessen. In den weiteren Gesprächen zum nächsten Haushalt werden auch darüber Gespräche geführt, wie Einzelmaßnahmen in die Aufstellung aufgenommen werden können.

Aufgrund der in den letzten Jahren knapp bemessenen Haushaltsmittel konnten eine Vielzahl wünschenswerter Umgestaltungsmaßnahmen bisher nicht umgesetzt werden.

Mit den dem ASV zur Verfügung gestellten Erhaltungsmitteln werden wir weiterhin die Verkehrssicherheit in den genannten Straßenzügen erhalten, allerdings keine Umgestaltung der Nebenflächen vornehmen können.

Sollten im nächsten Doppelhaushalt keine Finanzierungsmittel für Planungs- und anschließende Bauleistungen gem. Ihrem Beschluss zur Verfügung gestellt werden können, so besteht die Möglichkeit der Nutzung des Stadtteilbudgets für die Erstellung von Planungen.

Wir bedauern, Ihnen derzeit nur eine für Sie wenig befriedigende Antwort geben zu können, bitte aber angesichts der Gesamtsituation um Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Löhnert

 Dienstgebäude  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen  
Hochgarage Herdentor  
Hochgarage Am Hauptbahnhof

 Eingang  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen

 Bus / Straßenbahn  
Haltestellen  
Herdentor

Poststelle:  
T (0421) 361 91000  
E-Mail office@bau.bremen.de



Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zur Modernisierung der  
Beiratsarbeit und des Ausbaus der Bürgernähe  
Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

- a) **Ausstattung der Beiratsmitglieder:** Der Beirat Hemelingen fordert eine Ausstattung der Beiratsmitglieder und Sachkundigen Bürger:innen mit Tablets. In Zeiten von papierlosen Büros ist es angemessen, auch die politische Arbeit auf Stadtteilebene an die aktuellen Standards anzupassen.
- b) **Ausstattung mit Technik:** Weiterhin ist der Sitzungsaal des Orsamtetes im KuBiKo zeitnah mit neuen Beamern auszustatten, um zukünftig den Inhalten z.B. elektronischer Bauakten sowie Präsentationen von Referent:innen besser folgen zu können. Die derzeitige Ausstattung ist veraltet und Bilder sind nur noch unscharf zu erkennen.
- c) **Ausstattung mit Personal und Technik für Social Media und hybride Sitzungen:** Nachdem zu Beginn der letzten Legislaturperiode die großen Ortsämter mit einer zusätzlichen Vollzeitstelle ausgestattet wurden, unter anderem um die Arbeit in Sozialen Medien auszubauen und Bürgerbeteiligung zu verbessern, sollten jetzt die kleinen Ortsämter mit zumindest einer halben Stelle nachziehen. Vom Beirat konnten in Zeiten der Pandemie durch das Format Videokonferenzen andere Zielgruppen erreicht werden: Diese sollen, zusätzlich zu den präsenten Terminen, wieder teilhaben können.
- Dazu ist neben zusätzlichem **Personal** auch die notwendige **Technik** anzuschaffen, wie z.B. zwei OWLs (360 Grad – Webcam), die sich in anderen Beiräten schon bewährt haben. Die Präsenz in den Social-Media-Kanälen bedarf täglicher Pflege um attraktiv für Nutzer:innen zu sein. Das ist mit dem derzeitigen Personal nicht darstellbar. Außerdem führt der Ausbau der Rechte der Beiräte auch zur Ausweitung der Arbeit der Ortsämter in diesen Bereichen, was ebenfalls eine Erhöhung der Personalstärke erfordert.
- Der Beirat Hemelingen fordert den Senat daher auf, für die genannten Aufgabenfelder ausreichend Finanzmittel und Personalkapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen



Hermening

Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zum Rennbahngelände**  
**Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Der Beirat Hemelingen fordert die Zurverfügungstellung von ausreichenden Haushaltsmitteln für die jeweils zuständigen Fachressorts zur Umsetzung der Planungen für die Neugestaltung des Rennbahngeländes in Sebaldsbrück.

