

Vielzahl von gefährlichen Situationen zu erleben, ohne dass daraus ein Unfall folge. Herr Sauter problematisiert, dass die Grünschaltung an der betroffenen Furt für beide Gehrichtungen nicht synchron geschaltet sei und deshalb zum Rotlaufen animiere. Darüber hinaus verließen Schüler*innen auch während der Unterrichtszeit das Schulgelände und querten die Straße, obwohl sie dies in dieser Zeit nicht dürften – die Schule könne dies aber nicht in Gänze unterbinden. In der Mittagszeit werde zukünftig die Zahl der Schüler*innen, die das Schulgelände verlassen, zunehmen, da es nicht zum Konzept einer Ganztagschule passe, die Schüler*innen auch für diese Zeit zum Verbleib in der Schule zu verpflichten. Deshalb sei mit einer zunehmenden Zahl von Konflikten auf der Straße zu rechnen.

Herr Sauter bringt folgende Vorschläge ins Spiel:

- Synchronisierung der angesprochenen Ampelschaltung;
- „Rund-um-Grün“, d.h. alle Fußgänger*innen erhielten gleichzeitig das Grünsignal, so dass sich die Straße auch diagonal queren ließe;
- Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung;
- Einsatz optischer Warnsignale, z.B. Rotfärbung der Überwege, und
- Einführung von „shared space“.²

Herr Resch teilt mit, dass die Wahrnehmung der Unfallsituation unterschiedlich sei, das ASV sich der Problematik aber bewusst sei. Er weist darauf hin:

- Animierend auf bei Rotlicht laufende Fußgänger*innen wirke, dass der motorisierte Verkehr auf der rechten Fahrspur (mit Geradeaus und Rechtsabbiegen) stadteinwärts trotz Grünphase oftmals verlangsamt abfließe, weil die Fußgänger*innen und Radfahrenden bevorrechtigt seien. Gleichzeitig fließe auf der linken Geradeaus-Spur der Verkehr zügig ab;
- die Unfallopfer kämen nicht von der Straßenseite, an der die KSA liege. Deshalb seien nicht vorrangig Schüler*innen unter den Unfallopfern;
- Rund-um-Grün gebe es bislang in Bremen nicht. Es würde den Charakter der Kreuzung deutlich verändern und machte eine neuerliche Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer*innen nötig. Rund-um-Grün würde zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer*innen gehen und für die Fußgänger*innen selbst die Wartezeiten erhöhen, was möglicherweise wieder mehr Rotläufer*innen nach sich ziehe. Deshalb stelle sich die Frage, ob dieses Konzept nicht doch eher für Großstädte mit einem erheblichen Aufkommen von Fußgänger*innen an Kreuzungen geeignet sei;
- Rotmarkierungen seien mit Bedacht einzusetzen, so dass sie weiterhin die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer*innen erregten. Im vorliegenden Fall werde das ASV von einer Markierung absehen;
- shared space lasse sich an dieser Kreuzung auf Grund der querenden Straßenbahn nicht ohne Weiteres umsetzen;
- das ASV werde die Signalisierungen nochmals überprüfen und ggf. anpassen;
- das ASV müsse stets die Leistungsfähigkeit der gesamten Kreuzung im Auge behalten.

Darüber hinaus teilt Herr Resch mit, dass das ASV auf der stadteinwärtigen Fahrbahn auf Grund des Unfallschwerpunkts eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 anordnen werde; die genauen Bedingungen müssten noch geklärt werden. Tempo 30 auf der stadtauswärtigen Fahrspur vor der KSA befinde sich nach wie vor in der Prüfung, weil dort die Buslinie 29 verkehre.³

Herr Budelmann berichtet, dass die Problematik seit Jahren bestehe und eine schnelle Lösung erforderlich sei. Die sinnvollste Lösung sei die Verlegung der Haltestelle an den Straßenrand; diese sei aber zu kostspielig. Er schlage deshalb Folgendes vor:

