

## Protokoll Nr. 3 (2023-2027)

### der öffentlichen Hybrid-Sitzung des Fachausschusses „Verkehr, Umwelt und Klimaschutz“ des Beirats Vahr am 13.02.2024 im Ortsamt

Beginn: 18:30 Uhr                      Ende: 20:30 Uhr

Anwesend waren:

- a) vom Fachausschuss                      David Cyferkowski  
   Nicolas Graf  
   Dr. Tim Haga (bis 19:30 Uhr)  
   Furkan Köle  
   Bernd Siegel  
   Nikolai Simson
- b) als beratendes Fachausschussmitglied  
   Jens Emigholz
- c) vom Ortsamt                                      Ralf Möller  
   Thomas Berger
- d) Gast    Dr. Sebastian Eickenjäger (Senator für Inneres und Sport) (zu TOP 1)

Das Protokoll der Fachausschusssitzung Nr. 2 am 10.01.2024 wird genehmigt.

Die vorgelegte Tagesordnung wird ebenfalls genehmigt:

#### Tagesordnung

1. E-Scooter-Abstellräume im Stadtteil
2. Bordsteinabsenkungen/ Korrekturvorschläge
3. Radweg an der Kurfürstenallee stadtauswärts/ Stadtteilbudget 2024
4. Bericht Ortstermin Schneverdinger Straße
5. Verschiedenes

#### TOP 1: E-Scooter-Abstellräume im Stadtteil

Eingangs hält Ralf Möller fest, dass Beirat und Fachausschuss die Thematik wiederholt kontrovers diskutiert hätten. Als besonders problematisch stelle sich die oftmals hindernde Art und Weise dar, wie die E-Scooter auf Geh- und Radwegen abgestellt würden. Andernorts hätten Städte inzwischen klar definierte Abstellflächen ausgewiesen. Ein entsprechender Pilotversuch solle nun in ausgewählten Quartieren des Stadtteils Neustadt durchgeführt werden.

Im Anschluss führt Dr. Sebastian Eickenjäger Folgendes aus:

- 2019 seien von der Stadt Bremen erstmals Sondernutzungserlaubnisse an Betreiberfirmen von E-Scootern ausgegeben worden. Das sei damals bundesweit beispielhaft gewesen und habe sich bewährt, denn darüber lasse sich die Anzahl der zur Verfügung stehenden E-Scooter im Stadtgebiet begrenzen;
- außerdem habe die Stadt Bremen 2023 ein Auswahlverfahren etabliert, das im gleichen Jahr erstmals zur Anwendung gekommen sei. Dabei seien zwei neue Betreiberfirmen ausgewählt worden. Auch diese Vorgehensweise bewähre sich. Sie sei jedoch aufwendig, da sie rechtssicher gestaltet werden müsse;
- die Betreiberfirmen seien vertraglich verpflichtet, innerhalb festgelegter Zeitfenster einzuschreiten, falls die abgestellten E-Scooter hindernd abgestellt worden seien. Die Betreiberfirmen selbst würden Vertragsstrafen gegenüber ihren Kund:innen verhängen,

- sollten E-Scooter nicht ordnungsgemäß abgestellt werden;
- für den Pilotversuch in der Neustadt habe das Ordnungsamt Kriterien für die Einrichtung von Abstellflächen aufgestellt;<sup>1</sup>
- andere Städte hätten diese Abstellflächen beschildert, mit Piktogrammen versehen und entsprechend markiert. Gegenwärtig laufe die Abstimmung mit dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV), wie hierzu in Bremen verfahren werden solle. Diese Abstellflächen auch taktil kenntlich zu machen, sei zunächst zurückgestellt worden;
- der Zeitplan sehe vor, den Pilotversuch in der Neustadt etwa im März oder April 2024 zu beginnen.

Aus dem Fachausschuss wird deutlich gemacht, dass die bisher ausgewiesenen Flächen, in den E-Scooter abgestellt werden dürften, zu groß dimensioniert seien. Vor allem nachts erwiesen sich behindernd abgestellte E-Scooter als unfallträchtig.

