

Protokoll Nr. 2 (2023-2027)

der öffentlichen Sitzung des Fachausschusses „Verkehr und Sicherheit im Stadtteil“ des Beirats Schwachhausen am 16.11.2023 im Ortsamt Schwachhausen/ Vahr als Hybridveranstaltung

Beginn: 18:30 Uhr

Ende: 20:30 Uhr

Anwesend waren:

- | | |
|---|--|
| a) vom Fachausschuss | Jörg Findeisen
Yvonne Funke
Markus Gonther
Jens Görtz
Jörg Henschen
Klaus-Peter Land
Dr. Wolfgang Schober |
| b) als beratendes Fachausschussmitglied | Jan Hannemann |
| c) vom Ortsamt | Sarai Auras
Ralf Möller |
| d) Gäste | Anna-Lena Decreßin (Amt für Straßen und Verkehr (ASV)),
Jens Wiesemann (Sweco GmbH) (zu TOP 1)
Joachim Vallée (Die Wachmannstraße e.V.) (Bürgerantragsteller zu TOP 3) |

Herr Möller teilt eingangs mit, dass die Presse heute nicht anwesend sein könne und darum gebeten habe, die Sitzung aufzuzeichnen. Es gibt keine Einwände.

Im Anschluss stellt er die Beschlussfähigkeit fest.

Als Tagesordnung wird vorgeschlagen:

1. Anhörungsverfahren „H.-H.-Meier-Allee – Maßnahme zur Verbesserung des Radverkehrs“
2. Sicherer Schulweg an der Kreuzung „An der Gete/ Friedrich-Karl-Straße“
3. Bürgerantrag Ladezone Hartwigstraße
4. ~~Bürgerantrag Verbesserung der Verkehrssituation Riensberger Straße~~
5. Halteverbot Blumenthalstraße
6. ~~Anhörung Radverkehrsführung Kurfürstenallee~~
7. Anhörung Hohenlohestraße 8 – Einrichtung 3 Ladesäulen (6 Ladepunkte)
8. Anhörung Haltestellenverlegung BSAG-Linien 22 und N3 und N9
9. Fahrradwegesanierungen in Schwachhausen 2024
10. Baumschutz und Parkplatzanordnung in der Donandtstraße
11. Verschiedenes

Herr Möller schlägt vor, die TOPs 4 und 6 von der heutigen Tagesordnung zu streichen. Bezüglich des TOPs 4 habe der Antragsteller um Vertagung gebeten, da er heute nicht anwesend sein könne. TOP 6 liege im Zuständigkeitsbereich des Beirats Vahr. Der Fachausschuss äußert sein

Interesse, sich mit dem TOP 6 zu befassen. Gemäß Herrn Möller sollte der TOP erst im zuständigen Beirat behandelt werden. Die Tagesordnung wird mit diesen Änderungen genehmigt.

Das Protokoll Nr. 1 der Sitzung am 24.08.2023 wird ebenfalls genehmigt.

TOP 1: Anhörungsverfahren „H.-H.-Meier-Allee – Maßnahme zur Verbesserung des Radverkehrs“

Wie Herr Möller eingangs erläutert, habe sich der Beirat in der vergangenen Legislaturperiode bereits häufiger mit dem Thema befasst. In der Beiratssitzung am 26.01.2023 habe sich der Beirat mehrheitlich für die Variante A (Fahrradstraße auf beiden Fahrbahnen) und die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen für die Variante D (Fahrradstraße auf der südlichen/ stadtauswärtigen Fahrbahn) ausgesprochen.¹

Anna-Lena Decreßin berichtet, dass diverse Varianten diskutiert worden seien, die in den Plänen und dem Erläuterungsbericht zur Trägeranhörung enthalten seien, um den umfangreichen Abstimmungsprozess zu verdeutlichen.² Die Varianten stünden jedoch nicht mehr zur Diskussion und seien nur nachrichtlich dargestellt. Diese seien, getrennt nach den Planungsabschnitten „Strecke“ und „Knotenpunkt H.-H.-Meier-Allee / Schwachhauser Ring“, von den Projektbeteiligten einer detaillierten Bewertung unterzogen worden, die zu folgendem Ergebnis geführt habe:

- Die Vorzugsvariante für die Strecke sei die Variante A „beidseitige Fahrradstraße“.
- Die Vorzugsvariante für den Knotenpunkt sei die Variante 2, welche auch im Lageplan der Strecken-Variante A dargestellt sei.