- An der stadteinwärtigen Fahrspur werde auf der Höhe der Bürgermeister-Reuter-Straße

² „Shared Space (...) bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach der vom Kfz-Verkehr dominierter öffentlicher Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Charakteristisch ist dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen zu verzichten. Gleichzeitig sollen die Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt werden, wobei die Vorfahrtsregel weiterhin Gültigkeit besitzt. Im Gegensatz zur konventionellen Verkehrsberuhigung soll auch eine Anwendung in Hauptverkehrsstraßen möglich sein“ (Wikipedia unter https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space; Abruf am 11.01.2019).

³ Herr Resch hat in der Beiratssitzung am 18.09.2018 die bisherigen Planungen des ASV zur Ausweisung von geschwindigkeitsreduzierten Strecken vor sozialen Einrichtungen vorgestellt, siehe unter [Protokoll Nr. 34](#) sowie die Anlage [Tempo 30 - Präsentation](#).

eine Vorschaltampel installiert, die bei Einfahrt der Straßenbahn auf Rot springe und damit die Situation vor dem EKZ entspanne;

- die Fußgängerfurt werde verbreitert bzw. die Haltelinie für den motorisierten Verkehr gegen die Fahrtrichtung zurück verlagert und
- vor dem EKZ sollten Fußgängerleitgitter aufgestellt werden, um die Fußgänger*innen in die Furt zu leiten.

Darüber hinaus halte er es für ratsam, die Schüler*innen über den Parkplatz der Oberschule an die Fußgängerfurt heranzuführen.

Herr Siegel schlägt vor, Tempo 30 auf der stadtauswärtigen Fahrspur durchgehend von der Grundschule In der Vahr bis zur Carl-Goerdeler-Straße anzuordnen. Außerdem gibt er zu bedenken, dass der Fachausschuss vor Jahren shared space für den Karl-Kautsky-Kreisel diskutiert und letztlich davon abgesehen habe. Das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Allee/ Karl-Kautsky-Straße sei noch deutlich höher und die Verkehrssituation komplexer.

Herr Saake regt an, die Grünphase der Fußgänger*innen über die Kurt-Schumacher-Allee an die einfahrende Bahn anzuknüpfen und die stadteinwärtige Geschwindigkeitsreduzierung nicht unmittelbar nach dem Knotenpunkt aufzuheben, um zu vermeiden, dass der motorisierte Verkehr bereits im Kreuzungsbereich die Geschwindigkeit erhöhe.

Herr Gefreyer schlägt ergänzend zu Herrn Budelmann vor, die Länge der Grünphase für Fußgänger*innen an die Stoßzeiten der Oberschule morgens, mittags und nachmittags anzupassen und deshalb in diesen Zeiträumen zu verlängern.

Herr Frerichs macht deutlich, dass an der Kreuzung lediglich Schrittgeschwindigkeit angemessen sei. Es sei zu überlegen, diesen Bereich in einen Kreisverkehr umzugestalten. Außerdem sollte shared space trotz aller Einwände nicht vorschnell verworfen werden.

Frau Dr. Mathes regt an, den Vorschlag zu shared space in den Stadtentwicklungsprozess „Vahr 2035“ einzubringen, weil dort in einem größeren Rahmen über die Zukunft des Verkehrs im Stadtteil gesprochen werden könne.

Ausgehend von der Diskussion des Fachausschusses schlägt Frau Dr. Mathes folgende Forderungen zur Abstimmung vor:

- Die Geschwindigkeitsverringerung auf der stadtauswärtigen Fahrspur soll bei der Grundschule In der Vahr beginnen und an der Carl-Goerdeler-Straße enden und dadurch sowohl die Senioreneinrichtung Heinrich-Albertz-Haus als auch die Oberschule Kurt-Schumacher-Allee umfassen.

