

Protokoll der öffentlichen Sitzung des Fachausschusses „Bau, Klimaschutz und Verkehr“

Sitzungstag: 07.07.2020 Sitzungsbeginn: 16:30 Uhr Sitzungsende: 18:20 Uhr Sitzungsort: Bürgerhaus Hemelingen
Godehardstraße 4, Großer Saal

Anwesend:

Herr Jörn Hermening
Frau Silke Lüerssen

Vom Fachausschuss

Herr Walter Kerber in Vertretung für Herrn Nico Ahlers
Herr Ralf Bohr
Frau Hannelore Sengstake in Vertretung für Herrn Alfred Kothe
Herr Heiner Löhmann
Herr Harry Rechten
Herr Gerhard Scherer
Herr Nurtekin Tepe

Beratende Mitglieder

Herr Uwe Janko
Herr Carsten Koczwar

Gäste/Referenten

Herr Alexander Stavenhagen (Mercedes-Benz Bremen) bis 17: 26 Uhr

sowie interessierte Bürger*innen

TOP 1: Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 09.06.2020 sowie Rückmeldungen

TOP 2: Antrag „Das Überfahren von Rad- und Fußweg in der Hahnenstraße unterbinden“

TOP 3: Kreuzung Hermann-Koenen-Straße Ecke Sebaldsbrücker Heerstraße

TOP 4: Vorschläge für geschützte Radstreifen (Protected Bike Lanes) im Stadtteil Hemelingen

TOP 5: Verschiedenes

Herr Hermening eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Da zu dem mit der Einladung versandten Vorschlag zur Tagesordnung von den Fachausschussmitgliedern keine weiteren Änderungs-/Ergänzungswünsche geäußert werden, gilt dieser als Tagesordnung beschlossen.

TOP 1 Genehmigung der Protokolle der Sitzungen vom 09.06.2020 sowie Rückmeldungen

Das Protokoll der Sitzung vom 09.06.2020 wird genehmigt.

Rückmeldungen

Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) auf Beschluss des FA Bau, Klimaschutz und Verkehr vom 10.12.2019 zur "Wiedereinführung Linie 39 / Weiterführung Linie 42"

Für die verspätete Beantwortung bitte ich um Entschuldigung.

Nach erneuter Prüfung der Sachlage, auf die sich der genannte Beschluss bezieht, komme ich zu dem Ergebnis, dass es aktuell keinen neuen Sachstand gibt, die im Beschluss des Fachausschusses erhobene Forderung umzusetzen.

Diese Form der Abwägung ist vor dem Hintergrund einer notwendigen und sinnvollen Kostenbegrenzung und dem Erfordernis eines wirtschaftlichen Betriebs leider unerlässlich. Ich bitte hierfür um Ihr Verständnis. Dazu die nachfolgende Begründung:

Zunächst muss bei der Betrachtung beider Linien bezüglich des Beschlusses eine Abwägung zwischen Kosten und Nutzen erfolgen. Hierzu ist festzustellen, dass durch die Wiedereinführung der Linie 39 und die Verlängerung der Linie 42 zum jetzigen Zeitpunkt erhebliche Mehrkosten anfallen würden, denen nur wenige Ein- und Aussteiger (Nutzen) gegenüberstünden.

1) Linie 39

Die Linie 39 wird seit dem Jahresfahrplan 2017 nicht mehr tagsüber montags bis freitags angeboten. Stattdessen hat die Linie 38 die Verbindungsfunktion zwischen dem Bf Mahndorf und dem Weserpark-Süd über die Thalenhorststraße übernommen. Des Weiteren besteht zwischen dem Bf Mahndorf und Weserpark-Süd eine direkte Straßenbahnverbindung mit der Linie 1. Hintergrund der Angebotseinschränkung war nach Auskunft der BSAG neben der geringen Fahrgastnachfrage auch die Einführung von Tempo 30 in der Hemelinger Heerstraße auf einer Länge von rund 1,5 km, was zu einer Mehrfahrzeit und damit zu einer Unterschreitung der Mindestwendenzeiten an den Endstellen geführt hat. Nach Prüfung mehrerer Varianten und einer Abstimmung der BSAG mit dem Beirat Hemelingen wurde die zeitweise Einstellung der Linie 39 umgesetzt.

Bei der Abwägung der Zumutbarkeit ist anzumerken, dass alle Ziele mit der derzeitigen Regelung grundsätzlich zumutbar erreicht werden können. Die Linie 39 ist letztlich eine zusätzliche Verbindung zwischen Mahndorf und dem Weserpark, die tagsüber eingestellt werden konnte, zumal die Verbindung durch die Linien 1 und 38 grundsätzlich weiterhin gegeben ist. Durch die Linie 38 werden zudem weiterhin auch die Haltestellen der Linie 39 bedient.

