

zu TOP 5 Verschiedenes

Anhörungen

1. Einmündungen des Stichwegs von der Drillstraße zur Belmerstraße

Maßnahme Entfernen des VZ 239 (Verkehrszeichen Gehweg) mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 30.03.2023. An beiden Einmündungen des Stichwegs von der Drillstraße zur Belmerstraße soll das VZ 239 abgeräumt werden, um den Verbindungsweg auch für Radfahrende freizugeben. Da die Breite von 2,70 Metern ausreichend ist, soll dem Wunsch entsprochen werden.

2. Einbau einer Querungsstelle in der Ludwig-Roselius-Allee

Wir möchten Sie bitten, sich im Rahmen des Anhörverfahrens bezüglich Ihrer Belange zu der geplanten Querungsstelle zu äußern und Ihre Stellungnahmen schriftlich bis spätestens zum 31. März 2023 bei uns abzugeben

Kurzerläuterung Einbau einer Querungsstelle

1. Veranlassung

Das Amt für Straßen und Verkehr beabsichtigt in Bremen-Hemelingen, an der Ludwig-Roselius-Allee in Höhe des Champignonweges eine gesicherte Querungsstelle für Zufußgehende und Radfahrende zu bauen. Die Querungsstelle besteht aus zwei Furten mit bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage und einem neuen getrennten Rad- und Gehweg auf dem Mittelstreifen. Die Maßnahme erfolgt auf Beschluss des Beirates Hemelingen vom 12.10.2021. Die Ludwig-Roselius-Allee wird im Bereich des Champignonweges in Zukunft durch die anstehende Bebauung der ehemaligen Galopprennbahn und die geplante neue Wegeverbindung auf dem Rennbahngelände, welche hier an die Ludwig-Roselius-Allee anbindet, von vielen Menschen gequert. Die nächsten gesicherten Querungsmöglichkeiten im Zuge der Ludwig-Roselius-Allee befinden sich aktuell in Entfernungen von annähernd 300 m (Richtung Westen) und über 400 m (Richtung Osten). Aus diesen Gründen sind Maßnahmen erforderlich um ein sicheres Queren der Ludwig-Roselius-Allee zu ermöglichen.

2. Aktueller Zustand

Bei der Ludwig-Roselius-Allee handelt es sich um eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße. Sie verbindet die Stadtteile Hemelingen, Vahr und Osterholz. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Ludwig-Roselius-Allee beträgt 50 km/h. Auf der Ludwig-Roselius-Allee verläuft die Buslinie 25 der BSAG. Die Busse fahren werktags am Tag im 10min-Takt.

Im Planbereich liegen südlich der Straße im Westen Gewerbegrundstücke und im Osten überwiegend Wohngrundstücke mit Ein- bis Zweifamilienhäusern. Nördlich der Straße befindet sich die ehemalige Galopprennbahn Bremen. Das Gelände wird zurzeit umgestaltet. Aktuell befindet sich eine Rad- und Gehwegverbindung im Bau, die nördlich der geplanten Querungsstelle auf die Ludwig-Roselius-Allee mündet. Der Planbereich besteht im aktuellen Zustand aus zwei zweispurigen Richtungsfahrbahnen, welche durch eine ca. 17 m breiten begrünten Mittelstreifen voneinander getrennt werden. Die Breiten der Richtungsfahrbahnen liegen im Bereich der geplanten Querungsstelle bei ca. 6,50 m. Die Fahrbahnen sind zu den Nebenanlagen geneigt. An den Fahrbahnrandern befinden sich ca. 38 cm breite gepflasterte Pendelrinne mit Straßenabläufen oder Scheinrinnen. Westlich der geplanten Querungsstelle befindet sich eine Wendemöglichkeit im Mittelstreifen. Die nördliche Richtungsfahrbahn ist bis auf eine Zufahrt zum Gelände der Galopprennbahn anbaufrei. Auf der südlichen Seite sind Zufahrten zu Wohn- und Gewerbegrundstücken vorhanden. Etwa 20 m westlich der geplanten Querungsstelle