Ein Vertreter des ADFC macht deutlich, dass die konkreten Abstellorte insbesondere in den Randbereichen der jetzigen Abstellareale angelegt werden müssten. Dort konzentrierten sich die behindernd abgestellten E-Scooter.

Zu Nachfragen äußert Dr. Sebastian Eickenjäger:

- Die beiden Betreiberfirmen verhielten sich sehr kooperativ gegenüber dem Vorhaben, klarer definierte Abstellbereiche zu etablieren;
- für den Pilotversuch in der Neustadt seien Wohnstraßen als Abstellbereiche ausgeschlossen worden. Das lasse sich aber mit Blick auf die andere Struktur der Vahr flexibel handhaben;
- es sei sinnvoll, zunächst die Rückmeldung des ASV zur Kenntlichmachung der Abstellflächen abzuwarten. Anschließend werde der Beirat Neustadt beteiligt, bevor es in die Umsetzung gehe. Während der Erprobung in der Neustadt könnten andere Stadtteile bereits - ggf. in Abstimmung mit den Betreiberfirmen - Vorschläge für eigene Abstellorte entwickeln. Zum Sommer 2024 seien bereits Ergebnisse des Pilotversuchs zu erwarten. Der Pilotversuch solle bspw. klären, ob Markierungen auf verschiedenen Untergründen beständig seien und ob die Anzahl der Abstellorte sinnvoll sei;
- die Nutzung der „WK-Bikes“ stelle sich im Vergleich als unproblematischer dar;
- E-Scooter würden relativ gut angenommen. Deshalb habe sich die Regierungskoalition dafür entschieden, konkrete Abstellflächen auszuweisen;
- die bisher ausgewiesenen Areale, in denen abgestellt werden dürfe, seien mit den Beiräten abgestimmt worden. Bei neuen Betreiberfirmen, die diese Flächen übernahmen, würden die Beiräte nicht erneut beteiligt;
- er biete an, den Beirat zu unterrichten, sobald der Versuch in der Neustadt starte.

Abschließend stellt Ralf Möller fest, dass die Debatte in der kommenden Fachausschusssitzung fortgesetzt werde. Zwischenzeitlich werde das Ortsamt Kontakt zu den beiden Betreiberfirmen aufnehmen.

## **TOP 2: Bordsteinabsenkungen/ Korrekturvorschläge**

Zunächst weist Ralf Möller darauf hin, dass der Fachausschuss in seiner Sitzung am 12.10.2023 Standorte für weitere Bordsteinabsenkungen festgelegt habe, aber das ASV zunächst um eine exemplarische Kostenschätzung für zwei Bordsteinabsenkungen an der Einmündung Eislebener/ Nordhauser Straße gebeten habe.<sup>2</sup> Das ASV habe die Kosten für zwei Bordsteinabsenkungen mit rund € 13.550 bzw. € 15.700 (mit taktilen Elementen) angegeben. Das Ortsamt befinde sich mit dem ASV noch im Austausch, weil nicht alle Positionen der Kostenschätzung in der angenommenen Menge plausibel erschienen. Darüber hinaus stelle sich die Frage, ob an derartigen Einmündungen tatsächlich eine Absenkung notwendig sei, wenn parallel mit dem abgesenkten Bordstein für den Radweg bereits eine Absenkung gegeben sei.

Die Mitglieder des Fachausschusses zeigen sich irritiert über die Höhe der veranschlagten

<sup>1</sup> Die Kriterien des Ordnungsamts sind der **Anlage 1** zu diesem Protokoll zu entnehmen.

<sup>2</sup> Zur Fachausschusssitzung am 12.10.2023 siehe unter [Protokoll Nr. 1](#) (TOP 6).

Kosten.