Insbesondere ist der bereits lange geplante Umzug des ATSV Sebaldsbrück auf das Gelände der Rennbahn zu finanzieren, damit einhergehen soll die Überplanung des bisherigen Vereinsgeländes für Wohnungsbau, der im Stadtteil dringend benötigt wird, damit nach dem Umzug zügig mit der Bebauung begonnen werden kann.

Die Planungen für das neue Sportgelände soll mit dem ATSV Sebaldsbrück und mit der SGBO erfolgen, die im benachbarten Bereich der Vahr Bedarfe angemeldet hat. Ebenso ist mit dem Ressort Bildung die Bedarfslage abzusprechen, auch in Bezug auf den 6-zügigen Ausbau der Oberschule Sebaldsbrück. Mit den Vereinen sind zeitnah Gespräche aufzunehmen. Für die anderen Bereiche der Rennbahn sind im Kulturetat (u.a. Kulturflächen), im Bildungsetat (u.a. Draußenschule), Naturschutz- und Umweltetat (u.a. Park- und Naturschutzflächen), Bauetat für die weiteren Planungen, Sozialetat für die Spielplatzgestaltung sowie möglichen anderen weiteren Zuständigkeitsbereichen Mittel für die Umsetzung der Planungen vorzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Hermening

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft  
An der Reeperbahn 2 • 28217 Bremen

Ortsamt Hemelingen  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen



Auskunft erteilt  
Tanja Löhnert

Dienstgebäude:  
An der Reeperbahn 2  
Zimmer S 13.13

Tel. +49 421 3 61-65 06  
E-Mail  
beiraete@bau.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens  
06.10.2023

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
01-7

AZ: 680/004-00-07-21662/2023-  
34596/2023-229747/2023

Bremen, 07.02.2024

## Beirat Hemelingen: Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zum Rennbahngelände Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 06.10.2023, in dem Sie die Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur Entwicklung des Rennbahngeländes fordern, danke ich.

Ihr Haushaltsantrag bezieht sich auf mehrere Fachressorts (Bau, Sport, Bildung, Kultur, Soziales und Umwelt).

Da es derzeit keine gemeinsame Haushaltstelle zur Entwicklung des Rennbahngeländes gibt und die jeweiligen Fachressorts vom Senator für Finanzen aufgefordert sind, jeweils für die eigene Zuständigkeit finanzielle Mittel in den Haushalt einzustellen, kann ich in diesem Antwortschreiben nur auf das Budget für die Entwicklung möglicher öffentlicher Grünflächen auf dem Rennbahngelände eingehen.

Zum Verfahren weise ich darauf hin, dass das Haushaltsaufstellungsverfahren offiziell mit dem Beschluss der Eckwerte begonnen hat. Auf dieser Grundlage entwerfen die Ressorts ihre Haushaltspläne, die sie im weiteren Verlauf über die Deputationen und den Senat der Bürgerschaft zur Beratung und Beschlussfassung zuleiten. Über Ihren Antrag sowie eine Stellungnahme des Ressorts werden die Gremien jeweils unterrichtet. Das Ergebnis wird Ihnen dann zeitnah zugeleitet.

Dennoch möchte ich Ihnen gerne mitteilen, wie sich die Einschätzung meines Hauses darstellt.

Wie dem Beirat bekannt ist, wird auf der Grundlage der Ergebnisse des Werkstattverfahrens derzeit der städtebauliche Rahmenplan federführend durch das Bauressort bearbeitet. Dieser

- Seite 1 von 2 -

 Bus / Straßenbahn  
Haltestelle  
Eduard-Schopf-Allee

 Eingang  
An der Reeperbahn 2  
28217 Bremen

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

definiert im Entwurf einen großen Teil der Fläche (ca. 20 ha) als öffentliche Grünfläche. Weitere Teilbereiche sind als Sportfläche, als Schulstandort (Draußenschule) sowie als Spielplatzfläche vorgesehen.