mündet der Champignonweg in die Ludwig-Roselius-Allee ein. Die Einmündung ist in Form einer Grundstückszufahrt / Gehwegüberfahrt ausgebaut. Die nördlichen Nebenanlagen gliedern sich in einen ca. 1,00 m breiten Sicherheitstrennstreifen, einen ca. 1,40 m breiten Zweirichtungsradweg und einen ca. 1,50 m breiten Gehweg. Ein Begrenzungstreifen zwischen Radweg und Gehweg ist nicht vorhanden. Die südlichen Nebenanlagen bestehen aus einem Längsparkstreifen mit einer Breite von ca. 2,00 m. Der ca. 1,70 m breite Zweirichtungsradweg wird durch einen ca. 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen vom Längsparkstreifen getrennt. Der Gehweg hat eine Breite von ca. 2,70 m. Zwischen Gehweg und Radweg verläuft ein Betonbordstein 8/25 ohne Ansicht. Ein Begrenzungstreifen ist nicht vorhanden. Auf der nördlichen Seite ist der Gehweg am Übergang zur angrenzenden Grünfläche (inner Leitlinie) nicht durch einen Bordstein eingefasst. Auf der südlichen Seite ist es nicht erkennbar, da der Randbereich stark überwachsen ist. Alle Nebenanlagen sind zur Fahrbahn geneigt. Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind asphaltiert. Der Längsparkstreife auf der südlichen Seite ist mit betongrauem Wellen-Verbundsteinpflaster befestigt. In den Radwegen ist auf beiden Seiten der Straße Klinkerpflaster 25/12 verlegt. Beide Gehwege sind mit Betonplatten 50/50 Betonrau befestigt. Die Begrenzungstreifen und Kleinflächen sind mit Natursteinpflaster 7/9 befestigt. Die Hochbordsteine am Fahrbahnrand und der Tiefbordstein zwischen Fahrbahn und Längsparkstreifen bestehen aus Naturstein, die übrigen Bordsteine aus Beton. Die Rinnen sind aus roten Rechtecksteinen 25/12 hergestellt.

3·Planung

Die neue Querungsstelle und die geplanten Veränderungen an den Nebenanlagen verbinden den neuen Weg auf dem Gelände der ehemaligen Galopprennbahn mit dem Champignonweg. Hierfür wird auf jeder Richtungsfahrbahn eine Querungsstelle eingerichtet. Die Querungsstellen werden durch einen Rad- und Gehweg auf dem Mittelstreifen verbunden. In den südlichen Nebenanlagen wird der Radweg zwischen der Querungsstelle und dem Champignonweg auf 3,00 m verbreitert. Hierfür muss der vorhandene Längsparkstreifen aufgehoben werden. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnsituation mit zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn ist eine gesicherte Querungsstelle nur in Form einer Lichtsignalanlage zulässig. Die Querungsstellen bestehen jeweils aus einer Furt für Radfahrende von 3,00 m Breite und einer Furt für Zufußgehende von 4,00 m Breite. Die Furt für den Radverkehr liegt auf der westlichen Seite. Auf dem Mittelstreifen wird ein neuer Rad- und Gehweg angelegt. Die Breiten entsprechen den Breiten der zugehörigen Furten. Neben dem Rad- und Gehweg wird beidseitig ein Bankett von 50 cm Breite angelegt. Auf der östlichen Seite wird aufgrund der Senke im Mittelstreifen eine Böschung von 1,50 m bis 2,00 m Breite erforderlich. Die Böschung wird mit einer flachen Neigung von 1:3 angelegt. Die Breiten der nördlichen Nebenanlagen bleiben unverändert. Die vorhandene Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr und die Buslinie bleibt erhalten. An der südlichen Richtungsfahrbahn werden Bordsteine mit Ansichtshöhen entsprechend der geplanten Nutzung gesetzt. Die Bordrinnen und die Lagen der Rostenkästen bleiben unverändert. An der nördlichen Richtungsfahrbahn ist neben den Änderungen an den Bordsteinen auch der Ausbau eines Rostenkastens erforderlich, da er im Bereich der geplanten Fußgängerfurt liegt. Als Ersatz sind zwei neue Rostenkästen östlich und westlich der Furten geplant. Die Bordrinne (Pendelrinne) ist im Bereich der Furten entsprechend anzupassen.

