

Protokoll Nr. 15 (2019-2023)

der öffentlichen Sitzung des Fachausschusses „Bau, Verkehr und Umwelt“ des Beirats Vahr am 16.03.2022 in der Aula der Oberschule Kurt-Schumacher-Allee

Beginn: 18:05 Uhr Ende: 20:00 Uhr

Anwesend waren:

- a) vom Fachausschuss Dr. Tim Haga
 Kathrin Lammel (i.V. für Oliver Saake)
 Stefan Orlovius
 Bernd Siegel
 Dennis Waschitzek
- b) als beratendes Fachausschussmitglied
 Jens Emigholz
- c) vom Ortsamt Ralf Möller
 Thomas Berger
- d) Gast Alen Dukez (Amt für Straßen und Verkehr (ASV)) (zu TOP 1)

Das Protokoll Nr. 14 der Fachausschusssitzung am 02.02.2022 wird genehmigt.

Die vorgelegte Tagesordnung wird ergänzt: Als neuer TOP 4 wird „Anhörungsverfahren ASV (Schneeverdinger Straße)“ zusätzlich in die Tagesordnung aufgenommen. Mit dieser Ergänzung wird die Tagesordnung genehmigt.

TOP 1: Verkehrssituation an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Allee

Ralf Möller erinnert daran, dass der Fachausschuss die Problematik zuletzt bei einer Ortsbegehung am 07.12.2021 behandelt habe und dabei die folgenden Prüfaufträge an das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) und die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) formuliert habe:¹

- Prüfaufträge an das ASV:
 - Lassen sich die abgesenkt eingebauten Borde korrigieren (korrekte Rundung statt Kante)?
 - Lässt sich vor dem Einkaufszentrum eine vorgeschaltete Lichtsignalanlage (LSA) aufstellen, die mit Einfahrt der Straßenbahn den motorisierten Verkehr deutlich vor der Furt stoppt?
 - Lässt sich bereits in der Karl-Kautsky-Straße Tempo 30 einrichten, damit die motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen mit diesem Tempo in die Kreuzung einfahren (jetzt wissen sie nicht, dass diese dort gilt)?
 - Lässt sich ein Taxenplatz zu Gunsten einer Lieferzone umwidmen?
- Prüfaufträge an die BSAG:
 - zur mangelhaften Barrierefreiheit im Haltestellenbereich;
 - Daten zu der Frage, wie viele Personen diese Haltestelle nutzen.
- gemeinsamer Prüfauftrag an das ASV und BSAG:
 - zur Verringerung der Fahrbahn vor der Oberschule auf eine Fahrspur und eventuelle Verbreiterung der Haltestelle bzw. des Aufstellbereichs (die beide bislang zu schmal bemessen sind).

Die BSAG habe Ende Dezember 2021 Daten vorgelegt, wie viele Personen die Haltestelle

¹ Die Verkehrssituation an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Allee/ Karl-Kautsky-Straße hat das Gremium wiederholt beschäftigt. Zuletzt fand am 07.12.2021 dort mit Vertreter*innen von ASV und BSAG eine Ortsbegehung statt, siehe [Protokoll Nr. 13](#) (mit weiteren Verweisen).

„Berliner Freiheit“ nutzen.² Weiter habe die BSAG bislang mitgeteilt, dass eine barrierefreie Verbesserung der Haltestelle „Berliner Freiheit“ möglich, der Zeitpunkt für eine Umsetzung aber noch nicht bekannt sei. Der Vorschlag, die stadtauswärtige Haltestelle in den jetzigen Verkehrsraum hinein zu verbreitern, befinde sich in der Abstimmung mit dem ASV.