Derzeit befindet sich die Fläche bis auf die neu geschaffene Wegeverbindung in der Zuständigkeit des Sondervermögens Gewerbe in der Verwaltung des Wirtschaftsressorts bzw. der WFB.

Vor einer Entwicklung der weiteren Nutzungsbausteine müssen zunächst die jeweiligen Flächen in andere Sondervermögen nach Nutzungsart und gegen finanziellen Ausgleich übertragen werden. Dieser Prozess ist bislang nur für die v.g. Wegeverbindung umgesetzt worden.

Unabhängig von dieser Problematik wird das Sondervermögen Infrastruktur Teilvermögen Grün die o.g. Fläche in einer Größenordnung von ca. 20 ha nur dann als öffentliche Grünanlage entwickeln können, wenn dazu die notwendigen investiven und konsumtiven Mittel bereitgestellt werden.

Dies ist derzeit aber nicht gesichert.

Das Ressort wird die Umsetzung der von Ihnen gewünschten Maßnahmen auf der Agenda behalten, eine Zusage zur Finanzierung (aus dem Doppelhaushalt 2024/25) kann ich derzeit aber nicht geben.

Ich bedaure, Ihnen nur eine für Sie wenig befriedigende Antwort geben zu können, bitte aber angesichts der Gesamtsituation um Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Löhnert



Von: Stabsstelle (Senator für Inneres) (stabsstelle@inneres.bremen.de)  
An: Office (Ortsamt Hemelingen) (office@hemelingen.ortsamt.bremen.de)  
Cc: Office (Sportamt) (office@sportamt.bremen.de); Bull, Olaf (Senator für Inneres) (olaf.bull@inneres.bremen.de)  
Gesendet: Mo 26.02.2024 07:29  
Betreff: WG: Erinnerung: Beschluss des Regionalausschuss' Rennbahngelände vom 04.12.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,  
den Beschluss vom 04.12.2023 durch den Regionalausschuss Rennbahngelände beantworten wir wie folgt:

Aktuell wird das weitere Verfahren zu einer möglichen zukünftigen Bebauung des Rennbahngeländes durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung formal vorbereitet. Dabei sind alle Ressorts, welche das Gelände zukünftig nutzen könnten, beteiligt, so auch der Senator für Inneres und Sport. Es steht jedoch aktuell keine weitere Konkretisierung oder gar Umsetzung der ersten Planungen an. Sollte dies geschehen, wird der Senator für Inneres und Sport, vertreten durch das Sportamt, selbstverständlich die möglichen Nutzer:innen einer Sportanlage mit einbeziehen, so auch die im Beschluss des Regionalausschusses Rennbahngelände vom 04.12.2023 genannten Sportvereine.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Kathleen Linke

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Inneres und Sport

Persönliche Referentin

Contrescape 22/24

28203 Bremen

Tel.: +49 421 361 12314

E-Mail: [kathleen.linke@inneres.bremen.de](mailto:kathleen.linke@inneres.bremen.de)

Internet: [www.inneres.bremen.de](http://www.inneres.bremen.de)



Der Senator für Inneres und Sport,  
Bahnhofplatz 29, 28195 Bremen

**Ortsamt Hemelingen  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen**



Auskunft erteilt  
Herr Zeyfang  
Zimmer 9.11  
Tel. (0421) 361 9086

E-Mail  
christian.zeyfang@Sportamt.Bremen.de  
Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 19. Februar 2024

## **Haushaltsantrag: Rennbahngelände**

Antrag vom 06.10.2023

Sehr geehrter Herr Hermening,

am 06.10.2023 haben Sie im Auftrag des Orsamttes Hemelingen einen Antrag zur Aufstellung der Haushaltsvoranschläge des Doppelhaushaltes 2024/2025 gemäß §§ 8 Abs. 4 i. V. m. 32 Abs. 1 und 2 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter (OBG) beim Senat gestellt. Sie beantragen darin die Zurverfügungstellung von ausreichenden Haushaltsmitteln für die jeweils zuständigen Fachressorts zur Umsetzung der Planungen für die Neugestaltung des Rennbahngeländes in Sebaldsbrück.

