

9. Sitzung des Fachausschusses Verkehr

des Beirates Huchting,
am **Dienstag, 20.05.2025**, um **18:00 Uhr**
im **Sitzungszimmer, Ortsamt Huchting**

<u>Anwesend:</u>	Ortsamt	Herr Wiltshko und Herr Homann
	Fachausschuss	Herr Decker, Herr Diekmann, Herr Horn, Herr Önkibar, Frau Radke, Frau Seifert
	entschuldigt	Frau Wendt, Herr Dorn
	Gäste	

Die Sitzung wird um 18:00 Uhr mit der Begrüßung der Mitglieder des Fachausschusses, der Gäste, der Bürger:innen und der Presse via Zoom und Live-Stream via Facebook eröffnet. Die ordnungsgemäße Einladung und Beschlussfähigkeit werden einstimmig festgestellt.

Die **Tagesordnung** wird wie folgt einstimmig festgestellt:

TOP 1 Stadtteilbudget Verkehr
TOP 2 Schulstraßen
TOP 3 Fußverkehrscheck: Maßnahmen aus dem Abschlussworkshop
TOP 4 Kurve Am Sodenmatt, abgelehnte Hochpflasterung
TOP 5 Antrag Park Links der Weser: Wegebenennung
TOP 6 Antrag SPD, Grüne und Linke: Radweg Huchtinger Heerstraße
TOP 7 Antrag Verbesserung der Baustellenorganisation an der Kirchhuchtinger Landstr
TOP 8 Anhörungen / Anfragen gem. § 7 BeirOG
TOP 9 Bürgeranträge
TOP 10 Verschiedenes

TOP 1 Stadtteilbudget Verkehr

- Sanierung Radweg/Gehweg Kirchhuchtinger Landstraße
Das Amt für Straßen und Verkehr hat ein Angebot über die Kosten für die Baumaßnahme Geh- und Radwegsanieung KHL 142-146 über 121.977,53 Euro (brutto) vorliegen. Das ASV würde hier 50 % der Kosten tragen.
Vorschlag: Maßnahme wird befürwortet und soll in einer Beiratssitzung beschlossen werden.
Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen
- Bordsteinabsenkung Pellwormer / Amrumer Straße
Am 17.02.2025 beschloss der Beirats 10.000 Euro für Bordsteinabsenkungen bereitzustellen. Ein neues Angebot belief sich auf 14.000 €. Nach Rücksprache mit der Straßenerhaltung sind jedoch Kosten in Höhe von 6.000 € pro Absenkung zu erwarten.
Vorschlag: Zurückstellung der Maßnahme, da Örtlichkeit nicht stark frequentiert und Beschluss in einer Beiratssitzung

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen

- Bordsteinabsenkungen Nimweger Straße zwischen An der Schüttenriehe und Amersfoorter Straße
Der Straßenabschnitt soll für zukünftige Bordsteinabsenkungen berücksichtigt werden.

TOP 2 Schulstraßen

In der Sitzung des FA Verkehr, Umwelt- und Klimaschutz am 27.08.2024 wurde die Ablehnung des Amtes für Straßen und Verkehr zu der Thematik behandelt.

Auf der letzten Beirätekonferenz war von der Sprecherin des Beirates Schwachhausen das Thema Modellprojekt „Schulstraßen“ vorgestellt worden. Der Beirat Schwachhausen hatte dazu einen Beschluss gefasst, mit dem der Senat aufgefordert wird, ein Modellprojekt zu initiieren, mit dem an drei Grundschulen temporäre Straßensperrungen (für jeweils ca. ½ - 1 Stunde während der Haupt-Bringe- und Abhol-Zeit) erprobt werden, um der Gefährdungslage zu begegnen, die durch sogenannte „Elterntaxis“ vor Grundschulen entstehen kann.

Es wurde vereinbart, dass der Antrag / Beschluss des Beirates Schwachhausen an alle Ortsämter versandt werden solle, damit Beiräte sich eine Meinung dazu bilden können, ob sie das Thema ggf. aufgreifen und ebenfalls dazu beschließen wollen.

Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN / SPD / DIE LINKE für die Sitzung des Beirats Schwachhausen am 23.01.2025

Einrichtung von Schulstraßen voranbringen

Der Beirat Schwachhausen möge beschließen:

Der Beirat Schwachhausen setzt sich für die Einrichtung von Schulstraßen in seinem Beiratsgebiet ein.

Dafür soll beiratsübergreifend über die Beirätekonferenz der Bürgerschaft und dem Senat die Dringlichkeit dieses Themas verdeutlicht werden. Konkret sollen in einem abgestimmten, einjährigen Modellversuch Schulstraßen in Bremen im Schuljahr 2025/2026 mit mindestens drei Schulen auf den Weg gebracht werden.

Der Beirat bittet den Senat, dafür – in Abstimmung mit den Beiräten – geeignete Schulen zu identifizieren und ein entsprechendes Konzept rechtzeitig in der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorzustellen und zu beschließen.

Dazu bittet der Beirat Schwachhausen die Beiratssprecherin, einen solchen Beschlussvorschlag auch in die Beirätekonferenz einzubringen mit der Maßgabe diesen, wenn die erforderliche Zweidrittelmehrheit erzielt wird, an den Vorstand der bremischen Bürgerschaft zu richten, um ihn auf die Tagesordnung der Stadtbürgerschaft zu setzen.

Für Schwachhausen hat der Beirat bereits im Februar 2022 einen entsprechenden Beschluss für die Einrichtung einer Schulstraße für die Grundschule am Baumschulenweg gefasst. Dieser Beschluss soll im Rahmen des o.g. Modellversuches mit umgesetzt werden.

Begründung:

Schulstraßen nennt man Straßen vor Schulen, die temporär vor Schulbeginn und ggfls. bei Schulende für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. In Nordrhein-Westfalen werden sie in größerem Umfang eingerichtet, weil sie der Verkehrssicherheit vor Schulen nützen. Elternschaft und Schulleitung sowie der Beirat

Schwachhausen hatten dies bereits im Februar 2022 für die Grundschule am Baum-schulenweg gefordert. Vorschläge für eine Umsetzung des Versuchs wurden bislang nicht vorgelegt.

Ähnliches ist aus weiteren Stadtteilen bekannt. Mehrere Beiräte in Bremen hatten bereits in ähnlicher Weise die Einrichtung von Schulstraßen in ihrem Beiratsgebiet gewünscht, ohne dass die zuständige Senatorin für Mobilität bislang tätig wurde.

Nach Diskussion erfolgt eine Abstimmung, ob sich der FA Verkehr der Forderung aus Schwachhausen anschließt.

Abstimmungsergebnis: 3 Ja-Stimmen und 2 Nein-Stimmen

TOP 3 Fußverkehrscheck: Maßnahmen aus dem Abschlussworkshop

Im Rahmen des Abschlussworkshops des Fußverkehrschecks wurden den Beiräten und Ortsämtern Maßnahmen zur Verbesserung der zu Fuß Gehenden vorgestellt und übermittelt.

Die Maßnahmenliste ist dem Protokoll beigelegt.

Dem Stadtteil Huchting stehen 10.000 € zur Verfügung, die der Beirat für die Planung einer Umgestaltung bzw. die bauliche Anpassung verwenden kann.

Nach Diskussion ergeht folgender Beschluss:

- Das Projektbudget von 10.000 € soll für die Herstellung einer Aufpflasterung bzw. Umgestaltung der Kurve Am Sodenmatt/Am Chaukenbrunnen verwendet werden (vgl. Punkt 14 der Liste).
- Abgabe eines Statements zur Örtlichkeit Querungsbereich Delfter Straße / Zwischen Dorpen (Punkt 10 der Liste):
Der Fachausschuss Verkehr betont die Erforderlichkeit einer baulichen Anpassung, wenn in absehbarer Zeit aus dem Programm „Stadt und Land“ der Verbindungsweg zwischen BTE-Trasse und Delfter Straße saniert werden soll. Ziel ist es die Verkehrssicherheit und die Übersichtlichkeit der Örtlichkeit zu erhöhen. Der Radverkehr auf der Strecke Kloßkampsweg/Verbindungsweg ist für KFZ-Fahrende schlecht bis spät zu erkennen.