Zu den Prüfaufträgen an das ASV sei dem Ortsamt gestern eine Antwort zugegangen.³

Alen Dukez kann den Ausführungen von ASV und BSAG nur folgende Informationen hinzufügen:

- der bisherige Umbau des Kreuzungsbereichs als Folge der Einschätzung der Verkehrsunfallkommission, es handele sich um einen Unfallschwerpunkt, sei z.T. nur eine Übergangslösung;
- der Haltestellenbereich werde dann umgestaltet, wenn die BSAG in Anpassung an die breiteren Fahrzeuge einen Umbau vornehmen werde. Das ASV folge hierbei der BSAG.

Der Fachausschuss und anwesende Gäste problematisieren folgende Sachverhalte und bitten Alen Dukez, hierzu Rücksprache zu halten:

- Der Bordstein an der Kreuzung sei nicht korrekt abgerundet, sondern als Kante ausgeführt, was die Benutzung mit Rollatoren und Rollstühlen erschwere;
- die baustellenbedingte Einengung auf eine Fahrspur vor dem Einkaufszentrum (EKZ) habe nicht den vom ASV befürchteten Rückstau ausgelöst. Damit sei es fraglich, dass dies bei einer vorgeschalteten LSA der Fall sein könnte;
- die vorhandenen Taxenplätze würden vom Taxenverband nicht in Gänze genutzt. Zu prüfen wäre, wie lange der Vertrag zwischen der Stadtgemeinde und dem Taxenverband noch gelte;
- es erschließe sich nicht, warum die baulichen Hindernisse zur Einrichtung einer Ladezone vor dem EKZ bestehen bleiben müssten. Zu prüfen sei auch, ob eine Ladezone in der Karl-Kautsky-Straße eingerichtet werden könnte;
- stadteinwärts geradeaus fahrende Kfz würden an der LSA illegal in die Gegenrichtung wenden;
- unmittelbar vor dem EKZ könnte ein weiterer Übergang zur Straßenbahnhaltestelle eingerichtet werden bzw. der Übergang könnte auf einem Großteil der Ausdehnung der Haltestelle erfolgen, da zukünftig mit steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen sei.

Die stellvertretende Leiterin der Oberschule Kurt-Schumacher-Allee (KSA) weist darauf hin, dass vor der Schule eine Gefahrenzone bestehe, auf die mittels eines zusätzlichen Schilds oder Banners aufmerksam gemacht werden sollte.

Sowohl Dr. Tim Haga als auch Kathrin Lammel stellen fest, dass die Antwort des ASV neuerlich den Eindruck erwecke, dass der motorisierte Verkehr bei der Regelung der Kreuzung bevorzugt werde und damit alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen untergeordnet seien.

Bernd Siegel betont, dass die Fahrspur vor der Oberschule möglichst schnell eingeengt werden müsse.

Der Fachausschuss kommt in seiner Diskussion zu dem Ergebnis, dass weiterer Diskussionsbedarf bestehe. Außerdem verständigt sich der Fachausschuss einstimmig auf den Beschluss, dass in der Karl-Kautsky-Straße in Fahrtrichtung Kurt-Schumacher-Allee bereits nach der Kreuzung zur Bischof-Ketteler-Straße Tempo 30 angeordnet werden soll, um die Geschwindigkeit, mit der in die Kreuzung eingefahren werde, zu verringern.

TOP 2: Sperrflächenschraffuren und Bordsteinabsenkungen in der Vahr⁴

Ralf Möller weist eingangs darauf hin, dass der Beirat für 2022 über insgesamt etwa € 58.150 verfügen könne.

Der Fachausschuss verständigt sich darauf, an folgenden Örtlichkeiten - ohne vorherige Kosten-

² Die Daten der BSAG zum Fahrgastaufkommen an der Haltestelle „Berliner Freiheit“ sind als **Anlage 1a** diesem Protokoll angefügt.

³ Die Stellungnahme des ASV ging den Fachausschussmitgliedern bereits vorab zu und ist als **Anlage 1b** diesem Protokoll angefügt. Hierzu rechnet der korrigierte Standort der Tempo 30-Beschilderung vor der Oberschule Kurt-Schumacher-Allee; dieser ist als **Anlage 1c** diesem Protokoll angefügt.