Die Fahrgastzahlen an den vier betroffenen Haltestellen haben erwartungsgemäß etwas abgenommen. Es ist aber davon auszugehen, dass sich die Fahrgäste neu orientiert haben bzw. auf die Linie 38 oder z.T. direkt auf die Linie 1 ausgewichen sind.

Die Wiedereinführung der Linie 39 würde den Einsatz eines weiteren Fahrzeuges in der Spitze sowie zusätzliche Personale und Nutz-Kilometer auslösen. Die Kosten dafür liegen im niedrigen sechsstelligen Bereich pro Jahr und stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zum Fahrgastpotenzial.

2) Linie 42

Seit dem Jahresfahrplan 2019 erschließt die Linie 42 auch den jüngsten Erweiterungsabschnitt des Gewerbeparks Hansalinie. Die beiden neuen Haltestellen „Bergener Straße“ und „Europaallee-Ost“ erschließen diesen Teil des Gewerbeparks mit einer Stichfahrt innerhalb der geltenden 600-m-Radien nahezu vollständig. Lediglich wenige Teilbereiche einzelner Grundstücke südlich des Straßenrings „Bergener Straße“ liegen bis zu 800 m Luftlinie von einer der beiden Haltestellen entfernt.

Grundsätzlich ist eine ÖPNV-Bedienung des Straßenrings „Bergener Straße“ bei der Planung der Straßen vorbereitet worden, indem insgesamt vier Teilhaltestellen baulich hergestellt worden sind. Lediglich für die Haltestelle „Europaallee-Ost“ müsste eine neue Teilhaltestelle eingerichtet werden, da die bestehenden Haltestellen im Hinblick auf die zukünftige Erweiterung des Gebietes östlich des Knotens Europaallee/Bergener Straße angelegt wurden.

Eine Führung der Linie 42 über den Straßenring „Bergener Straße“ führt zu einer Mehrfahrzeit von rund drei Minuten im Umlauf. Hierdurch wird die Mindestwendezeit am Weserwehr unterschritten. Da die Linie 42 als Ringlinie nur dort eine Wendezeit hat, führt diese Unterschreitung zwingend zu einem zusätzlichen Fahrzeug im Umlauf und somit zu einem deutlichen Mehraufwand bei den Personalstunden und den Nutz-Kilometern. In der Summe ergibt sich ein Mehrbedarf von rund 150.000 Euro pro Jahr. Weiterhin würde der Anschluss von bzw. zur Linie 3 am Weserwehr nicht mehr in beiden Richtungen gleichermaßen gut funktionieren; in einer Fahrtrichtung müssten deutlich längere Umsteigezeiten von ca. 10 Minuten in Kauf genommen werden.

Diesem Mehrbedarf steht ein heute noch vergleichsweise geringes Fahrgastaufkommen entgegen: Im Januar und Februar 2020 wurde die Haltestelle „Bergener Straße“ von durchschnittlich 98 Ein- und Aussteigern pro Tag genutzt, die Haltestelle „Europaallee-Ost“ von 4 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Im Ergebnis zeigt sich folgendes Bild: Bei der Linie 42 ist die Nachfrage in einem sich noch entwickelnden Gebietsabschnitt des Gewerbeparks Hansalinie zurzeit extrem gering. Die Ausdehnung des Betriebs um eine weitere Haltestelle hätte einen sprunghaften Kostenanstieg durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs zur Folge, sodass Kosten und Nutzen in keinem vertretbaren Verhältnis zueinander stünden. Der Fußweg in Länge von max. bis zu 800m von den bestehenden Haltestellen zu Zielen entlang der Bergener Straße erscheint vor diesem Hintergrund noch zumutbar. Die Erreichbarkeit der Ziele ist grundsätzlich gegeben. Bei nennenswert steigender Nachfrage wird die BSAG eine Verlängerung der Fahrtstrecke prüfen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Führung des Radweges in der Sebaldsbrücker Heerstraße

Herr Bohr teilte auf der Sitzung am 09.06.2020 mit, dass die Führung des Radweges in der Sebaldsbrücker Heerstraße stadtauswärts kurz vor der Haltestelle „Bahnhof Sebaldsbrück“ im Dunkeln schlecht erkennbar sei.



Herr Hermening teilt mit, dass im Jour Fixe am 06.07.2020 mit dem Amt für Straßen und Verkehr(ASV) besprochen wurde, dass von dort eine Prüfung erfolgt und die Bremer Straßenbahn AG bzgl., der Markierung aufgefordert werden soll, diese zu ergänzen.

Unterführung Bahnhof Sebaldsbrück

Die Pflasterung der Unterführung Bahnhof Sebaldsbrück (einige Steine fehlten bzw. standen hoch und waren locker) wurde vom ASV ausgebessert.

Bahnübergang Wittorfer Str.