Herr Land stellt klar, dass der Beirat im Januar 2023 ein Meinungsbild zu den Varianten abgegeben habe. Mittlerweile sei ein dreiviertel Jahr vergangen, in dem weitere positive Erfahrungen mit der derzeit praktizierten Variante D gesammelt worden seien. Daher spreche sich die Grünen-Fraktion auch weiterhin für die Beibehaltung der Variante D aus.

Auf eine entsprechende Nachfrage aus dem Fachausschuss stellt Anna-Lena Decreßin die Vorteile der Variante A dar:

- Überholmöglichkeit Rad/ Rad.
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.
- Hoher Komfort für Radfahrende.
- Durch die Rotfärbung ergebe sich ein einheitliches Bild in Fortführung der Wachmannstraße.
- Die Anforderungen einer Premiumroute würden erfüllt.
- Am Knotenpunkt:
 - Es erfolge kein Kreuzen von Radfahrenden und Kfz beim Abbiegen.
 - Die untermaßige Verkehrsführung für Radfahrende werde beseitigt.
 - Keine Einbußen der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage.

Herr Wiesemann fügt ergänzend hinzu, dass alle Varianten Nachteile mit sich brächten; ein Schutzstreifen jedoch noch mehr als eine Fahrradstraße.

Auf weitere Nachfragen antwortet Frau Decreßin wie folgt:

- Die H.-H.-Meier-Allee solle zur Radpremiumroute entwickelt werden. Erst dann würde es sich bei der H.-H.-Meier-Allee um eine sogenannte übergeordnete Straße handeln.
- Bei der Variante A müssten – aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite – im Bereich der Post die Stellplätze auf der Fahrbahn aufgehoben werden. Ansonsten seien hinsichtlich des ruhenden Verkehrs keine Änderungen vorgesehen.
- Da wesernetz im Zuge der Fernwärmetrassenverlegung bereits Teilstücke der Fahrbahn/ des Radweges wieder habe freigegeben können, habe wesernetz diese Bereiche zwischenzeitlich wieder wie im Bestand herstellen müssen. Daher haben keine Synergieeffekte erzielt werden können.

¹ Die verschiedenen Varianten wurden in der Beiratssitzung am 26.01.2023 vorgestellt, siehe [Protokoll Nr. 33](#) mit der Anlage [Präsentation zur Fahrradstraße H.-H.-Meier-Allee](#).

² Die aktuellen Unterlagen sind dem Protokoll als **Anlagen 1a bis 1c** angefügt.

- Herr Wiesemann erläutert, dass es sich bei der Variante B – ein Schutzstreifen mit Regellmaß (Breite von 2,50 m) – um den für den Radverkehr am wenigsten geschützten Bereich handele, weil der Schutzstreifen von Kfz überfahren werden könne.

Von Seiten des ADFC wird die Variante D als beste und sicherste Variante angesehen. Für den Kfz-Verkehr könnte das Linksabbiegen in den Baumschulenweg unterbunden werden.

Herr Land stellt den Beschlussvorschlag der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen, SPD und Die Linke vor:³ Von Seiten des ASV sei mitgeteilt worden, dass es bei der Variante D keine technische Lösung für die Signalsteuerung im Bereich des Baumschulenweges gebe. Dieses Argument sei für ihn nicht nachvollziehbar, da dies während der Baustellenphase und an anderen Stellen auch funktioniere. Bei der Variante D gebe es zudem weniger riskante Überholmanöver, da auf einer Fahrbahn bzw. Fahrtrichtung die doppelte Menge an Radverkehr unterwegs sei.

