

Mit Hilfe eines Übersichtslageplans stellt Herr Osigus die geplanten Veränderungen in der Bürgermeister-Spitta-Allee vor:³

- Bereich Richard-Boljahn-Allee bis August-Bebel-Allee: In diesem Abschnitt seien nicht viele Änderungen geplant – insbesondere sollten die Fahrbahn und Nebenanlagen (Geh- und Radweg) erneuert werden. Ab der Heinrich-Hertz-Straße sei es vorgesehen, den Radverkehr auf asphaltierter Fläche auf der Fahrbahn mittels Schutzstreifen zu führen. Da in Höhe der Heinrich-Heine-Straße ein Unfallschwerpunkt vorliege, sei ein Rückbau der Fleet-Überfahrt für Pkw und stattdessen eine Querungsmöglichkeit für den Radverkehr vorgesehen.
- Knotenpunkt August-Bebel-Allee: Der Flächenbedarf sei hier reduziert und der Knotenpunkt kompakter gestaltet worden, sodass sich insbesondere die Verkehrsbeziehungen für den Radverkehr besser und kürzer darstellten. Zudem solle es ein separates Lichtsignal für den Radverkehr geben.
- Bereiche Emil-Trinkler-Straße/ Friedrich-Mißler-Straße: In Absprache mit der BSAG sei es angedacht, die Haltestellen in den Bereich der August-Bebel-Allee zu verlegen, da dort dann ein direkter Umstieg von der Linie 21 zu 24 möglich sei und damit die Gefährdungen beim zurzeit genutzten Umsteigepunkt an der Haltestelle Heinrich-Hertz-Straße (Am Sendesaal) beseitigt würden.
- Bereich Emil-Trinkler-Straße bis Schwachhauser Heerstraße: Hier sei beidseitig ein Rückbau von zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur vorgesehen. Dieser sei hier, bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von etwa 16.900 Fahrzeugen, unbedenklich. Es werde davon ausgegangen, dass der Kfz-Verkehr künftig stagniere. Faktisch sei bereits in Richtung Richard-Boljahn-Allee nur noch eine Spur vorhanden, da bereits Kfz am Fahrbahnrand parkten. In beiden Fahrtrichtungen würden Längsparkstreifen angebracht, die in Richtung Schwachhauser Heerstraße durch Baumreihen unterbrochen würden. Der Rückbau auf eine Spur hätte somit eine Entsigelung zur Folge. Der Verkehr flösse bei Zweispurigkeit nicht schneller, da die Lichtsignalanlage (LSA) an der Ecke Bürgermeister-Spitta-Allee/ Schwachhauser Heerstraße die Engstelle darstelle – trotz der drei Spuren am Ende der Bürgermeister-Spitta-Allee.

Auf Nachfragen hin erläutern Herr Osigus und Herr Schmauder-Fasel, dass

- der DTV-Wert im Abschnitt zwischen Richard-Boljahn-Allee und August-Bebel-Allee etwa 19.700 Kfz betrage, bei dem, bei Einspurigkeit, stockender Verkehr möglich sein könne und der Verkehr daher weiterhin auf zwei Spuren geführt werden solle;
- die Spitzenwerte zwischen 6:00 und 10:00 Uhr sowie 14:00 und 18:00 Uhr berücksichtigt worden seien;
- die Breite der Gehwege größtenteils etwa 2,75 Meter ausmache und nur punktuell an Engstellen zwei Meter;
- die Breite der Radwege durchgängig 1,60 Meter und die Fahrbahnbreite 3,25 Meter betrage;
- ein schmaleres Gehweg keine ausreichende Restbreite aufweisen würde, um die Fläche anderweitig, wie durch eine Baumreihe, zu nutzen;
- bei einem Einsatz von Rettungsfahrzeugen die Fahrbahn, inklusive dem Schutzstreifen für den Radverkehr, breit genug sei, um eine Rettungsgasse zu bilden;
- die Parkstreifen sich hinter dem Radweg befänden und Pkw diesen beim Ein-/ Ausparken queren müssten;
- Radfahrer/innen bei Bushaltestellen wiederum die Möglichkeit hätten, den Radweg zu nutzen, der hinter der Bushaltestelle entlang führe. An diesen Stellen fehle der Schutzstreifen auf der Straße, eine Benutzung der Straße sei jedoch zulässig.

³ Die Lagepläne sind dem Protokoll als **Anlage 3a bis 3c** angefügt.