Der Fachausschuss verständigt sich auf Vorschlag von Bernd Siegel einstimmig darauf, Bordsteinabsenkungen an folgenden Örtlichkeiten vornehmen zu lassen:<sup>3</sup>

- Hützelstraße auf der Höhe des querenden Grünstreifens (zwei Absenkungen),
- Schneverdinger Straße an der Lichtsignalanlage auf der Höhe der Undeloher Straße (zwei Absenkungen) und
- Wilhelm-Leuschner-Straße im Übergang zur Julius-Leber-Straße, gegenüber der Einmündung des Wegs hinter dem Sozialzentrum (eine Absenkung).

Die tatsächliche Absenkung soll einen Meter betragen. Für eine minimale Orientierung für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sollen helle Materialien genutzt werden.

Das ASV soll für diese Maßnahmen zunächst eine Kostenschätzung vorlegen.

### TOP 3: Radweg an der Kurfürstenallee stadtauswärts/ Stadtteilbudget 2024

Ralf Möller berichtet, dass es um die Führung des Radverkehrs an der Kurfürstenallee stadtauswärts zwischen Allensteiner Straße und der Fußgängerbrücke auf der Höhe der Loignystraße gehe. Nach dem Ende der Bauarbeiten für die Fernwärmeverbindungsleitung sei die Asphaltdecke wiederhergestellt worden. Anschließend seien Markierungen für einen [Fahrradschutzstreifen](#) und für den ruhenden Verkehr aufgebracht worden. Allerdings gebe es hierzu keine Anordnung des ASV. Das ASV habe eine Anhörung gestartet, diese dann aber nach Ortsterminen mit dem Ortsamt und Fachausschussmitgliedern wieder zurückgezogen.

Das ASV habe sich heute kurzfristig zu dem Sachverhalt geäußert:

„Also hier nochmal kurz speziell für die Vahr:

- Aufgesetztes Parken anordnen, weil der Gehweg breit ist? -> nicht möglich, wegen aktueller Vorgabe von SBMS/ ASV;
- Gehweg für den Radverkehr freigeben? -> benötigt werden 2,50m, hier ist der Gehweg 2,00m breit;
- bauliche Veränderung, insbesondere Verkleinerung des Gehwegs? -> kann zwar seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht direkt beantwortet werden, weil dies nicht in unserem Zuständigkeitsbereich liegt, aber die Mindestbreiten für Gehwege werden häufig ebenfalls mit 2,50 m angegeben. Die Fahrbahn dürfte wahrscheinlich aufgrund der örtlichen Begebenheit nicht verbreitert werden können;
- Schutzstreifen/ Radfahrstreifen links neben dem Gehweg, dann links daneben Parkstandsmarkierungen und dann links die Fahrbahn (also „Tausch“ der Markierungen)? -> die ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) verneint diese Kombination.“<sup>4</sup>

Die Fachausschussmitglieder sind sich in der Einschätzung einig, dass die jetzige Verkehrsführung für den Radverkehr zu gefährlich ist. Außerdem wird vorgeschlagen, ob nicht statt der markierten Sperrfläche im weiteren Straßenverlauf vor der Einmündung der Barbarossastraße Stellplätze markiert werden könnten.

Ein Vertreter des ADFC weist darauf hin, dass der Fahrradschutzstreifen funktionslos sei. Die Kfz würden die gestrichelte Markierung vielfach überfahren und seitens der abgestellten Kfz bestehe die Gefahr unkontrolliert geöffneter Türen. Außerdem sollte die Bushaltestelle Loignystraße nochmals hinsichtlich ihrer Lage geprüft werden.

Abschließend spricht sich der Fachausschuss einstimmig dafür aus, für den Radverkehr einen [Radfahrstreifen](#) einzurichten und die markierten Parkstände vollständig aufzugeben.