4·Technische Ausführung und Ausstattung

Die Fahrbahnen und Bordrinnen bleiben unverändert. Die Bordsteine werden im Bereich der Radwegüberfahrten auf eine Ansichtshöhe von 1 cm abgesenkt. Die Querungsstellen und die Gehwege werden entsprechend der aktuellen Barrierefreiheitsvorschriften der

Freien Hansestadt Bremen aus- bzw. umgebaut. Die Querungsstellen werden mit konstanten Bordhöhen von 3 cm hergestellt. Die Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfelder werden in der Mitte der Furten angelegt. Die Auffindestreifen werden in den vorhandenen Gehwegen bis an die innere Leitlinie verlängert. Im neuen Gehweg auf dem Mittelstreifen werden die Querungsstellen durch einen Leitstreifen verbunden. Im Bereich der Furt kommen als Bordsteine Rundbordsteine 22/30 aus Beton zum Einsatz. Die Veränderungen am nördlichen Radweg werden mit dem vorhandenen Klinkerpflaster hergestellt. In den übrigen neuen Radwegabschnitten wird Betonrechteckpflaster 21/10,5 in Rot verlegt. Die Gehwege werden mit Betonplatten 50/50 in zementgrau befestigt. Kleinflächen, die Begrenzungs- und Sicherheitstrennstreifen werden in Natursteinpflaster ausgeführt. Die vorhandenen Fahrbahnmarkierungen im Bereich der Furten sind zu entfernen. Die Furtmarkierungen, Haltelinien und durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzungen sind aufzubringen. Die Darstellung der Markierungen und der Lichtsignalanlagen sind lediglich nachrichtlich. Die endgültige Anordnung erfolgt durch den Betriebsplan des Amtes für Straßen und Verkehr. Die vorhandene Beschilderung ist im Zuge der Erstellung des Betriebsplanes ggf. anzupassen. Die beiden Straßenleuchten in den südlichen und nördlichen Nebenanlagen in der Nähe der Querungsstelle werden entfernt und durch neue Straßenleuchten in Kombination mit den LSA-Masten ersetzt. Die genaue Planung erfolgt durch das ASV in Abstimmung mit der swb Beleuchtung. In diesem Zuge wird auch die Notwendigkeit einer weiteren Leuchte am Rad- und Gehweg auf dem Mittelstreifen geprüft. Änderungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen sowie den zugehörigen Anlagen sind nicht vorgesehen.

5. Eingriffsregelung, Arten- und Baumschutz, Grünordnung

Die Maßnahme findet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1177 in Bremen – Hemelingen statt. Der gesamte von der Planung betroffene Straßenkörper einschließlich der Grünflächen ist als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Gem. § 18 (2) BNatSchG ist die Eingriffsregelung im Innenbereich nach § 34 des Baugesetzbuches sowie innerhalb gültiger Bebauungspläne nach § 30 des BauGB nicht anzuwenden. Die Bestimmungen der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (BremBaumSchVO) und der Grünordnung, sowie die artenschutzrechtlichen Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bleiben jedoch unberührt und sind zu beachten. Die vorliegende Planung erfolgte vor dem Hintergrund des geringsten Eingriffs in den Baumbestand. Die Lage der Querungsstelle wurde zusammen mit dem UBB festgelegt. Dennoch ist für die Umsetzung der Maßnahme die Fällung eines Baumes unumgänglich, da sein Standort direkt überbaut wird. Alternativen zur Ausbauplanung, bei denen kein Baum gefällt werden muss, gibt es nicht.

Zu fällender Baum

- Baum-Nr. 2: Hainbuche (*Carpinus betulus*), DU 45 cm, STU 141 cm, Kronen-DU 9 m, Höhe 12 m, leicht eingeschränkte Vitalität

Bäume im näheren Umfeld der Maßnahme, die erhalten werden

- Baum-Nr. 1: Feld-Ahorn (*Acer campestre*), DU 50 cm, STU 157 cm, Kronen-DU 9 m, Höhe 15 m, vital
- Baum-Nr. 3: Stiel-Eiche (*Quercus robur*), DU 37 cm, STU 116 cm, Kronen-DU 8 m, Höhe 15 m, vital
- Baum-Nr. 4: Hainbuche (*Carpinus betulus*), DU 45 cm, STU 141 cm, Kronen-DU 9 m, Höhe 15 m, vital