Von Seiten der Beirats-/ Fachausschussmitglieder gibt es folgende Anmerkungen:

- Bezüglich der sich ändernden Radverkehrsführung in Höhe der Bushaltestellen wird die Gefahr gesehen, dass nach Ende des Radwegs weiterhin auf dem Fußweg gefahren werde, wie dies an vielen anderen Stellen zu beobachten sei.
- Zudem wird kritisiert, dass am Ende der Bürgermeister-Spitta-Allee in Richtung Schwachhauser Heerstraße keine Parkbuchten vorhanden seien, woraus resultierte, dass zum Beispiel Lieferfahrzeuge auf dem Radweg hielten.
- Als Hauptproblem wird die Fahrbahnreduzierung auf eine Spur benannt. Bei zwei Spuren könnten mehr Kfz eine Ampelphase passieren als dies bei einer Spur möglich sei, da schneller nachgerückt werden könne.
- Es wird zu bedenken gegeben, dass keine signifikanten Verbesserungen für Radfahrer/innen erkennbar seien.
- Weiter wird angemerkt, dass es sich bei der vorgestellten Maßnahme nicht um eine Sanierungs-, sondern um eine Umbaumaßnahme handele. Der Rückbau auf eine Fahrspur sei eine verkehrsbeschränkende Maßnahme für die gemäß § 10 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter das alleinige Entscheidungsrecht beim Beirat liege. Dennoch sei der Beiratsbeschluss von 2015 ignoriert und die Planungen weiter vorangetrieben worden.

Herr Schmauder-Fasel merkt hierzu Folgendes an:

- Die Radwegeführung von dem Radweg zurück auf die Straße begünstige vom Winkel her die Nutzung dieser vorgesehenen Radverkehrsführung, zumal auch der Untergrund dort asphaltiert sei. Dennoch ließe sich nicht gänzlich verhindern, dass es Personen gebe, die die Verkehrsregeln missachteten.
- Eine Sanierung sei dringend erforderlich und das ASV müsse aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht tätig werden. Der Beirat sei nicht vor vollendete Tatsachen gesetzt worden; der Prozess befinde sich noch in der Entwurfsplanung.
- Eine intensivere Beteiligung des Beirats wäre begrüßt worden. Der Beirat könne aber gerne noch Änderungsvorschläge einbringen. Zum Beispiel könnten die in Richtung Schwachhauser Heerstraße vorgesehenen Bäume durch Parkbuchten ersetzt werden.
- Ob eine Fahrspur ausreiche, müsse in jeder Straße individuell betrachtet werden. Neben dem DTV hänge dies auch von dem Abstand zwischen den LSA ab, der hier recht groß sei, sodass keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss erwartet würden.
- Zur Überprüfung der Verkehrszahlen seien noch eine weitere Zählung sowie eine Videozählung durchgeführt worden.
- Vom Beirat habe ihm lediglich der Beschluss vorgelegen, dass die vorgelegten Planungen abgelehnt würden und die nicht verwendeten Mittel zur Sanierung anderer im Stadtteil befindlicher Straßen, Fuß- und Fahrradwege genutzt werden sollen. Die Mittel stünden jedoch, wenn überhaupt, nur projektbezogen zur Verfügung.
- Es liefen derzeit etwa 50 Trägeranhörungen. Nachdem die Ergebnisse vorlägen, müsse hinsichtlich der Planungen gegebenenfalls nachgesteuert werden.

Zu den Kosten erläutert Herr Schmauder-Fasel, dass die erforderlichen Mittel zu 75 Prozent vom Bund bezuschusst werden könnten. Noch bis 2020 könnten diese GVFG-Mittel beantragt werden. Eine Beantragung sei noch nicht erfolgt, es sei aber sehr wahrscheinlich, dass Bremen die Bezuschussung erhalte. Die übrigen 25 Prozent stünden noch nicht zur Verfügung, sondern müssten noch für den kommenden Haushalt beschlossen werden.

Herr Schmauder-Fasel stellt die aktuellen Gesamtkosten der verschiedenen Varianten dar:

- Variante 1: Eine völlige Umgestaltung der Bürgermeister-Spitta-Allee mit neuem Querschnitt, so wie sie vorgestellt worden sei, koste 7,3 Millionen Euro.
- Variante 2: Würde lediglich eine Sanierung aller Verkehrsflächen erfolgen, ohne Verbesserungen durch einen Umbau, betrügen die Kosten 6,95 Millionen Euro.