Der Fachausschuss schließt sich diesem Vorschlag einstimmig an;

- die Geschwindigkeitsverringerung auf der stadteinwärtigen Fahrspur wird begrüßt. Sie soll erst in einem gewissen Abstand zum Knotenpunkt wieder aufgehoben werden.

Der Fachausschuss schließt sich auch diesem Vorschlag einstimmig an;

- das ASV soll die von Herrn Budelmann eingebrachten Vorschläge prüfen.

Auch dieser Vorschlag wird vom Fachausschuss einstimmig angenommen;

- darüber hinaus soll das ASV prüfen, ob
 - die Ampelphase für die Fußgänger*innen für beide Laufrichtungen über die Kurt-Schumacher-Allee vereinheitlicht werden kann;
 - die Grünphase für die Fußgänger*innen an die einfahrende Straßenbahn gekoppelt werden kann und
 - die Grünphase an die Stoßzeiten der Oberschule angepasst werden kann.

Auch diesem letzten Vorschlag schließt sich der Fachausschuss einstimmig an.

TOP 2: Wiederherstellung des Straßenraums nach der Kanalsanierung in der Barbarossastraße

Frau Dr. Mathes erinnert daran, dass das Ortsamt am 11.12.2018 eine Anwohnerversammlung zu der geplanten Kanalsanierung in offener Bauweise durchgeführt habe, um ein Stimmungsbild zu erhalten, wie der Straßenraum im Anschluss an die Baumaßnahme wiederhergestellt werden

solle.⁴

Herr Steenblock stellt fest, dass er aus dieser Versammlung zwei Vorschläge mitgenommen habe:

- eine etwa mittige Einengung der Fahrbahn auf Höhe des von den Sportanlagen kommenden Fußwegs (Variante 1) oder
- eine Einengung jeweils vor den Einmündungen der Sangerhauser- und der Bartensteiner Straße (Variante 2).⁵

Das ASV bevorzuge keinen dieser Vorschläge, spreche sich aber gegen einen Fahrradstreifen als Ersatz für den Radweg aus; dies bringe keine Verbesserung.

Der Fachausschuss spricht sich einstimmig für Variante 2 aus und bittet zu prüfen, ob auf der Höhe des einmündenden Fußwegs das Bord zu Gunsten der Radfahrer*innen abgesenkt werden könne. Außerdem verdeutlicht der Fachausschuss, dass die jetzt vorhandenen Schwellen im Fahrbahnbereich nicht wieder eingebaut werden sollen.

TOP 3: Stadtteilbudget: Sachstand und weitere Maßnahmenvorschläge

Frau Dr. Mathes legt eine aktuelle Übersicht zum Stadtteilbudget vor.⁶ Sie berichtet, dass dem Beirat aktuell € 88.000 zur Verfügung ständen.

Herr Siegel stellt Vorschläge der SPD-Fraktion zur weiteren Verwendung des Stadtteilbudgets vor.⁷

Herr Emigholz, Herr Saake und Herr Matthaeus (ADFC) schlagen ergänzend folgende Maßnahmen vor:

- Anbringung einer für Radfahrende praktikablen Rampe an der Straßenbahnhaltestelle Barbarossastraße zur Seite Ostpreußische Straße;
- Beleuchtung des Verbindungswegs von der Nordhauser- zur Barbarossastraße und
- Sanierung des Örreler Wegs.

Der Fachausschuss kommt überein, alle Vorschläge zunächst in den Fraktionen zu beraten und zur nächsten Sitzung wieder aufzurufen.

TOP 4: Verschiedenes

Kurfürstenallee/ Barbarossastraße: Entwicklung der Unfallzahlen nach der Abmarkierung einer Fahrspur

Herr Horbat macht an Hand einer Übersicht deutlich, dass sich die Zahl der Verkehrsunfälle nach der 2015 vorgenommenen Abmarkierung einer Fahrspur nach der Einmündung der Barbarossastraße deutlich verringert habe, v.a. gebe es keine schwerverletzten Verkehrsteilnehmer*innen mehr.⁸ Auch an der Einmündung der Barbarossastraße habe sich die Unfallsituation (mit Radfahrenden) deutlich entspannt, im Wesentlichen komme es nur noch zu Auffahrunfällen vor der Lichtsignalanlage.