⁴ Der Fachausschuss hatte diesen TOP in der letzten Sitzung am 02.02.2022 vertagt, um weitere Ortsbesichtigungen vornehmen zu können.

schätzung - Schraffuren aufbringen zu lassen:

- in der Friedrich-Stampfer-Straße an der Einmündung des Radwegs auf die Straße Richtung Heinrich-Schulz-Straße;
- auf der Ecke Carl-Goerdeler-Straße/ Graf-Sponeck-Straße (vor Haus Nr. 1).

Einstimmig kommt der Fachausschuss überein, dass eine in der Vergangenheit vorhandene Schraffur im Kurvenbereich Philipp-Scheidemann-Straße/ Wilhelm-Liebknecht-Straße vom ASV erneuert werden soll, ohne dass die Kosten das Stadtteilbudget belasten.⁵

Der Fachausschuss verständigt sich darauf, an folgenden Örtlichkeiten - ohne vorherige Kosten-schätzung - weitere Bordsteinabsenkungen vornehmen zu lassen:

- in der Wilhelm-Liebknecht-Straße Höhe Haus Nr. 32 (Feuerwehruzufahrten) beidseits;
- an der Einmündung der Ludwig-Beck-Straße in die Witzlebenstraße beidseits;
- in der Witzlebenstraße an der Abfahrt des Radwegs in die Ludwig-Beck-Straße;
- an der Einmündung der Winsener Straße in die Müdener Straße beidseits;
- an der Einmündung des Radwegs aus der Traberstraße in den Wendehammer Wilhelm-Leuschner-Straße/ Julius-Leber-Straße (Verbreiterung der bereits vorhandenen Absenkung);
- vor Edeka in der Philipp-Scheidemann-Straße.

Der Fachausschuss verständigt sich zusätzlich darauf, an folgenden Örtlichkeiten Holzpoller setzen zu lassen:

- in der Otto-Braun-Straße gegenüber der Einmündung des Johanna-Kirchner-Wegs (zwischen der Einmündung der Wilhelm-Liebknecht-Straße und den Parkbuchten);
- in der Otto-Braun-Straße vor der Einmündung in die Carl-Severing-Straße (Ergänzung vorhandener Poller);
- in der Wilhelm-Liebknecht-Straße gegenüber Haus Nr. 32.

Da diese Maßnahmen vom Polizeirevier Vahr empfohlen worden seien und sie z.T. dazu dienten, Feuerwehruzufahrten freizuhalten, fordert der Fachausschuss, dass diese Maßnahmen ebenfalls ohne eine Belastung des Stadtteilbudgets umgesetzt werden.

TOP 3: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmesstafel (GMT) August-Bebel-Allee

Thomas Berger erläutert an Hand einer Präsentation die Ergebnisse der GMT aus dem aktuellen Messzeitraum 24.01. bis 21.02.2022:⁶

- Als wichtigste Ergebnisse seien festzuhalten:
 - Etwa 11,5% der Messergebnisse überschritten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dieser Wert werde von der Polizei als tolerabel angesehen
 - die durchschnittliche Geschwindigkeit liege bei etwa 41-42 km/h;
 - die gemessenen Höchstgeschwindigkeiten lägen zwischen 105 und 124 km/h;
 - der Wert „V 85“ liege bei 49 bzw. 50 km/h und damit innerhalb der zulässigen Geschwindigkeit.⁷
- die GMT sei sehr gut ausgerichtet, sie erfasse nur wenige Radfahrer*innen auf dem Radweg;
- die GMT erfasse lediglich Geschwindigkeitswerte und rechne alle weiteren Werte aus, so auch die Zahl der erfassten Fahrzeuge;
- der Verlauf der Geschwindigkeitswerte unterscheide sich zwischen montags bis freitags und am Wochenende. Unter der Woche zeige sich eine max. Spitze im Zeitraum 8.30 bis 9 Uhr, dabei dürfte es sich um den morgendlichen Verkehr zur Anfangszeit der Kindertagesstätte handeln. Anschließend gebe es ein vormittägliches Tief, bis gegen 12 Uhr die Werte wieder anstiegen. Ein weiterer Anstieg erfolge am späten Nachmittag in die Abendstunden hinein;