Unter Federführung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und mit Beteiligung des Senators für Inneres und Sport wird aktuell das weitere Verfahren zur zukünftigen Nutzung des Rennbahngeländes geklärt. Sobald dies abgeschlossen ist und die Zuständigkeiten geklärt sind werden die weiteren Schritte erfolgen. In 2024 und 2025 sind keine Mittel aus dem Produktplan Sport für das Rennbahngelände vorgesehen.



Eingang  
Bahnhofplatz 29  
28195 Bremen



Dienstgebäude  
Bahnhofplatz 29  
28195 Bremen



Bus / Straßenbahn  
Hauptbahnhof

Deutsche Bundesbank  
IBAN DE16 2500 0000 0025 0015 30 BIC MARKDEF1250  
Sparkasse in Bremen  
IBAN DE73 2905 0101 0001 0906 53 BIC SBREDE22XXX

Am 07.02.2024 hat die Deputation für Sport dem Vorschlag des Senators für Inneres und Sport zu den Anträgen nach § 32 Abs. 1 OBG zur Haushaltsaufstellung 2024/2025 zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'h' followed by a series of loops and a final downward stroke.

Bull  
(Staatsrat)

Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 Infrastruktur Bildung und Sport**  
**Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Der Beirat Hemelingen fordert bei der Aufstellung der Haushalte 2024/2025 zusätzliche Mittel für dringende Instandhaltungen und Sanierungen im Bereich Bildung und Sport bereitzustellen. Im Stadtteil Hemelingen sind viele Schulturnhallen und Schulgebäude in einem nicht mehr zumutbaren Zustand, die Bewertungen von IB haben dabei nicht alle Aspekte erfasst, die Realität ist oft weit schlimmer. Als Beispiel: Sportvereine von außerhalb weigern sich aufgrund des Zustandes die sanitären Anlagen der Sporthallen zu nutzen. Insbesondere fordern wir:

ausreichend Mittel für den bereits über Jahre verzögerten Ganztagschulausbau im Stadtteil Hemelingen bereit zu stellen, insbesondere für die:

- **Grundschule Glockenstraße** (Planung ist gestartet, Mittel für die Umsetzung sind bereitzustellen)
- **Grundschule Brinkmannstraße** (Planung ist gestartet, Mittel für die Umsetzung sind bereitzustellen)
- Mittel für den Neubau der **Grundschule Alter Postweg**
- die vom Beirat bereits mehrfach geforderte Instandsetzung/Sanierung der Sanitäranlagen der **Kinderschule/Hohwisch** zusätzlich Mittel für die ganz dringende Sanierung der Turnhalle incl. Sanitäranlagen, Duschen etc.
- die notwendigen Umbauten der **Grundschule Arbergen** für den gebundenen Ganztagsbetrieb
- den geplanten Neubau der **Oberschule Sebaldsbrück**
- die notwendigen Umbauten der **Grundschule Parsevalstraße** in Verbindung mit der Schaffung eines Campus mit dem Neubau der **Oberschule Sebaldsbrück**, der zeitnah anzugehen ist.
- die notwendigen Umbauten der **Grundschule Mahndorf** incl. Prüfung des Umbaus des Mobilbaus und ggf., falls die Prognosen weiterhin einen nicht gedeckten Bedarf an Kita Plätzen ergeben, die Planung eines Campus gemeinsam mit KiTa und Grundschule nach Abbau der KiTa-Mobilcontainer
- die Instandsetzung/Sanierung der **Schulsporthalle Drepperstraße** incl. Sanitäranlagen. (Prüfung hat begonnen, zeitliche Abstimmung mit der Sanierung der BZA soll erfolgen)
- die Sanierung der Innenbereiche der **Wilhelm-Obers-Schule**