Mitteilung vom Bahnlärmbeauftragten
Sehr geehrter Herr Hermening,

ich habe von der DB die Rückmeldung erhalten, dass die Lärmschutzwand im Rahmen der Genehmigungsplanung in dieser Form eingereicht und genehmigt worden ist. Die Bahn hat also im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, die Lärmschutzwand so zu bauen. Die Begründung der Sicherheit durch freien Blick auf den Bahnübergang hat hier zu der größeren Freilassung am Bahnübergang geführt.

Der Einsatz von durchsichtigen Wänden ist nicht möglich, da diese aufgrund von Vandalismus und Graffiti schnell ihre Funktionsfähigkeit verlieren würden.

Aus meiner Sicht ist eine Nachbesserung an dieser Stelle nicht möglich. Es wurde ein vollständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt und der Bau der Lärmschutzwand in dieser Form genehmigt. Die freie Sicht auf den BÜ muss gewährleistet werden.

Dazu Mitteilung der DB:

Laut Projektleitung wurde weder im Planverfahren noch in weiteren Abstimmungsrunden durch die FH Bremen „durchsichtige Wände“ angefragt. Die LSW wurde auf Grundlage der durch die FH Bremen bestätigten Genehmigungsplanung umgesetzt. Als Sichtmöglichkeit für

den Gefahrenraum sind durchsichtige Wände nicht möglich, da sie durch Vandalismus und Graffiti schnell nicht mehr funktionsfähig sind. Zudem ist im BÜ Bereich die Komplexität mit der Oberleitung hoch, weswegen diese Lösung in der GP eingereicht wurde.



Herr Koczvara wird dem Ortsamt Fotos vom Bahnhof Mahndorf übersenden; der dortige Bahnübergang ist mit durchsichtigen Wänden ausgestattet. Die DB soll aufgefordert werden, eine erneute Überprüfung vorzunehmen.

TOP 2 Antrag „Das Überfahren von Rad- und Fußweg in der Hahnenstraße unterbinden“

Herr Bohr stellt den Antrag „Das Überfahren von Rad- und Fußweg in der Hahnenstraße unterbinden“ vor und begründet ihn.

In der Hahnenstraße müssen sich begegnende Fahrzeuge manchmal den entgegenkommenden Verkehr abwarten, bis sie die Fahrt vorsetzen können. Das dauert einigen Verkehrsteilnehmer wohl zu lange und sie nutzen den Rad- und Fußweg um an dem begegnenden Fahrzeug vorbei zu fahren. Dabei werden häufig die abgesenkten Bordsteine auf Höhe der Grundstückseinfahrten zur Auffahrt und Weiterfahrt auf dem Rad- und Fußweg genutzt. Dieses Verhalten ist für sich dort aufhaltende Fußgänger und Radfahrer gefährlich, wie uns auch Herr Wolf von der Polizei in einer Ausschusssitzung bestätigte. Die unzulässige Nutzung von Rad- und Fußweg durch PKW und LKW ist an einigen Stellen der Straße schon durch Poller unterbunden worden, aber nicht auf der südlichen Seite der Hahnenstraße im Bereich der Hausnummern 47 bis 29. Daher beantrage ich geeignete Maßnahme zu ergreifen, um diese gefährliche Nutzung des Rad- und Fußweg durch PKW und LKW zu unterbinden. Denkbar wäre das Setzen von Pollern, insbesondere links und rechts der abgesenkten Bordsteine bei Einfahrten. Sollte ein Setzen der Poller nicht möglich sein, weil Abstandsregeln zum Radweg nicht eingehalten werden, dann wünscht der

Ausschuss die Ausweisung der Nebenanlage als Fußweg und die Führung des Radverkehrs auf die Straße (siehe Hannoversche Straße) sowie das Setzen der Poller.

Nach kurzer Diskussion wird der Antrag wie folgt beschlossen:

Der Ausschuss wünscht die Ausweisung der Nebenanlage in der Hahnenstraße als Fußweg und die Führung des Radverkehrs auf die Straße (siehe Hannoversche Straße).

Begründung:

In der Hahnenstraße müssen sich begegnende Fahrzeuge manchmal den entgegenkommenden Verkehr abwarten, bis sie die Fahrt vorsetzen können. Das dauert einigen Verkehrsteilnehmer wohl zu lange und sie nutzen den Rad- und Fußweg um an dem begegnenden Fahrzeug vorbei zu fahren. Dabei werden häufig die absenkten Bordsteine auf Höhe der Grundstückseinfahrten zur Auffahrt und Weiterfahrt auf dem Rad- und Fußweg genutzt. Dieses Verhalten ist für sich dort aufhaltende Fußgänger und Radfahrer gefährlich, wie uns auch Herr Wolf von der Polizei in einer Ausschusssitzung bestätigte.