- Variante 3: Bei einer Sanierung der Fahrbahn inklusive Untergrund und ohne Sanierung der Nebenanlagen beliefen sich die Kosten auf 5,5 Millionen Euro. Die Nebenanlagen müssten spätestens in zehn Jahren saniert werden. Der Barwert dieser Sanierung in zehn Jahren betrüge 1,64 Millionen Euro, sodass sich insgesamt 7,24 Millionen Euro ergäben.

Demnach sei gemäß Herrn Schmauder-Fasel die erste Variante am wirtschaftlichsten, da sie, wie eingangs beschrieben, viele Vorteile biete. Es fänden regelmäßig Kostenfortschreibungen statt, die dazu geführt hätten, dass sich die Kosten verringert haben.

Von Seiten einiger Fachausschussmitglieder werden die Berechnungen angezweifelt. Herr Schmauder-Fasel betont, dass die Berechnungen von einem fachmännischen Büro durchgeführt worden seien, die er als realistisch ansehe. Es seien aber Abweichungen in Höhe von etwa 20 Prozent möglich bzw. zulässig. Das Gutachten mit den Berechnungen stelle er gerne zur Verfügung. Herr Schmauder-Fasel bestätigt auf Nachfrage, dass es sich bei der vorgelegten Planung nicht ausschließlich um eine reine Sanierung handele, sondern dass es in Teilbereichen auch zu Umbaumaßnahmen kommen solle.

Herr Heck verliest folgenden Antrag:

„Der Beirat Schwachhausen spricht sich für eine Sanierung der Straße und der Abwasserkanalisation der Bürgermeister-Spitta-Allee, aber gegen den Rückbau von je einer Spur je Fahrtrichtung zwischen August-Bebel-Allee und Schwachhausen Heerstraße aus.“

Das Amt für Straßen und Verkehr hat entgegen dem Beschluss des Beirats vom 24.09.2015 die Planung weiter vorangetrieben. Der Beirat Schwachhausen weist daher erneut eindrücklich darauf hin, dass es sich bei der geplanten Maßnahme um eine verkehrslenkende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahme gemäß § 10 Abs. 1 Nr. 3 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter handelt und diese somit der Entscheidung des Beirats unterliegt. Ein Erfordernis zum Rückbau der Fahrspuren kann nicht mit übergeordneten Netzzusammenhängen begründet werden, zumal die Straße von einer Buslinie genutzt wird und eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit sowohl den ÖPNV als auch den MIV in den verkehrlichen Spitzenzeiten erheblich beeinträchtigen wird.“

Der Fachausschuss stimmt diesem Antrag einstimmig zu und nimmt damit Abstand von seinem bisherigen Veto.⁴

TOP 2: Verschiedenes

Schulwegeplan

Frau Dr. Mathes teilt mit, dass der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr beabsichtigt, durch die Erstellung von stadtteilbezogenen Schulwegeplänen die Schulwegesicherheit zu erhöhen. Das Projekt solle in Kürze beginnen und werde von der Planungswerkstatt BMO –Stadt und Verkehr durchgeführt.⁵ Das Thema werde zu gegebener Zeit noch einmal im Fachausschuss aufgerufen. Frau Dr. Mathes bittet die Beirats-/ Fachausschussmitglieder vorab schon einmal Schulwege in den Blick zu nehmen.

Kostenschätzung zum Beidrichtungsradverkehr in der Kirchbachstraße/ Konrad-Adenauer-Allee

Auf einer gemeinsamen Sitzung der Fachausschüsse „Bau, Verkehr und Umwelt“ (Vahr) und „Verkehr“ (Schwachhausen) vom 26.10.2016 wurde darüber beraten, den Bereich Kirchbachstraße/ Konrad-Adenauer-Allee zwischen Kurfürstenallee und Barbarossastraße für Radfahrer/innen im Linksverkehr freizugeben. Aufgrund des gefassten Beschlusses wurde vom ASV eine Kostenschätzung für die bauliche Herrichtung und Beschilderung eines Beidrichtungsradverkehrs vorgenommen. Wie Frau Dr. Mathes mitteilt, belaufe sich die Maßnahme auf insgesamt voraussichtlich 35.300 €, davon entfielen 1.300 € auf Maßnahmen im Schwachhauser Gebiet.⁶

⁴ Siehe Fußnote 1.