Mit freundlichen Grüßen



Hermening

Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zur Anpassung der Mittel**  
**für die offene Kinder- und Jugendarbeit**  
**Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Der Beirat Hemelingen fordert die Anpassung der dem Stadtteil Hemelingen zugewiesenen Mittel für die offene Kinder- und Jugendarbeit entsprechend des ausgewiesenen Bedarfs anhand der Jugendbevölkerung und der Sozialindikatoren. Der Stufenplan zur Anpassung, der am 23.09.2021 im Jugendhilfeausschuss beschlossen wurde, endet nicht mit einer Stufe, die für Hemelingen die entsprechenden Zuweisungen vorsieht, sondern liegt auch 2023 noch 24.000 € hinter dem berechneten Bedarf. 2021 sind sogar 48.000 € zu wenig in den Stadtteil geflossen.

Die Absicht des Jugendhilfeausschusses in keinem Stadtteil Mittel zu kürzen ist löblich, aber aus Hemelinger Sicht nicht akzeptabel. Da wo mehr Bedarf ist, muss auch mehr investiert werden. Der Ausgleich für alle Stadtteile ist bereits mit dem Sockelbetrag und der nicht voll angerechneten Anzahl der Jugendlichen beim Sozialindex mehr als übererfüllt. Gerade vor dem Hintergrund, dass der Stadtteil Hemelingen zugunsten anderer Stadtteile in den 2000er Jahren über 100.000 € im Jahresbudget der offenen Kinder- und Jugendarbeit eingespart hat, die dann anderen Stadtteilen mit mehr Bedarf zu Gute kamen. Verbunden waren damit schmerzhaft Eingriffe, unter anderem die Schließung von zwei großen Jugendeinrichtungen und die Zusammenlegung in eine kleinere.

Die Jugendeinrichtungen brauchen Verlässlichkeit in der Budgetplanung, wenn das knappe Fachpersonal wegen der finanziellen Engpässe nicht langfristig beschäftigt werden kann, verlassen die Mitarbeiter:innen die Einrichtungen und können nicht im Folgejahr zurückgewonnen werden. Die wichtigen Mitarbeiter:innen dürfen dem Stadtteil nicht verloren gehen.

Der Stadtteilbeirat hat sich damals solidarisch gezeigt, erwartet dies jetzt aber auch von anderen Stadtteilen, die weniger Bedarf haben. Die großen Integrationsleistungen, der Zuwachs an Jugendlichen, die soziale Benachteiligung, die Herausforderungen in der Bildung müssen sich auch in der Förderung widerspiegeln. Der Beirat hat daher 2022 bereits gefordert das Budget der offenen Kinder- und Jugendarbeit für den Stadtteil Hemelingen spätestens 2023 auf die dem Verteilungsschlüssel entsprechenden 569.230 € anzuheben, das ist nicht erfolgt und ist umgehend nachzuholen.

Der Beirat Hemelingen fordert den Senat und die Bürgerschaft auf, für das Jahr 2024/2025 das Gesamtbudget entsprechend der gestiegenen Herausforderungen anzuheben und entsprechend der festgelegten Kriterien zu verteilen. Zusätzlich sind Mittel als Inflationsausgleich für die Jugendeinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Dabei sind insbesondere auch die Heiz- und Stromkosten aufzufangen, in den Jugendeinrichtungen muss ein Platz zum Aufwärmen vorhanden sein. Bei vielen Familien ist das zu Hause nicht mehr möglich.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hermening', written in a cursive style.

Hermening

Ortsamt Hemelingen  
- Ortsamtsleiter -

Freie  
Hansestadt  
Bremen

Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 zur Förderung der Umsetzung  
des Begrünungsortsgesetzes  
Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft wird aufgefordert, ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Begrünungsortsgesetzes aufzulegen. Der Beirat Hemelingen wird Flächen für eine Entsiegelung vorschlagen, die Stadt soll vorbildhaft diese öffentlichen Flächen entsiegeln. Zur Umsetzung soll der Haushaltsgesetzgeber ausreichend Mittel zur Verfügung stellen.