Es handelt sich um Straßenbäume im Eigentum des SKUMS (Grünordnung) und in der Unterhaltung des UBB. Die zu fällende Hainbuche mit einem Stammumfang von 141 cm ist nach der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (BremBaumSchVO) geschützt. Es handelt sich um einen Baum mit mittlerer Kronengröße. Weiterhin sind etwa 150 m² des Strauchbestands auf der Mittelinsel (bestehend aus heimischen Arten wie Hartriegel, Haselnuss, Schlehe, Weißdorn, Wildrosen, etc.) zu entfernen. Die Flächen mit direkter Überbauung werden gerodet. Um ausreichende Sichtfelder freizuhalten werden die Bestände rund um die o.g. zu erhaltenden Bäume auf-den-Stock-gesetzt. Für die Querungsstelle werden ca. 120 m² der Mittelinsel neu versiegelt und 20 m² entsiegelt und als Grünstreifen mit einer Rasenansaat hergestellt. Daraus ergibt sich eine zusätzliche Versiegelung von insgesamt rd. 100 m². Artenschutz Der zu fällende Baum weist keine Löcher oder Höhlen auf, die als Quartiere für Federmäuse oder Vögel geeignet sind, so dass mit der Fällung des Baumes kein Verbotstatbestand nach § 44 (1) Nr. 1-3 BNatSchG ausgelöst wird. Vermeidungsmaßnahmen Um die Vorgaben des § 39 (5) BNatSchG beachten zu können (Fällverbot zwischen dem 01.03. und 30.09.), sind die Fällungen des Baumes und der Sträucher bereits vor dem 28. Februar 23 durchgeführt worden. Die Rodungsarbeiten erfolgen im Zuge des Straßenbaues, dessen Beginn für den Sommer 23 vorgesehen ist.

Für die Entnahme des Baumes und der Sträucher wurde vom Umweltbetrieb Bremen zuvor die Freigabe für die Fällung und spätere Rodung der Gehölze erteilt. Die 3 unmittelbar an die Baumaßnahme angrenzenden Bäume werden während der Bauzeit mit Stammschutz vor Stammschäden geschützt. Außerhalb der Flächen, die für den Geh- und Radweg benötigt werden, ist ein Befahren mit Baumaschinen nicht zulässig. Ausgleich / Ersatz Die betroffenen Gehölze sind im Eigentum von SKUMS 30 (Grünordnung) und in der Unterhaltung des Umweltbetriebes Bremen (UBB). Für den zu rodenden Straßenbaum und die Sträucher wurden die Kosten der Ausgleichszahlung nach der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen ermittelt und dem UBB bereits erstattet. Weitere Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3. Hemelinger Tunnel, Einbau von Wackelbaken

Mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 17.04.2023.

Es kommt im Hemelinger Tunnel vermehrt vor, dass LKW-Fahrer ihre Fahrzeuge derart lenken, dass die rechten Räder den im Pannestreifenbereich jeweils befindlichen Schachtdeckel überrollen. Eine der Schachtdeckungen aus Stahl hat dabei bereits derart Schaden genommen, dass umfangreiche Reparaturarbeiten erforderlich wurden. Ein Austausch der Schachtdeckung (Spezialanfertigung, ca. 15.000 €) konnte bisher noch vermieden werden. Die Straßenverkehrsbehörde möchte daher versuchen sicherzustellen, dass die den Tunnel nutzenden Fahrzeuge grundsätzlich innerhalb der Fahrspuren geführt werden. Um dies zu erreichen möchten wir im Bereich der Pannestreifen vor dem jeweiligen Schachtdeckel der beiden Pumpwerke am Tunnelausgang Leitbaken des Typs Leitboy IV installieren. Es wurden bereits vor Jahren derartige Wackelbaken (Leitboy IV) vor 2 Pumpwerksschachtdeckeln (jeweils vor den Tunnelleingängen) installiert. Dies hat sich bereits bewährt.

Verkehrsbudget

Einbau von Baumnasen

Beschluss des Beirates vom 03.11.2023 (Der Beirat Hemelingen hat sich auf seiner Sitzung am 03.11.2022 u. a. mit dem nachfolgenden Bürgeranliegen befasst und beschlossen, dass Übernahme der Planungskosten aus dem Verkehrsbudget erfolgen sowie eine Kostenschätzung (Einbau von Baumnasen) angefordert werden soll.