⁵ Das Schreiben mit näheren Informationen ist dem Protokoll als **Anlage 4** angefügt.

⁶ Weitere Informationen zu dieser Maßnahme finden sich in dem Protokoll unter

http://www.ortsamtschwachhausenvahr.bremen.de/vahr/fachausschuesse/protokolle_2016-14325#Bau. Ein Auszug des Schreibens des ASV mit einer ausführlichen Berechnung ist dem Protokoll als **Anlage 5** angefügt.

Sachstand zu Geschwindigkeitsmesstafeln in der Parkallee

Wie Frau Dr. Mathes berichtet, habe die BSAG die Anbringung der Geschwindigkeitsmesstafeln (GMT) an die Betonmasten in der Parkallee überprüfen lassen; eine Anbringung sei aber statisch nicht zulässig. Das Projekt mit den mobilen Haltemasten stehe laut BSAG in den Startlöchern. Ob Schwachhausen zwei der fünf zur Verfügung stehenden mobilen Haltemasten erhalten könne, werde geprüft und entschieden.

Umlaufgitter in der Wachmannstraße

Das ASV habe gemäß Frau Dr. Mathes die Aufstellung eines Umlaufgitters in der Wachmannstraße abgelehnt, da sie keine Verbesserung durch diese Maßnahme erwarteten.⁷

„Laternen-Tanken“ für Elektrofahrzeuge

Herr Heck möchte mittels eines Haushaltsantrags 25.000 Euro beantragen, um Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge an Straßenlaternen anbringen zu lassen. Zur Förderung der Elektromobilität solle somit die Infrastruktur in solchen Gebieten ausgebaut werden, in denen Haushalte keine anderen Lademöglichkeiten hätten. Diesbezüglich habe er sich bereits mit der swb AG ausgetauscht.

Da sich der Fachausschuss vor Beschlussfassung mit dieser Thematik auseinandersetzen möchte, schlägt Frau Dr. Mathes vor, das Thema „Elektromobilität“ voraussichtlich im April auf die Tagesordnung dieses Fachausschusses zu setzen.

Schneeräumung

Herr Hasselmann hat festgestellt, dass Radwege, unter anderem im Baumschulenweg, nicht von Schnee geräumt worden seien. Frau Dr. Mathes verweist hierzu auf die Antwort vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf einen Beschluss aus dem letzten Jahr, in der mitgeteilt worden sei, dass es eine Prioritätenliste für die Schneeräumung gebe und Radwege demnach überwiegend in zweiter Dringlichkeit geräumt würden.⁸

Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich Crüsemannallee/ Emmastraße

Herr Dr. Große Herzbruch weist darauf hin, dass die Sicht aufgrund parkender Pkw im Kreuzungsbereich, wenn man von der Emmastraße in die Crüsemannallee abbiege, sehr schlecht sei. Das Ortsamt schlägt vor, spätestens im Frühjahr einen Ortstermin durchzuführen.

Sichtbeziehungen im Bereich Scharnhorststraße/ Kirchbachstraße

Frau Schneider weist auf ein gleiches Problem hin, das beim Einbiegen von der Scharnhorststraße in die Kirchbachstraße auftrete. Herr Wesemann (Polizeirevier Schwachhausen) nimmt diesen Hinweis mit.

Widerrechtliches Parken in der Kirchbachstraße

Frau Schneider weist zudem darauf hin, dass in der Kirchbachstraße zwischen Scharnhorststraße und Schwachhauser Ring – insbesondere abends – widerrechtlich auf den geteerten Flächen zwischen Straße und Radweg geparkt und der Rad- und Gehweg überfahren werde, um dorthin zu gelangen. Das Ortsamt schlägt auch in diesem Fall vor, spätestens im Frühjahr einen Ortstermin anzusetzen.

Termin für die nächste Fachausschusssitzung: **Dienstag, 14.03.2017, 18:30 Uhr.**

Sprecher	Vorsitzende	Protokoll
Dr. Volkmann	Dr. Mathes	Kahle

⁷ Das Schreiben des ASV mit einer ausführlicheren Begründung ist dem Protokoll als **Anlage 6** angefügt.

⁸ Das Schreiben ist in Anlage 4 des Protokolls des Fachausschusses „Verkehr“ vom 13.04.2016 zu finden: http://www.ortsamtschwachhausenvahr.bremen.de/schwachhausen/fachausschuesse/protokolle_2016-14181#Verkehr.