Die übrigen Beiräte Bremens werden aufgefordert, sich diesem Beschluss anzuschließen.

Mit freundlichen Grüßen



Hermening

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft  
An der Reeperbahn 2, 28217 Bremen

An  
Ortsamt Hemelingen  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen

Auskunft erteilt  
Dirk Hürter

Dienstgebäude:  
An der Reeperbahn 2  
Zimmer 414

Tel.  
E-Mail  
dirk.huerter@umwelt.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens  
06.10.2023

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)

26  
Bremen, 06.12.2023

**Beschluss des Beirates Hemelingen:  
Förderung der Umsetzung des Begrünungsortsgesetzes; Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Am 05.10.2023 hat der Beirat Hemelingen den Haushaltsantrag mit folgendem Wortlaut beschlossen:

„Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft wird aufgefordert, ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Begrünungsortsgesetzes aufzulegen. Der Beirat Hemelingen wird Flächen für eine Entsiegelung vorschlagen, die Stadt soll vorbildhaft diese öffentlichen Flächen entsiegeln. Zur Umsetzung soll der Haushaltsgesetzgeber ausreichend Mittel zur Verfügung stellen. Die übrigen Beiräte Bremens werden aufgefordert, sich diesem Beschluss anzuschließen.“

Hierzu nehme ich wie folgt Stellung.

Beim Begrünungsortsgesetz handelt es sich um eine örtliche Bauvorschrift, für deren Vollzug in erster Linie das Bauressort zuständig ist. § 7 regelt darüber hinaus, dass die untere Naturschutzbehörde die Bauaufsichtsbehörde bei der Durchsetzung der Anforderungen dieses Gesetzes unterstützen soll. Der erste Satz des Beiratsbeschlusses kann auf diese Unterstützungsaufgabe der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft bezogen werden. Hierzu hat das Umweltressort bereits 2021 das Faltblatt „Bremer Vorgärten – klimafreundlich, naturnah und pflegeleicht“ veröffentlicht und die Bremer Umweltberatung beauftragt, eine Erstberatung für Bürger:innen zur Vorgartengestaltung anzubieten. Dieses Angebot besteht weiterhin. Da bis zum 31.12.2026 alle Grundstücke in der Stadt Bremen die Anforderungen des Begrünungsortsgesetzes an die Begrünung von Freiflächen erfüllen müssen, halte ich eine Strategie zur Durchsetzung dieser Anforderungen für dringend erforderlich. Der Koalitionsvertrag sieht die Umsetzung des Leitbilds Schwammstadt vor. In diesem Rahmen, in dem auch Zuständigkeiten und Ressourcen zu klären sind, macht eine Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit für das Begrünungsortsgesetz Sinn. Diesbezüglich bitte ich den Beirat noch um etwas Geduld.

- Seite 1 von 2 -

 Bus / Straßenbahn  
Haltestelle  
Eduard-Schopf-Allee

 Eingang  
An der Reeperbahn 2  
28217 Bremen

Poststelle:  
T (0421) 361 91000  
E-Mail office@bau.bremen.de

Sowohl ein Konzept für eine größer angelegte Öffentlichkeitsarbeit als auch Entsiegelungsmaßnahmen auf städtischen Flächen könnten eine Chance auf Förderung aus dem Bundesprogramm natürlicher Klimaschutz enthalten. Die Maßnahmen fügen sich auch in das Klimaaktionsprogramm für das Land Bremen mit einem geplanten Entsiegelungs- und Begrünungsprogramm ein. Diese Maßnahme aus dem Programm verfügt jedoch noch nicht über eine Finanzierung.