Die unzulässige Nutzung von Rad- und Fußweg durch PKW und LKW ist an einigen Stellen der Straße schon durch Poller unterbunden worden, aber nicht auf der südlichen Seite der Hahnenstraße im Bereich der Hausnummern 47 bis 29. Daher beantragt der Beirat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um diese gefährliche Nutzung des Rad- und Fußweg durch PKW und LKW zu unterbinden.

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

Der nachfolgend von Herrn Tepe vorgestellte Antrag soll auf der morgigen KOA-Sitzung behandelt werden:

Wir laden die SKUMS ein, darzulegen, mit welchem Konzept sie der Stärkung des Radverkehrs im Stadtteil Hemelingen verfolgt. Dazu möge sie folgende Fragestellungen berücksichtigen:

- *Wie soll dem Sanierungsstau bei den vielen Radwegen auf Bürgersteigen im Stadtteil begegnet werden?*
- *Wie soll den Verkehrsgefährdungen durch die unzulässige Nutzung solcher Radwege durch Pkw und Lkw durch Parken und Überfahren (insbesondere im Begegnungsverkehr) entgegengewirkt werden?*
- *Welche Mittel sind für die Sanierung von Radwegen im Stadtteil Hemelingen in den nächsten beiden Jahren im Haushalt und im Finanzplan bis 2023 eingeplant? Wird dabei auch an grundsätzliche Umgestaltungen des Straßenraumes gedacht?*
- *Welchen Stand hat die Planung von Radpremiumrouten/Radschnellwegen und geschützten Radstreifen für den Stadtteil Hemelingen und wie werden dabei auch mit Blick auf Pendlerverkehre insbesondere auch Verknüpfungen mit dem ÖPNV und den Regio-S-Bahn-Haltepunkten geplant?*
- *Welchen Stand hat die weitere Konkretisierung der Planung für die Rad- und Fußbrücke über die Weser und wie soll diese mit den Radpremiumrouten/Radschnellwegen im Stadtteil und der Region verbunden werden*

TOP 3 Kreuzung Hermann-Koenen-Straße Ecke Sebaldsbrücker Heerstraße

Herr Stavenhagen stellt die verkehrliche Situation an der Kreuzung Hermann-Koenen-Straße Ecke Sebaldsbrücker Heerstraße vor:

Ca. 1000 Lkws der vom Mercedes-Benz Werk Bremen beauftragten Firmen fahren täglich über die Kreuzung Hermann-Können-Straße Ecke Sebaldsbrücker Heerstraße. Es wurden vom Amt für Straßen und Verkehr Verkehrsschilder aufgestellt, die ein mittiges Aufstellen der LKW, die rechts abbiegen müssen, anordnen. An diese Anordnung würden sich zum einen nicht alle LKW-Fahrer*innen halten zum anderen würden beim mittigem Aufstellen der LKW vor der Lichtsignalanlage Kfz-Fahrer*innen trotzdem an den LKWs vorbeifahren. Der Kurvenradius sei einfach zu eng; ein Umbau der Kreuzung sei erforderlich.

Nach intensiver Diskussion kommt der Fachausschuss überein, zuerst einen vor Ort Termin mit Vertreter*innen ASV, Polizei, Mercedes-Benz Werk Bremen und BSAG durchzuführen.

TOP 4 Vorschläge für geschützte Radstreifen (Protected Bike Lanes) im Stadtteil Hemelingen

Schreiben der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau „Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen“ vom 19.05.2020

In ihrer Sitzung am 25. Februar 2020 hat die Stadtbürgerschaft den Antrag „Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen“ beschlossen (siehe Anlage 1). Darin wird der Senat aufgefordert, unter Beteiligung der Beiräte geeignete Standorte für geschützte Radfahrstreifen, sogenannte Protected Bike Lanes, zu ermitteln.

Was sind Protected Bike Lanes?

Der Begriff „Protected Bike Lanes“ kommt aus den USA und bezeichnet einen baulich oder durch Markierung und Poller vom übrigen Verkehr geschützte Radverkehrsanlage. Beispiele für Protected Bike Lanes sind in Anlage 2 dargestellt. In Deutschland werden darunter vorrangig Lösungen verstanden, die ohne Änderung der Bordsteineinlage durch Markierung und den Einbau von Pollern in der Fahrbahn zügig umgesetzt werden könne. Dies ist grundsätzlich nur möglich, wenn weiterhin ausreichend Fahrspuren für den Kfz-Verkehr bestehen bleiben.

Protected Bike Lanes sind somit eine Mischung aus baulichen Radwegen und markierten Lösungen auf der Fahrbahn; sie könne vergleichsweise schnell angelegt werden und verbinden durch die Abgrenzung zur Fahrbahn hin ein hohes Sicherheitsgefühl, das bauliche Radweg bieten, mit besseren Sichtbeziehungen im Straßenraum der markierten Lösungen wie Fahrradstreifen oder Schutzstreifen. Darüber hinaus sind die Poller ein wirksamer Schutz gegen Falschparker.