### TOP 4: Bericht Ortstermin Schneverdinger Straße

Es habe ein Ortstermin stattgefunden, so Ralf Möller und Bernd Siegel, an dem neben dem Ortsamt der zuständige Kontaktbeamte, das ASV (Straßenerhaltung und Straßenverkehrsbehörde), der Fachausschussprecher, der ADFC und Umweltbetrieb Bremen (UBB) teilgenommen hätten. Ziel sei die ganzheitliche Betrachtung des Straßenzugs gewesen. Im Einzelnen gehe es um:

- den Rückbau versiegelter Flächen,

<sup>3</sup> Dr. Tim Haga war bei dieser Abstimmung nicht mehr anwesend.

<sup>4</sup> Die ausführliche Stellungnahme des ASV inkl. Plan ist als **Anlage 2** diesem Protokoll angefügt.

- die Instandsetzung des Radwegs,
- den Ersatz gefällter Bäume,
- Bordsteinabsenkungen und
- verbesserten Baumschutz.

Als problematisch erweise sich dort insbesondere das Parken in 2. Reihe auf den Nebenanlagen mit Zu- und Abfahrt über den Fuß- und Radweg.

Konkret sei vor Ort vereinbart worden, folgende Sachverhalte zu prüfen:

- die Beseitigung der doppelten Radwegführung an der Einmündung zur Wilseder-Berg-Straße zu Gunsten einer eindeutigen und barrierefreien Führung des Fußverkehrs;
- Tempo 30 statt Tempo 50 - nahezu die gesamte Gartenstadt sei bereits mit Tempo 30 ausgewiesen;
- Einführung von Schrägparken unter der Voraussetzung von Tempo 30;
- die Kosten für Flächenentsiegelungen durch UBB.<sup>5</sup>

Hierzu seien nun die Rückmeldungen abzuwarten.

## TOP 5: Verschiedenes

Ralf Möller teilt Folgendes mit:

- UBB habe einen Zwischenstand zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Stadtteilbudget Verkehr mitgeteilt;<sup>6</sup>
- UBB habe für die Zeit vom 01. bis 04.03.2024 aus Gründen der Verkehrssicherheit die Sommerfällung von sieben Bäumen im Bereich der Geschwister-Scholl-Straße und des BSAG-Depots angekündigt;
- die nächste Fachausschusssitzung finde am 03.04.2024, 18:30 Uhr, statt. Themen: Ausgleichspflanzungen durch die wesernetz Bremen GmbH, Abschlussbilanz von UBB zu den Baumfällungen im Winterhalbjahr, Ausmaß der UBB-Schnittmaßnahmen an der Kurt-Schumacher- und August-Bebel-Allee.

Bernd Siegel bittet die anderen Fraktionen zu prüfen, ob an der 4. Ampel an Richard-Boljahn-Allee Nähe in der Nähe des Einkaufszentrums EKZ Berliner Freiheit stadtauswärts eine Fahrradampel und ein Haltestreifen für den Radverkehr sinnvoll seien.

Sprecher	Vorsitz	Protokoll
Siegel	Möller	Berger

<sup>5</sup> UBB hat am 09.02.2024 zu den Kosten für Flächenentsiegelungen folgende Rückmeldung gegeben:

„Nach Zusammenstellung aller Positionen für Beseitigung des derzeitigen Oberflächenbelags (Asphalt oder Platten), der anstehenden Tragschichten sowie Auftrag von Boden, Planung herstellen und Ansaat (...) kommen wir auf folgende Nettopreise:

- Asphalt-Deckschicht: 118,69 €/ m<sup>2</sup>
- Plattenflächen: 86,44 €/ m<sup>2</sup>.

Inbegriffen sind hier noch nicht die Kosten für die Einholung von Genehmigungen und Absperrrmaßnahmen. Bei belastetem Asphaltaufbruch erhöhen sich ggf. die Entsorgungskosten.

Die Pflanzung eines Straßenbaumes wird derzeit mit 5.700 € pro Baum berechnet, inkl. einer 5-jährigen Entwicklungspflege.“

<sup>6</sup> Der Zwischenstand ist als **Anlage 3** diesem Protokoll angefügt.