Ggfs. könnte bei der Variante D der Schutzstreifen in stadteinwärtiger Richtung entfallen, um zu verhindern, dass es zwei Nutzungsmöglichkeiten für den Radverkehr gebe.

Ralf Möller lässt über den Beschlussvorschlag abstimmen: Dieser wird mit 5 Ja-Stimmen und 2 Gegenstimmen (CDU) mehrheitlich angenommen. Weil keine Einstimmigkeit erzielt worden sei und der Beschluss somit nicht als Beiratsbeschluss gelte, werde die Thematik nochmals in der kommenden Beiratssitzung aufgerufen.

TOP 2: Sicherer Schulweg an der Kreuzung „An der Gete/ Friedrich-Karl-Straße“

Herr Findeisen berichtet, dass am 05.09.2023 an der Kreuzung An der Gete/ Friedrich-Karl-Straße eine Protestaktion stattgefunden habe, in der die Eltern der Kinder, die die Grundschule An der Gete besuchten, auf die prekäre Situation an der Kreuzung hingewiesen hätten. Neben der Polizei seien auch Herr Henschen, Herr Land und er anwesend gewesen, wobei die dortigen Probleme gut ersichtlich gewesen seien.

Die Elternschaft teilt mit, dass sie vier- bis fünfmal morgens zwischen kurz vor 8:00 und 8:00 Uhr eine Zählung in dem besagten Bereich mit folgendem Ergebnis durchgeführt hätten: 460 Radfahrer*innen, 190 Fußgänger*innen sowie Personen mit Roller und 110 Autofahrer*innen. Ihnen sei es ein Anliegen, kleine Abhilfen dort zu schaffen und eine Rechtssicherheit für alle herzustellen, da v.a. die geltenden Verkehrsregeln am Buchenweg nicht eindeutig seien. Der gesamte Bereich sei sehr schwer zu überschauen und stelle eine Gefahr für die vielen Schulkinder dar.

Folgende Punkte werden angemerkt:

- Herr Dr. Schober findet, dass die geltenden Verkehrsregeln eingehalten und geahndet werden müssten, um das widerrechtliche Parken in dem Kreuzungsbereich zu verhindern. Zudem sei eine bessere Gestaltung wünschenswert, z.B. in Form von Gehwegnasen oder ggfs. auch Fußgängerüberwegen („Zebrastrreifen“).
- Von Seiten des ADFC wird der Bereich als sehr unübersichtlich angesehen, weil viele Verkehre aus vielen Richtungen kämen. Daher werde eine Diagonalsperre für den Kfz-Verkehr angeregt, um die Situation zu entschärfen sowie das Aufbringen von Zebrastrreifen.
- Auch von Seiten der Polizei wird der Bereich als schwer überschaubar eingeschätzt. Da es sich bei dem Buchenweg um eine private, wenn auch öffentlich genutzte, Ein-/ Ausfahrt handele, die in eine Kreuzung hineinführe, müssten die Verkehrsteilnehmenden aus dem Buchenweg warten, wie dies auch bei anderen privaten Einfahrten der Fall sei.
- Herr Land sieht die Herrichtung eines kleinen Kreisverkehrs sowie die Anbringung von Zebrastrreifen als gute Lösung an, um eine eindeutige Gestaltung zu schaffen.
- Herr Henschen und Herr Land regen eine Beteiligung aus dem Stadtteilbudget für die Maßnahmenumsetzung an.

Ralf Möller verweist auf den vorliegenden gemeinsamen Beschlussvorschlag der stimmberechtigten Fraktionen.⁴

³ Der Beschlussvorschlag ist dem Protokoll als **Anlage 2** angefügt

⁴ Der Beschlussvorschlag, mit Vorschlägen, die das ASV bei einer Untersuchung mit einfließen lassen soll, und weiteren Hintergrundinformationen sind dem Protokoll als **Anlage 3** angefügt.