Der Fachausschuss nimmt Kenntnis.

Bürgermeister-Spitta-Allee/ Richard-Boljahn-Allee: Fahrradampel⁹

Frau Dr. Mathes berichtet: Das ASV habe die Planung abgeschlossen und Angebote eingeholt. Es wolle die Maßnahme in diesem Jahr realisieren.

⁴ Das Protokoll der Anwohnerversammlung sowie die Präsentation der hanseWasser Bremen GmbH zur geplanten Kanalbaumaßnahme finden sich unter https://www.ortsamtschwachhausenvahr.bremen.de/vahr/einwohner_anwohnerversammlungen-14977.

⁵ Die beiden Varianten sind als **Anlagen 2a und 2b** diesem Protokoll angefügt;

⁶ Die Übersicht lag dem Fachausschuss als Tischvorlage vor und ist als **Anlage 3** diesem Protokoll angefügt.

⁷ Die Vorschläge der SPD-Fraktion sind als **Anlage 4** diesem Protokoll angefügt.

⁸ Die Übersicht ist als **Anlage 5** diesem Protokoll angefügt. Die Tabelle ist zu lesen: „2011: 10 (Unfälle), 1 (schwerletzte Person), 1 (leichtverletzte Person)“.

⁹ Der Sachverhalt wurde zuletzt auf der Fachausschusssitzung am 09.11.2017 behandelt, siehe [Protokoll Nr. 12](#) unter TOP 5.

Vroni- und Rhododendronweg: Sanierung¹⁰

Herr Siegel berichtet: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) versuche, für 2020 erneut Bundesmittel für die Sanierung des Vroni- und Rhododendronwegs einzuwerben. Möglicherweise ständen 2019 Restmittel zur Verfügung, die eingesetzt werden könnten. Jedenfalls plane SUBV, beide Wege in Asphalt zu sanieren. Aus Sicht des Kleingartenvereins „Neue Vahr Nord“ sei die Nutzung der Wege durch Pkws problematisch und müsste reguliert werden. SUBV strebe eine Bremen weit einheitliche Regelung an.

Herr Siegel bittet das Ortsamt, zu diesem Sachverhalt einen weiteren Ortstermin zu organisieren.

Philipp-Scheidemann-Straße: Schäden im Fußweg

Herr Benthien bittet, Schäden im Fußweg beheben zu lassen.

GMT

Herr Budelmann berichtet: Die vom Polizeirevier betriebene GMT werde absehbar aus der Bardowickstraße in die Carl-Goerdeler-Straße verlegt.

In der Barbarossastraße hätten sich bei Lasermessungen keine Anhaltspunkte ergeben, dass dort eine GMT aufgestellt werden sollte.

Eduard-Bernstein-/ Franz-Mehring-Straße: Straßennamenschild

Herr Siegel bittet, das Schild reparieren zu lassen, es stehe schräg.

Adam-Stegerwald-Straße: Parken auf dem Wendehammer

Herr Weigelt (Mitglied der Bremischen Bürgerschaft) bittet, dort das Parkverhalten zwischen 7.30 und 8.30 Uhr morgens überwachen zu lassen. Der Verkehrsfluss und Rettungsfahrzeuge würden behindert.

Frau Dr. Mathes schlägt vor, die Örtlichkeit in die Liste der Orte aufzunehmen, an denen das Ordnungsamt den ruhenden Verkehr überwachen solle.

Sprecher

Saake

Vorsitz

Dr. Mathes

Protokoll

Berger

¹⁰ Zur Sanierung des Rhododendronwegs wurde zuletzt auf der Beiratssitzung am 18.12.2018 berichtet, siehe in [Protokoll Nr. 37](#) unter TOP 1.