Die Förderrichtlinie des Bundes soll in Kürze veröffentlicht werden. Ob es bei dem bislang bekannten Zeitplan bleibt oder es Verschiebungen geben wird, ist jedoch nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15.11.2023 noch nicht bekannt. Erst dann sind die genauen Förderbedingungen bekannt. Vorschläge der Beiräte können ab sofort an [naturschutz@umwelt.bremen.de](mailto:naturschutz@umwelt.bremen.de) gesendet werden und ggf. in einen entsprechenden Förderantrag an den Bund einfließen. In einem solchen Fall würde sich mein Haus bei den Beiräten zurückmelden, um die Maßnahmen für den Förderantrag im Einzelnen abzustimmen

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Michael Bürger

Ortsamt Hemelingen  
- Ortsamtsleiter -

Freie  
Hansestadt  
Bremen

Bremen, den 06.10.2023

**Haushaltsantrag vom 05.10.2023 Grünanlagen zur Anhebung der Pflegestufen**  
**Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025**

Der Beirat Hemelingen fordert eine Anhebung des Grünflächenbudgets (Anhebung um jeweils eine Pflegestufe) für alle Grünanlagen im Stadtteil. Dazu ist für den Doppelhaushalt 2024/2024 eine entsprechende Aufstockung im Haushalt zu hinterlegen.

Mit freundlichen Grüßen



Hermening

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft  
An der Reeperbahn 2 • 28217 Bremen

An  
Ortsamt Hemelingen  
z. Hd. Herrn Hermening  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen

Auskunft erteilt  
Thomas Knode

Dienstgebäude:  
An der Reeperbahn 2  
Zimmer 4.31

Tel. +49 421 3 61-9 60 45  
E-Mail  
thomas.knode@umwelt.bre-  
men.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens  
06.10.2023

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)

25-8

Bremen, 06.12.2023

## Beirat Hemelingen: Haushaltsantrag vom 05.10.2023 Grünanlagen zur Anhebung der Pflegestufen Bereitstellung von Mitteln im Haushalt 2024/2025

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Hermening,

für Ihr Schreiben vom 06.10.2023, in dem Sie eine Anhebung des Grünflächenbudgets um jeweils eine Pflegestufe für alle Grünanlagen im Stadtteil fordern und um eine entsprechende Aufstockung im Doppelhaushalt 2024/2025 bitten, danke ich.

Zum Verfahren weise ich darauf hin, dass das Haushaltsaufstellungsverfahren offiziell mit dem Beschluss der Eckwerte begonnen hat. Auf dieser Grundlage entwerfen die Ressorts ihre Haushaltspläne, die sie im weiteren Verlauf über Deputation und den Senat der Bürgerschaft zur Beratung und Beschlussfassung zuleiten. Über Ihren Antrag sowie einer Stellungnahme des Ressorts werden die Gremien jeweils unterrichtet. Das Ergebnis wird Ihnen dann zeitnah zugeleitet.

Dennoch möchte ich Ihnen gerne mitteilen, wie sich die Einschätzung meines Hauses darstellt.

Grundsätzlich teile ich die die Auffassung des Beirates, dass die Pflege der öffentlichen Grünanlagen unzureichend finanziert ist. Leider ist es mir aufgrund der engen finanziellen Spielräume in den vergangenen Jahren nicht gelungen, das Grünpflegebudget maßgeblich aufzustocken.

Das Ressort wird die Umsetzung der von Ihnen gewünschten Maßnahmen auf der Agenda behalten, eine Zusage zur Finanzierung (aus dem Doppelhaushalt 2024/25) kann ich derzeit aber nicht geben.



Bus / Straßenbahn  
Haltestelle  
Eduard-Schopf-Allee



Eingang  
An der Reeperbahn 2  
28217 Bremen

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

- Seite 1 von 2 -

Ich bedaure, Ihnen nur eine für Sie wenig befriedigende Antwort geben zu können, bitte aber angesichts der Gesamtsituation um Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Michael Bürger

Bremen, den 10.02.2023

**Beschluss**

**Haushaltsantrag des Beirates Hemelingen vom 09.02.2023**

Der Beirat Hemelingen fordert die Bremische Bürgerschaft auf, die Mittel für die Straßenerhaltung und die Sanierung der Rad- und Fußwege im Wirtschaftsplan in erheblichem Maße aufzustocken. In Absprache mit dem Beirat sollen die zuständigen Fachressorts eine Prioritätenliste für die Sanierung bzw. Instandsetzung der Straßen und Rad- und Fußwege im Stadtteil erarbeiten und nach und nach abarbeiten.