Der Fachausschuss einigt sich darauf, den Beschlussvorschlag wie folgt zu ändern:

„Der Verkehrsausschuss fordert das ASV auf, möglichst schnell ein Konzept für die Neugestaltung der Kreuzung zu erstellen, um den Verkehr stärker abzubremsen und sicherere Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen, insbesondere für Kinder, zu schaffen.“

Ralf Möller lässt über den Beschlussvorschlag abstimmen: Dieser wird bei einer Enthaltung einstimmig angenommen.

TOP 3: Bürgerantrag Ladezone Hartwigstraße

Herr Möller führt aus, dass das derzeit von montags bis samstags von 7:00 bis 19:00 Uhr geltende Halteverbot in der Hartwigstraße (Nahe der Einmündung Wachmannstraße) im März 2022 vom ASV angeordnet worden sei⁵. Vom Vorsitzenden des Wachmannstraßenvereins liege hierzu ein Bürgerantrag vor.

Joachim Vallée führt aus, dass der Wachmannstraßenverein die Einrichtung einer Ladezone ausdrücklich begrüße. Der Verein sowie die anliegenden Geschäfte hielten den Zeitrahmen jedoch für viel zu lang. Daher stellt er den Antrag, das in der Hartwigstraße geltende Halteverbot zeitlich zu verkürzen und eine Ladezone auch als solche eindeutig zu kennzeichnen. Eine Ladezone für die Zeit von Montag bis Freitag von 7:00 bis 16:00 Uhr sei vollkommen ausreichend. Anlieferungen außerhalb dieses Zeitrahmens seien äußerst selten. Eine Parkmöglichkeit in der übrigen Zeit, ggfs. gegen Gebühr, sei besonders für die Kunden der Geschäfte und der Gastronomie eine große Hilfe.

Der Leiter des Polizeireviere Schwachhausen erläutert, dass dieses eingeschränkte Halteverbot damals auf Initiative der Polizei eingeführt worden sei, da Lkw auf den Straßenbahnschienen geparkt hätten und dadurch eine Gefährdung für den Radverkehr und Einschränkungen für die Straßenbahnen bestanden hätten. Die Parkplätze seien gut frequentiert, jedoch nicht von Lieferfahrzeugen. Er würde sich einer zeitlichen Verkürzung des Halteverbots anschließen.

Ralf Möller ergänzt, dass das ASV damals auf Rückfrage folgendes zum Thema „Ladezone“ mitgeteilt habe:

„Es ist richtig, dass der Seitenstreifen als Ladezone untermäßig ist. Für LKW ist er daher nicht geeignet. Das Zusatzzeichen ‚Ladezone‘ kann daher hier nicht angeordnet werden. Aufgrund der Situation vor Ort, dass Transporter immer wieder im Haltestellenbereich abgestellt werden und Passagiere des ÖPNV gefährdet werden, sollte aus unserer Sicht die Lösung ‚eingeschränkte Halteverbote‘ weiterverfolgt werden. Zwischen Seitenstreifen und Gehweg befindet sich noch ein 30 cm-Trennstreifen, so dass die Durchfahrt der Straßenbahn nicht gefährdet sein sollte.“

Herr Land moniert, dass das Ziel, den Radfahrstreifen in der Wachmannstraße von den parkenden Lieferfahrzeugen freizuhalten, nicht erreicht worden sei und regt an, die Kommunikation mit den Lieferfahrzeugführer*innen zu verbessern.