Bürgeranliegen: Guten Tag: Ich wohne in Mahndorf [..]. Hier sind Sportplätze, eine Kirche mit Friedhof und ein Kindergarten. Dies soll ein geschlossenes Wohngebiet sein wo nur Tempo 30 KM/H erlaubt ist. Diese geforderten 30 KM/H werden leider selten eingehalten. Über den Mahndorfer Deich fließt der meiste Verkehr vom Mahndorfer See, von der Reitanlage mit reichlich Pferdeställen und von den Spotplätzen ab. Kaum ein Verkehrsteilnehmer hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Um diese Raserei zu bändigen bitte ich darum die Straße durch bauliche Erhöhungen in der Fahrbahn zu entschärfen. Ich bin überzeugt davon, diese Maßnahmen bringen den Anwohnern mehr Sicherheit als die Fahrradstraße Ortwich in Arbergen. Wo in einer verkehrsberuhigten Zone viel Geld für sinnlose Verkehrszeichen ausgegeben wurde.

Antwort des ASV: anbei erhalten Sie unsere Kostenschätzung und einen Lageplan zu den gewünschten neun Baumnasen. Aufgrund der erdverlegten Leitungen können in den Baumnasen keine Bäume eingepflanzt werden. Gegen einen Ausbau mit Pflaster würde nichts dagegensprechen, dies wäre auch von der Unterhaltung nicht so aufwändig.

Schätzkosten +-50%

Brutto Summe: ~40.000€

Sofern die „Baumnasen“ erwünscht sind, benötigen wir dazu einen BR-Beschluss. Im Anschluss können wir die Planung fortführen und eine Trägeranhörung erstellen. Erst nach Zustimmung aller Träger kann die Maßnahme umgesetzt werden.

Die Straßenverkehrsbehörde wurde bereits angefragt, von deren Seite bestehen keine Bedenken zum Einbau der Baumnasen und Baken.

Weitere Themen

Widmung der Grünverbindung Rennbahngelände zur öffentlichen Grünanlage gemäß § 29 Bremisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BremNatG)¹

Die Grünverbindung auf dem Rennbahngelände soll durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau – Untere Naturschutzbehörde – zur öffentlichen Grünanlage im Sinne des § 29 Abs. 1 BremNatG gewidmet werden. Der Grenzverlauf der zukünftigen öffentlichen Grünanlage ist der beigefügten Karte zu entnehmen. Die Widmung wird per Allgemeinverfügung erfolgen. Vorher möchte ich Ihnen jedoch gemäß § 31 Abs. 1 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter (OBG)²

in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 5 und 13 OBG Gelegenheit zur Stellungnahme geben.

¹ Bremisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BremNatG) vom 27. April 2010 (Brem.GBl. 2010, S. 315), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 01. März 2022 (Brem.GBl. S. 149) ² Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter vom 2. Februar 2010 (Brem.GBl. 2010, S. 130), zuletzt geändert durch Ortsgesetz vom 02. Februar 2021 (Brem.GBl. S. 152)

Öffentliche Toilettenanlage beim Bahnhof Mahndorf

Beschluss vom 13.12.2022 "Öffentliche Toilettenanlage beim Bahnhof Mahndorf"

Am 13.12.2022 haben Mitglieder des Fachausschusses bei einem Ortstermin die Bahn- und Busstation in Augenschein genommen und auf der anschließenden Sitzung des Fachausschusses folgendes gefordert:

1. weitere überdachte Sitzgelegenheiten für den Bahnhof Mahndorf (Station der DB Station&Service AG).
Die Sitzgelegenheiten sollen an den Stellen auf den Bahnsteigen montiert werden, wo die Züge auch größtenteils halten.
2. zwei weitere Wartehäuschen im Bushaltestellenbereich der Linie 40 / 41 (Bremer Straßenbahn AG)
3. eine fest installierte, behindertengerechte öffentliche Toilettenanlage (Die Bremer Stadtreinigung)

An den Beirat wurden mehrfach Verbesserungswünsche für den Bahnhof Mahndorf herangetragen; aus der Seniorenvertretung wurde bereits vor Jahren der Wunsch nach weiteren Sitzmöglichkeiten vorgetragen. Leider konnte das bisher trotz mehrfacher Nachfrage bei der BSAG dazu nicht umgesetzt werden. Der Bahnhof wird sehr gut angenommen, dies wird vom der Beirat begrüßt und er möchte dies fördern. Bei der hohen Frequenz der Nutzer:innen sind die derzeitigen Sitz- und Unterstellmöglichkeiten nicht mehr ausreichend. Weiterhin ist eine öffentliche Toilettenanlage erforderlich.

Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau: nachstehend erhalten Sie die Stellungnahme des DBS zu Punkt 3 Ihres Beschlusses:

Bereits in unserem Antwortschreiben vom 14.07.2020 haben wir auf das Schreiben vom 18.05.2020 des Fachausschuss „Umwelt und Lärm“ und dessen Beschluss vom 11.11.2019 Stellung genommen. Grundsätzlich stehen die Bahnhöfe im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn. Die Deutsche Bahn vertritt den Standpunkt, dass alle Fahrgäste die in den Zügen vorhandenen und teilweise barrierefreien Toiletten nutzen können. Somit sind weitere Toilettenangebote auf und im Umfeld der Bahnhöfe nicht erforderlich. Auf dem Gelände der Deutschen Bahn stellt die Stadtgemeinde grundsätzlich keine Toilettenanlagen auf. Die Bremer Stadtreinigung AöR (DBS) hält im Rahmen der öffentlichen Daseinsfürsorge im Stadtgebiet Bremens öffentliche Toiletten vor und ist dabei dieses Angebot kontinuierlich auszubauen. Wir sind angehalten zu priorisieren um Orte mit einem erheblichen Bedarf an öffentlichen Toiletten und einer hohen Nutzungswahrscheinlichkeit abzudecken. Sicher wird es an dem gewünschten Standort im Bereich des Bahnhofs Mahndorf auch Bedarfe geben aber im Rahmen der Priorisierung ist der Wunsch einer öffentlichen Toilette am Bahnhof Mahndorf, im Vergleich zum Bau von öffentlichen Toiletten im Umfeld des Bremer Hauptbahnhofes und des Innenstadtbereiches, eher nachrangig zu priorisieren. Zudem ist der Bau und Unterhalt von zusätzlichen Toilettenanlagen an jedem Bremer Bahnhof aus dem Haushalt der DBS nicht darstellbar.

Wie wir auch schon in unserem oben erwähnten Antwortschreiben aus 2020 beschrieben haben, sind für den Bau erhebliche Geldmittel notwendig und damit ist der Betrieb, die Reinigung und Instandhaltung noch nicht berücksichtigt. Eine barrierefreie-Unisex-Toilettenanlage aufzustellen und zu betreiben, kostet einmalig rund (Modultoailette einschließlich Erschließung) 200.000,00 € netto. Jährliche hinzu kommen die Betriebskosten, die sich nach den benötigten Reinigungsintervallen richten. Hier ist mind. von einer einmal täglichen Reinigung auszugehen, dies führt bereits zu Reinigungskosten von 78.000,00 € je Anlage pro Jahr. Bei mehrmaliger Reinigung täglich erhöhen sich die Kosten entsprechend.

Für die technische Wartung und Instandsetzung muss mit mind. 4.500,00 € pro Jahr gerechnet werden. Die Kosten richten sich nach dem Sanierungsbedarf und hängen insbesondere von eventuellen Schäden durch Vandalismus ab.

Insgesamt sind mit Unterhaltskosten von mindestens 82.500,00 € pro Jahr zuzüglich der momentan nur schwer abzuschätzenden Medienkosten für Strom, Wasser und Abwasser zu rechnen.

Alternativ dazu sind wir mit dem Ausbau des Angebotes der „Netten Toilette“ auch im weiteren Bremer Stadtgebiet vorangekommen. Eine Anlage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, im Café des Bürgerhauses Mahndorf, ist bereits seit längerem Kooperationspartner des Projektes „Nette Toilette“.

Einführung von Tempo 30

hier: Arberger Heerstraße zwischen Hemelinger Heerstraße und Nauheimer Straße

Antwort des ASV:

Sehr geehrte Damen und Herren, 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 Überführung 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 verkehren 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 sich 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.

Zustand der Abgrenzung zu den Bahngleisen an der Hemelinger Rampe

Aus der Beiratssitzung vom 09.02.2023

Schriftliche Mitteilung einer Bürgerin: Seit Jahren schaue ich mir den immer schlimmer werdenden Zustand der Abgrenzung zu den Bahngleisen an der Hemelinger Rampe an. Erst letzte Woche kamen in Recklinghausen Kinder auf Bahngleisen ums Leben. Solange wollen wir nicht warten!

(NEU) Bürgerantrag vom 13.03.2023 zur Situation in der Hemelinger Bahnhofstr.

Frauke Riedemann-Schmitz: vielen Dank für die Info. 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 Ahringstr. 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.