- Ein klassischer, baulicher Radweg ist durch einen Bord vom Kfz-Verkehr getrennt und kommt damit der Idee einer „Protected Bike Lanes“ sehr nahe. Allerdings ist die Abgrenzung zum Gehweg nicht immer ausreichend, so dass es zu Konflikten mit zu Fuß gehenden und Radfahrenden kommen kann, zudem sind Grundstückszufahrten und mangelnde Sichtbeziehung in Einmündungen kritisch. Zudem sind bei Radwegen die für die Sicherheit des Radverkehrs entscheidende Führung und Sichtbeziehung an Knotenpunkten teilweise problematisch.*
- Ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn durch einen Bord vom Gehweg getrennt. Radfahrende sind gut sichtbar für den Kfz-Verkehr und daher sicher unterwegs. Radfahrstreifen beziehen ihr hohes Sicherheitsniveau aus der direkten Sichtbeziehung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Sie sind bewährte Standardlösungen zur Integration des Radverkehrs in die verfügbaren Straßenräume. Allerdings sind die Radfahrenden nur durch eine Markierung vom Kfz-Verkehr getrennt, wodurch sich Radfahrende unsicher fühlen können.*

- Sowohl vom baulichen Radweg als auch beim Radfahrstreifen auf der Fahrbahn besteht die Gefahr, dass Kfz auf diesen halten oder parken. Davor bietet eine Protected Bike Lane Schutz durch die Abgrenzung durch Poller in der Fahrbahn.

Welche Vor- und Nachteile haben Protected Bike Lanes?

Vorteile von Protected Bike Lanes:

- Hohe gefühlte Sicherheit
- Sichere Abgrenzung sowohl zum Kfz-Verkehr als auch klare Trennung vom Fußverkehr
- Verbesserungen der bestehenden Radinfrastruktur ohne größere Umbaumaßnahmen und damit vergleichsweise zügig und kostengünstig umsetzbar
- Schutz vor Beparken durch Kfz

Mögliche Einschränkungen gegenüber Umsetzung von Protected Bike Lanes:

- Hoher Platzbedarf: Ausreichend Platz für Nebeneinanderfahren und Überholen sowie für die Schutzeinrichtungen (Poller etc.) zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zzgl. Sicherheitsabstände. Das heißt, dass i.d.R. ein Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs einzuziehen ist. Somit ist diese nur bei Fahrbahnen möglich, die zurzeit über mehr als eine Spur pro Fahrtrichtung verfügen.
- Je nach baulicher Ausführung kann die stadtgestalterische Wirkung störend empfunden werden.
- Rechts von Protected Bike Lanes kann kein Kfz-Parken vorgesehen werden.

In mehreren Städten in Deutschland laufen zurzeit Versuche mit Protected Bike Lanes. Das eingesetzte Variantenspektrum ist dabei sehr breit (Betonbarrieren, Poller, Baken etc.). Die Erfahrungen anderer Städte hinsichtlich der Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten, der Eignung für die Straßenreinigung, der Haltbarkeit und des Unterhaltungsaufwands werden wir in Bremen berücksichtigen.

Wo könnten Protected Bike Lanes in Bremen zum Einsatz kommen?

Der Beschluss der Bürgerschaft bittet das Verkehrsressort, unter Beteiligung der Beiräte Standorte für Protected Bike Lanes zu ermitteln. Daher bitte ich Sie, unter Beachtung der hier genannten Einsatzkriterien mit die Einsatzmöglichkeiten für Protected Bike Lanes in Ihrem Stadtteil vorzuschlagen, um die Sicherheit und den nötigen Komfort für die Radfahrenden nachhaltiger gewährleisten zu können.

Sie als Beirat haben eine hohe Ortskenntnis und kennen die Probleme im Alltagsverkehr in den einzelnen Straßenräumen besonders mitzuteilen, beispielsweise dort, gut. Daher bitte ich Sie, mir Vorschläge für die Einrichtung von Protected Bike Lanes mitzuteilen, beispielsweise dort,

- wo Radfahrende häufig auf dem Gehweg fahren
- wo Flächen für den motorisierten Individualverkehr aus Ihrer Sicht mittlerweile überproportioniert sind
- wo häufig illegal auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen gehalten oder geparkt wird.

Ihre Vorschläge werden wir im Ressort fachlich prüfen und uns zu den Ergebnissen im Anschluss mit Ihnen austauschen. Es ist vorgesehen, anschließend Maßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen.

Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung bis zum 30. Juni 2020. Sollten Sie keinen Bedarf erkennen, danke ich Ihnen für eine entsprechende Rückmeldung bzw. Fehlanzeige. Falls Sie eine Fristverlängerung benötigen, bitte ich Sie um Mitteilung.

Folgender Vorschlag wird eingebracht, der nach kurzer Diskussion von Herrn Hermening zur Abstimmung gebracht wird:

Einführung eines geschützten Radstreifens in der Hastedter Heerstraße zwischen Maler Straße und Föhrenstraße

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (2 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 5 Enthaltungen)

TOP 5: Verschiedenes

Versetzung der Schaltkästen in der Christernstraße

Mitteilung des ASV liegt vor, dass bei einer Übernahme von 5.000-7.000 Euro aus dem Verkehrsbudget eine Versetzung der Schaltkästen erfolgen könnte.

Das Thema soll in den Fraktionen beraten und im nächsten Fachausschuss weiterbehandelt werden.

Neueinrichtung der 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung Hannoversche Straße 28309 Bremen

Bürgeranliegen an das Amt für Straßen und Verkehr: *Mit Neueinrichtung der Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) in der 25. KW 2020, an der Hannoverschen Straße in Bremen ist der Erfolg einer Verkehrsberuhigung sowie Verkehrssicherheit sehr gering. Nach wie vor fahren ca. 80 % der Verkehrsteilnehmer mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit durch die Hannoversche Straße. Gründe hierfür können sein, dass eine durchgehende Kennzeichnung der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Hannoverschen Straße fehlt oder nicht ausreichend für Verkehrsteilnehmer ersichtlich ist. Die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer (Radfahrer) und Anwohner ist dadurch deutlich eingeschränkt. Ich bitte Sie im Namen der Anwohner und bedachten Verkehrsteilnehmer diese Situation zu überprüfen und eine Lösung zur Sicherheit Aller umzusetzen. Bitte informieren Sie mich über Ihre weitere Veranlassung und Umsetzung.*

Dazu Antwort des ASV: *in Anbetracht der Tatsache, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit erst vor Kurzem umgesetzt wurde sollte die Situation zunächst beobachtet werden. Für gewöhnlich wird dafür ein Zeitraum von einem halben Jahr veranschlagt. Es gab in dieser Angelegenheit auch einen jahrelangen Austausch mit dem Beirat und es wurde einige Male nachgebessert hinsichtlich der Beschilderung und Markierung, so dass sie von allen Beteiligten mindestens als ausreichend betrachtet wird. In dieser Angelegenheit war auch der ADFC beteiligt, daher ist davon auszugehen, dass die Belange der Radfahrenden ebenfalls eingehend berücksichtigt wurden.*

Ich leite Ihr Schreiben an die Polizei und das Ortsamt weiter, damit Ihre Aussagen allen Beteiligten bekannt werden und wir möglicherweise beizeiten auch belastbare Zahlen generieren können, sei es durch das Aufstellen einer Geschwindigkeitsmesstafel durch das Ortsamt oder das Lasern durch die Polizei. Zunächst möchten wir Sie aber bitten alle Verkehrsteilnehmern die Chance zu geben sich an die neue Verkehrssituation zu gewöhnen. Durch die Straßenverkehrsbehörde werden zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Maßnahmen eingeleitet werden.

Stellungnahme des Fachausschusses: Die Polizei soll aufgefordert werden, an der Hannoverschen Straße Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Anhörungen des ASV

Am Wasserturm, Ausweitung des vorhandenen Halteverbots

Die Deutsche Bahn (hier als DB Cargo Logistics GmbH) betreibt in der Straße Am Wasserturm 14 ein Terminal für die Daimler AG. Daimler nutzt Tor 4 in dieser Straße für logistische Prozesse und nutzt hierfür auch Sattelzüge mit Anhängern. Zu Problemen führt das durchgängige Parken am Fahrbahnrand auf der gesamten Länge der Straße.

Stellungnahme des Fachausschusses: Zustimmung

Arberger Heerstraße, Versetzen VZ 274-30

Auf der Arberger Heerstraße in stadteinwärtiger Richtung steht kurz vor der Einmündung Auf dem Hellen das VZ 274-30 "Tempo 30 Strecke". Das nächste Verkehrszeichen steht in Höhe Stackkamp. Verkehrsteilnehmer die aus der Straße Auf dem Hellen nach rechts auf die Hemelinger Heerstraße in Richtung Stackkamp einbiegen, können nicht wissen, dass hier die Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegt. Das Schild müsste daher umgesetzt werden.

Stellungnahme des Fachausschusses: Zustimmung

Weser-Ems-Straße, Betriebsplan nach Umbau

Die in der VAO vom 03.08.2016 und vorab gem. VAO vom 12.01.2012 angeordnete Gewichtsbeschränkung von "3,5 t" soll auf "7,5 t" erhöht werden. Zwischenzeitlich erfolgte Reparaturmaßnahmen am Straßenkörper lassen eine Neubewertung hinsichtlich des Tragverhaltens zu.