Begründung: Die Zustände der Haupt- und Nebenstraßen und der Rad- und Fußwege verschlechtern sich in den letzten Jahren kontinuierlich. Seit vielen Jahren werden Anträge des Beirates, die sich vor dem Hintergrund der knappen Mittel schon auf die großen Heerstraßenzüge im Stadtteil beschränken, mit der Begründung fehlender Haushaltsmittel abgelehnt. Die Bürger:innen beschweren sich zunehmend auch über die schlechten Zustände in den Nebenstraßen. Schlechte Straßen führen neben Schäden an Fahrzeugen auch zu erheblich höheren Lärmbelastungen und zu großem Unmut in der Bevölkerung. Auch die Qualität der Rad- und Fußwege ist immer wieder ein Beschwerdegrund aus der Öffentlichkeit und eine Sanierung ist erforderlich.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Mit freundlichen Grüßen



Hermening



Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung  
Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

Ortsamt Hemelingen  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen



Auskunft erteilt  
Tanja Löhnert

Dienstgebäude:  
Contrescarpe 72

Zimmer

Tel. +49 421 3 61-65 06

E-Mail  
beiraete@bau.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
01-7

AZ: 680/004-00-07-21662/2023-  
34597/2023-229752/2023

Bremen, 07.02.2024

## Beiratsbeschluss vom 09.02.2023 – Haushaltsantrag – Aufstockung der Haushaltsmittel für die Sanierung bzw. Instandsetzung der Straßen und Rad- und Fußwege im Stadtteil

Sehr geehrte Damen und Herren,

sie haben uns den o.g. Beschluss vom 09.02.2023 mit Mail vom 10.02.2023 übersendet. Darin fordert der Beirat Hemelingen die Bremische Bürgerschaft auf, im Wirtschaftsplan die Mittel für die Straßen-erhaltung und die Sanierung der Rad- und Fußwege in erheblichem Maße aufzustocken.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Haushaltsaufstellung hat begonnen und seitens des Ressorts wird geprüft, inwieweit weitere Mittel für diese Maßnahmen eingesetzt werden können.

Nach Zuweisung der entsprechend im nächsten Haushalt verankerten Mittel, werden diese dann auf die Erhaltungsbezirke aufgeteilt. Im Bereich der Straßensanierungen erfolgt dies nach in den Erhaltungsbezirken vorhandenen Straßenkilometer.

Die dann zur Verfügung stehenden Mittel werden innerhalb der Erhaltungsbezirke entsprechend den notwendigen Sanierungsbedarfen (auch zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit) priorisiert. Dabei ist auch zu beachten, dass ein Erhaltungsbezirk für mehrere Beiräte / OÄ zuständig ist.

Aufgrund der in den letzten Jahren knapp bemessenen Erhaltungsmittel konnte das jeweilige Erhaltungsprogramm nur für das jeweilige Jahr aufgestellt werden. Sich kurzfristig ändernde Zustände, insbesondere über die Wintermonate, erfordern diese Flexibilität. Ein längerfristiges Erhaltungsprogramm lässt sich zweckmäßig erst nach einer wesentlichen Aufstockung der erforderlichen Haushaltsmittel umsetzen.

- Seite 1 von 2 -



Dienstgebäude  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen  
Hochgarage Herdentor  
Hochgarage Am Hauptbahnhof



Eingang  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen



Bus / Straßenbahn  
Haltestellen  
Herdentor

Poststelle:  
T (0421) 361 91000  
E-Mail office@bau.bremen.de

Eine Abstimmung mit den Beiräten wird erfolgen, wobei die straßenbaulastträgerseitige Bewertung der Prioritäten gewahrt bleiben muss.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Löhner