Der Fachausschuss kommt dem Bürgerantrag nach und einigt sich auf folgenden einstimmigen Beschluss (bei einer Enthaltung):

„Das ASV wird um nochmalige Überprüfung gebeten, ob der Halteverbotsbereich in der Hartwigstraße/ Ecke Wachmannstraße als Ladezone ausgewiesen werden kann. Das derzeit von Montag bis Samstag von 7:00 bis 19:00 Uhr geltende Halteverbot soll verkürzt werden auf Montag bis Freitag von 7:00 bis 16:00 Uhr. Zudem soll der Haltemast dieses Verkehrszeichens etwas versetzt werden, da es schlecht einsehbar ist.“

TOP 4: Halteverbot Blumenthalstraße

Herr Möller weist auf ein Bürgeranliegen hin: Zur Zeit des Freimarktes sei jedes Jahr an der Einfahrt Parkstraße in Richtung Blumenthalstraße ein Verbotsschild für Autos und Krafträder aufgestellt, aber dennoch werde dort verbotenerweise und verkehrswidrig geparkt, ohne dass gebührenpflichtige Parkscheine gelöst würden.

⁵ Zum Hintergrund siehe [Protokoll Nr. 15](#) der Fachausschusssitzung „Verkehr“ am 08.02.2022 und [Protokoll Nr. 24](#) der Beiratssitzung am 24.03.2022.

Das Ordnungsamt habe dazu am 07.11.2023 mitgeteilt, dass in dem Bereich und zu dem Zeitpunkt regelmäßig eine Überwachung des ruhenden Verkehrs stattgefunden habe und zahlreiche falsch geparkte Fahrzeuge gebührenpflichtig geahndet worden seien.

In der Stellungnahme vom 15.11.2023 habe das ASV u.a. mitgeteilt, dass während der Freimarktzeit ein enger Austausch, u.a. zwischen der Polizei, dem Ordnungsamt und der Feuerwehr bestehe, so Herr Möller weiter. Die Blumenthalstraße und Parkstraße seien dabei nicht als eine derartige Gefahrenquelle lokalisiert worden, die weitere Verkehrszeichen im Rahmen des Freimarktes rechtfertigen würden. Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht bestehe deshalb kein Handlungsbedarf. Hier müsse in erster Linie dafür gesorgt werden, dass die Einhaltung der Regelungen überwacht und ggfs. geahndet würden.

Gemäß Herrn Henschen trete diese Problematik überall in der Nähe des Freimarktes auf und es handele sich um eine Sondersituation. Die Polizei und das Ordnungsamt seien engagiert, um die Situation vor Ort zu verbessern.

Der Fachausschuss sieht hier keine weiteren Handlungsmöglichkeiten und verweist auf die Antwortschreiben des Ordnungsamtes und ASV.

TOP 5: Anhörung Hohenlohestraße 8 – Einrichtung 3 Ladesäulen (6 Ladepunkte)

Wie Herr Möller erläutert, liege eine Anhörung für die Einrichtung von drei Ladesäulen mit sechs Ladepunkten in der Hohenlohestraße 8 vor.⁶

Herr Dr. Schober moniert, dass es nicht sinnvoll sei, über einzelne Ladesäulen abzustimmen. Er möchte ein Konzept für den gesamten Stadtteil, in dem dargelegt werde, wie viele Ladesäulen benötigt würden und welches die Standorte sein sollen.

Aus dem Fachausschuss wird angemerkt, dass unklar sei, wie sich die Bedarfe künftig entwickeln würden und zunächst die Grundvoraussetzungen für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden müssten, um die Elektromobilität zu fördern.

Herr Möller fügt ergänzend hinzu, dass von Seiten der Stadt bereits ein entsprechendes Konzept in Aussicht gestellt worden sei.

Herr Möller lässt darüber abstimmen, die Anhörung zur Kenntnis zu nehmen: Der Fachausschuss stimmt dem einstimmig zu.

TOP 6: Anhörung Haltestellenverlegung BSAG-Linien 22 und N3 und N9

Herr Möller verweist auf eine Anhörung zur Haltestellenverlegung der BSAG-Linien 22 und N3 und N9.⁷ Die baustellenbedingte Änderung sei bereits für den Zeitraum Dezember 2022 bis August 2023 beantragt und genehmigt worden. Da sich die Baumaßnahme verzögere, werde eine Verlängerung der baustellenbedingten Änderung des Linienverkehrs bis zum 31.01.2024 beantragt.