Der angeordnete Betriebsplan lag zur Einsichtnahme auf der Sitzung vor.

Stellungnahme des Fachausschusses: Zustimmung

Heinrich-Hagens-Straße, Einrichtung Fahrradabstellanlagen zur Schulwegsicherung

Der Beirat fordert die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in der Oesselmannstraße zur Schulwegsicherung. Der Einmündungsbereich Heinrich-Hagens-Straße / Oesselmannstraße wird häufig bis zu den Schnittpunkten beparkt und vor allem in der dunklen Jahreszeit sind keine Suchtbeziehungen vorhanden. In der Heinrich-Hagens-Straße werden auch häufig Fahrräder und deren Anhänger auf dem untermaßigen Gehweg abgestellt, so dass die Fahrradabstellanlagen nicht nur zur Freihaltung des Einmündungsbereiches eingerichtet werden sondern ihren ursprünglichen Zweck erfüllen werden. Die Fahrradabstellanlage in der Oesselmannstraße Ecke Alter Postweg wird stark frequentiert, so dass über kurz oder lang ohnehin die Einrichtung einer zweiten Fahrradabstellanlage in der Oesselmannstraße nötig und sinnvoll geworden wäre.

Stellungnahme des Fachausschusses: Zustimmung

Anregungen / Vorschläge des adfc zur Föhrenstraße, Sebaldsbrücker Heerstraße nach Umbau 2020

Herr Hermening verliest die nachfolgenden Vorschläge:

1. Föhrenstraße

Grundsätzlich ist die Gestaltung der Straße zu begrüßen, mit der Einschränkung, dass das Rotpflaster bei Nässe zu rutschig ist.

Aus unserer Sicht zu beklagen sind folgende Zustände:

1. Die in der Fahrbahnmitte liegenden Gullys (Abflussgitter) sind überwiegend verkehrsgefährdend versackt
2. Die auf der Fahrbahn parkenden Autos gefährden den Radverkehr, da die Radfahrenden entweder sehr dicht an den parkenden Autos im Dooring-Bereich

- vorbeifahren oder über die Mittelrinne auf die Gegenfahrbahn ausweichen müssen. Die bestehenden Parkverbote werden weder beachtet noch sanktioniert.
3. Des Weiteren wird dicht an den Einmündungen auf der Fahrbahn geparkt, so dass die Sicht behindert ist.
 4. Richtung Hastedter Heerstraße wird vor dem Quintschlag auf der Fahrbahn geparkt, so dass bei Kfz-Stau vor der Ampel der Vorbeifahrstreifen nicht erreicht werden kann.
 5. Vorbeifahrstreifen und Aufstellfläche werden regelmäßig von wartenden Kfz zugestellt. Dadurch weichen Radfahrende in hohem Maße auf den Fußweg aus. Wir beantragen eine Vergrößerung und Roteinfärbung beider Bereiche.
 6. Das Abbiegen nach rechts ist an dieser Stelle nur bei Grün legal möglich. Nach der Novelle der StVO könnte hier ein Grünpfeil für Radfahrende das Rechtsabbiegen auch bei Rot ermöglichen. Wir beantragen die Beschilderung der Lichtsignalanlage Föhrenstraße - Hastedter Heerstraße mit dem Grünpfeil für Radfahrende.
 7. An der südlichen Seite parken regelmäßig Kfz im Fußwegbereich und behindern somit Fußgänger und schränken die Sicht zur Ortsfahrbahn Pfalzburger Straße ein.
 8. Im Bereich der neugestalteten Radfahrerfurt kommt es zu Konflikten mit den Kfz aus der Ortsfahrbahn. Bei Grün für die Radfahrenden darf aus der Ortsfahrbahn kommend trotzdem gefahren werden, während Radfahrende aus der nördlichen Föhrenstraße kommend auf ihr grünes Lichtsignal vertrauen. Wir beantragen eine Beschilderung der Ortsfahrbahn mit "Achtung Radfahrer" sowie ein gelbblinkendes Lichtsignal.