⁵ Als der Fahrbahnbelag der Philipp-Scheidemann-Straße 2021 mit einer „Dünnschicht im Kalteinbau“ (DSK) erneuert wurde, wurde die Schraffur abgetragen bzw. überdeckt.

⁶ Die Präsentation ist als **Anlage 2** diesem Protokoll angefügt.

⁷ „V 85“ stellt dar, bis zu welcher max. Geschwindigkeit sich 85% der gemessenen Werte bewegen.

- max. Geschwindigkeitswerte würden - mit Ausnahmen - am späten Abend, nachts oder am frühen Morgen gemessen;
- der größte Teil der Geschwindigkeitsübertretungen entfalle auf eine Geschwindigkeit bis 60 km/h.

Dr. Tim Haga bittet die anderen Fraktionen, über eine Verlegung der GMT an einen Standort vor dem Heinrich-Albertz-Haus in der Kurt-Schumacher-Allee nachzudenken.

TOP 4: Anhörung ASV (Schneverdinger Straße)⁸

Thomas Berger erläutert, dass das ASV eine in der Vergangenheit bereits bestehende Ladezone mit eingeschränktem Halteverbot vor der Ladezeilen Schneverdinger Straße 2a bis 2c wieder-aufleben lassen wolle, weil gegenwärtig Lieferfahrzeuge zeitweise die Zufahrt zur Doppelgarage zwischen Schneverdinger Straße 2c und 2 blockierten oder auf Fuß- und Radweg parkten.

Der Fachausschuss nimmt das Vorhaben zustimmend zur Kenntnis.

TOP 5: Planungskonferenz

Ralf Möller erinnert daran, dass der Fachausschuss „Globalmittel und Koordination“ verabredet habe, zu den Themen „Klima“ und „Mobilität“ eine Planungskonferenz durchzuführen. Er verweist diesbezüglich auf den [Abschlussbericht](#) der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ der Bremischen Bürgerschaft. Der Schwerpunkt der Planungskonferenz werde sich in den Kapiteln 5 „Gebäude, Wohnen, Stadtentwicklung und Klimaanpassung“ und im Kapitel 6 „Mobilität und Verkehr“ wiederfinden.

Der Fachausschuss kommt überein, dass die einzelnen Fraktionen zur nächsten Sitzung des Fachausschusses „Globalmittel und Koordination“ am 21.03.2022 mögliche Themen einer Planungskonferenz vorlegen.

TOP 6: Verschiedenes

Auf Nachfrage von Dr. Tim Haga weist Thomas Berger darauf hin, dass seitens der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) noch keine Antwort vorliege, ob an der Konrad-Adenauer-Allee eine Protected Bike Lane eingerichtet werde.⁹

Nächster Termin: Montag, 02.05.2022, 18 Uhr.

Die Fachausschusssitzung wird anschließend nicht-öffentlich fortgesetzt.

Sprecher	Vorsitz	Protokoll
Dr. Haga	Möller	Berger

⁸ Die Anhörung ist als **Anlage 4** diesem Protokoll angefügt.

⁹ Auf Anfrage der der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) hatte der Fachausschuss am 29.06.2020 für die Konrad-Adenauer-Allee die Einrichtung einer Protected Bike Lane vorgeschlagen, siehe [Protokoll Nr. 6](#) (TOP 2) und die Anlage [Anschreiben der SKUMS zu Protected Bike Lanes](#).