Herr Möller lässt darüber abstimmen, die Maßnahme zur Kenntnis zu nehmen: Der Beirat stimmt dem einstimmig zu.

TOP 7: Fahrradwegesanierungen in Schwachhausen 2024

Wie Herr Möller darlegt, habe das ASV auf Anfrage des Ortsamtes eine Zusammenstellung der geplanten Radwegesanierungen in Schwachhausen für 2024 erhalten.

Das ASV gehe derzeit davon aus, dass das ihm zugewiesene Budget 2024 analog dem von diesem Jahr sei. Da die Haushaltsberatungen derzeit noch liefen, gebe es keine anderslautenden verlässlichen Aussagen. Erschwerend werde gemäß dem ASV 2024 wieder hinzukommen, dass es haushaltslose Zeit geben werde, in der nur für akut verkehrssichernde Maßnahmen Mittel ausgegeben werden dürften.

⁶ Nähere Informationen sind dem Protokoll als **Anlage 4** angefügt.

⁷ Siehe **Anlagen 5a** und **5b**.

Die Maßnahmenliste des ASV-Erhaltungsreferats für Radwegsanierungen mit Stand vom 03.11.2023 stelle sich wie folgt dar:

- Uhlandstraße => stadteinwärts 100 T€
- Wätjenstraße => Nr. 51 bis Einmündung Melcherstr. 350 T€
- Wätjenstraße => Stichweg bis Friedhofstraße 70 T€
- Kulenkampffallee => Biermannstr. bis Nr. 185 190 T€
- Parkallee => Höhe DB 140 T€
- Georg-Gröning-Str. => Carl Schurz Str. bis Schubertstr. 190 T€
- Kirchbachstraße => Ostpreuß. Str. bis K.-Adenauer Allee 250 T€
- Crüsemannallee => H.-Neesen-Str. bis Emmastr. 120 T€
- Schwachhauser Heerstr. => versch. Abschnitte 140 T€

Wie Herr Möller weiter mitteilt, seien parallel dazu Maßnahmenvorschläge zu Radwegesanierungen im Stadtteil von den Fraktionen der SPD und CDU eingereicht worden.⁸

Da dem Stadtteil allerdings jährlich im Schnitt lediglich etwa 75.000 € zur Verfügung stünden, sei es fraglich, ob die Einreichung weiterer Vorschläge zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt sinnvoll sei.

Herr Land merkt an, dass der Stichweg von der Wätjenstraße bis Friedhofstraße eigentlich in diesem Jahr hätte saniert werden sollen und fragt sich, welche Maßnahmen in diesem Jahr umgesetzt worden seien. Er regt an, kleinere Maßnahmen aus dem Stadtteilbudget für Radverkehrs-sanierungsmaßnahmen einzusetzen.

Frau Funke schlägt vor, dass Herr Findeisen alle Vorschläge für Radwegesanierungen sammeln und in einem Kataster festhalten werde. Der Fachausschuss stimmt dem zu.

TOP 8: Baumschutz und Parkplatzanordnung in der Donandtstraße

Dieser TOP wird angesichts der fortgeschrittenen Zeit vertagt.

TOP 9: Verschiedenes

Herr Henschen bittet um die Durchführung eines Ortstermins mit dem ASV an der Querung Emmastraße/ Buchenstraße. Hier fehle eine Pflasterung im Bereich der Taster für den Radverkehr, sodass der Taster schlecht erreichbar sei.

Nächster Termin:

Gemeinsame Sitzung mit dem Fachausschuss „Umwelt, Klimaschutz und Energie“: Mitte/ Ende Januar 2024

Sprecher	Vorsitz	Protokoll
Findeisen	Möller	Auras

⁸ Diese sind dem Protokoll als **Anlagen 6a** und **6b** angefügt.