2 Sebaldsbrücker Heerstraße – nach Umbau 2020

A. Der Platz vor dem Bunker und angrenzendem Supermarkt "Bizim"

1. Es gibt für Fußgänger*innen und Radfahrende keine erkennbare Unterscheidung der ihnen zugedachten Flächen gibt. Einzig aus dem Zulauf bei der Nebenstraße vor der Haltestelle ist durch die Straßenmarkierungen erkennbar, was der Radweg sein soll.
2. Fläche direkt nach der Haltestelle ist nicht selbsterklärend. Wer darf diese wofür benutzen. Es wirkt wie eine Auffahrt. Sollen die Taxen da zu dem Stellplatz auffahren oder runterfahren? In jedem Fall besteht durch das Wartehäuschen eine Sichtbehinderung.
3. Parken vor dem Supermarkt und dem Bunker sollte komplett verboten und durch geeignete Maßnahmen unterbunden werden. Es gibt einen eigenen Parkplatz hinter dem Haus. Es wird wild geparkt und beim Überfahren von Rad- und Fußweg die schwächeren Verkehrsteilnehmer gefährdet.
4. Anschließende Verkehrsführung als Radfahrstreifen ist eindeutig. Etwaige Haltevorgänge sollten aber insbesondere im Bereich des Supermarktes kontrolliert werden. Das gilt besonders für den Schwerpunkttag Samstag.
5. Es gibt keine Fahrradabstellanlagen im gesamten Bereich.

B. Stadtauswärts ggü. Semmelweissstr

1. Abbiegetasche für Radfahrende erschließt sich nicht intuitiv. Hier gehört ein Linksabbiegepfeil markiert und auf den geradeaus führenden Radfahrstreifen ein Geradeauspfeil.
2. Die Fahrradampel ist am Kopf der Abbiegetasche nur mit Verrenkung zu erreichen. Entweder sie muss rechts neben die Tasche versetzt werden, damit man sie erreichen kann oder besser noch, sie wird automatisch mit dem Linksabbieger MIV mitgeschaltet, anstatt als Anforderungs-LSA.

3. Durch die Radverkehrs-Führung als Radfahrstreifen hat der Radverkehr an der Haltelinie die volle Scheibe der Ampel zu beachten. Das ist besonders dann hinderlich, wenn der Radfahrende links abbiegen wollte und der MIV sogar als Linksabbieger Grün hat. Hier wäre eine eigene Fahrradampel ergänzend sinnvoll, die permanent die Weiterfahrt erlaubt.

Der Fachausschuss beschließt, dass an den vorgenannten Örtlichkeiten vor Orttermine durchgeführt werden sollen.

Fahrradbügel vor Gemeindehaus-Grundstück Sebaldsbrücker Heerstraße 52

Mitteilung des ASV: die Kosten für das Aufstellen von 6 Fahrradbügeln auf der vom ASV hergerichteten 12 qm Fläche aus Betonplatten belaufen sich auf ca. 3700,00 €.

Für das Herrichten der Fläche rechnet das mit 1.500,00 € und 2.200,00 € für das Aufstellen der Fahrradbügel.

Ein Globalmittelantrag soll von der Gemeinde gestellt werden.

Mitteilungen / Fragen aus dem Fachausschuss:

Zum Sachstand Fertigstellung des Bauvorhabens „Sozialkaufhaus Hemelinger Bahnhofstraße: Das Bauvorhaben soll im März 2021 abgeschlossen sein.

Radfahrer*innen fahren auf der Nebenfahrbahn Pfalzburger Straße vermehrt auf dem Bürgersteig: Das Ortsamt wird eine Mitteilung an die Polizei geben.

Auf der Pfalzburger Straße werden von Anwohner*innen vermehrt Geschwindigkeitsüberschreitungen wahrgenommen: Das Ortsamt wird eine Mitteilung an die Polizei geben.

Die Vorgärten beim Hastedter Osterdeich werden zunehmend „zubetoniert“: Thema ist bereits auf der Themenliste für künftige Sitzungen.

Aufbringung von weiteren Piktogrammen und VZ Tempo 30 in der Hannoverschen Straße: Das Ortsamt wird den aktuellen Sachstand mitteilen.

Verkehrswidriges Parken Bodenwerder Straße (auf der Sitzung werden Fotos gezeigt): Die Fotos werden an das Ordnungsamt mit der Bitte um Kontrolle weitergegeben. Das ASV wird um Prüfung gebeten, ob evtl. Fahrradbügel aufgestellt werden könnten.

Themenliste für künftige Sitzungen

- LKW - Führungsnetz (den Stadtteil Hemelingen betreffend)
- Bunker in Hemelingen
- Verkehrssituation Auf der Hohwisch/Georg-Bitter-Straße bei Stau auf der A 1
- Verbesserung des Radverkehrs u. a. Zustand der Radwege in der Hemelinger u. Arberger Heerstraße
- Parken in Vorgärten
- Verkehrsführung Hastedter Osterdeich aus Richtung Hansakarree kommend in die Malerstraße
- Prioritätenliste Verkehr
- Ausweitung der Park- und Ride-Plätze am Mahndorfer Bahnhof
- alte Schule Sebaldsbrücker Heerstraße
- Ampelschaltung Hemelinger Tunnel (Herrn Dierking einladen)
-

gez. Hermening
Sitzungsleitung

gez. Tepe
stellvertr. Sprecher

gez. Lüerssen
Protokoll