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen

TOP 4 Kurve Am Sodenmatt, abgelehnte Hochpflasterung

In der Sitzung am 14.01.2025 forderte der Fachausschuss eine Hochpflasterung in der Kurve Am Sodenmatt / Am Chaukenbrunnen. Diese lehnte das Amt für Straßen und Verkehr mit Schreiben vom 07.03.2025 ab:

„sie haben uns den o.g. Beschluss vom 14.01.2025 mit Mail vom 21.01.2025 übersendet. Darin fordert der Fachausschuss Verkehr das ASV auf, eine Hochpflasterung auf der Fahrbahn im o.a. Einmündungs- und Kurvenbereich einzurichten.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

In früheren Jahren hatten sich die Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaulastträger in zahlreichen Fällen für den Einbau von „Berliner Kissen“ bzw. Straßenschwellen ausgesprochen, um Kraftverkehre in Wohnstraßen zu beruhigen. Die damals erhoffte Wirkung, Führer von KFZ zur gleichmäßigen Reduzierung ihrer Ge-

schwindigkeit anzuhalten, um so die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer in Wohnstraßen zu erhöhen, erfüllte sich allerdings nicht. Vielmehr führten die Schwellen dazu die Geschwindigkeiten unmittelbar vor dem Hindernis zu verlangsamen, um sie nach dem Hindernis wieder zu erhöhen. Zu gleichmäßigen Geschwindigkeitsreduzierungen veranlassten die Schwellen nur in den wenigsten Fällen.

Als Folge dieser Erscheinung teilte sich die öffentliche Meinung sehr schnell. Insbesondere kritisieren zahlreiche Anwohner die Schwellen, da dies, durch das Beschleunigen der KFZ direkt hinter dem Hindernis zu höheren Lärmbeeinträchtigungen führte, als vor dem Vorhandensein der Schwellen. Zudem wurde immer wieder beklagt, dass das Überfahren – insbesondere schwererer KFZ – zu Erschütterungen in anliegenden Häusern führe.

Zudem lösen die auf die Schwellen/Hochpflasterungen einwirkenden hohen mechanischen Kräfte erhebliche Erhaltungskosten aus, die in keinem Verhältnis zu dem erhofften Erfolg stehen. Ein weiterer Faktor ist der übermäßige Aufwand beim Winterdienst und dass die Schwellen/Hochpflasterungen ein Hindernis bei Rettungsfahrten von Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen darstellen.

Darüber hinaus wurden die Unfallzahlen bei der Polizei angefragt und gemäß Auswertung liegt in diesem Bereich kein Unfallschwerpunkt vor, somit besteht hier kein Handlungsbedarf von unserer Seite.

Aus den vorgenannten Gründen müssen wir, als Straßenbaulastträger, den Einbau einer Hochpflasterung im o.g. Straßenzug ablehnen.“

In diesem Zusammenhang wird auf die Beschlussfassung in TOP 3 verwiesen.

TOP 5 Antrag Park Links der Weser: Wegebenennung

Der Verein Park Links der Weser möchte gerne einen Weg südlich des Vereinsgeländes nach dem früheren Vorsitzenden Wilfried Ehlers benennen. Herr Ehlers verstarb im März 2024, so dass die Voraussetzung vorliegt, dass der zu Ehrende mindestens vor einem Jahr verstorben sein muss.

Der derzeitige Vorsitzende des Vereins Herr Welke erläutert das Anliegen den Mitgliedern des Fachausschusses. Ein Weg im Rottlande soll nach Herrn Ehlers benannt werden.

Des Weiteren werden gemäß § 37 Bremischen Landesstraßengesetz Straßennamen von der Gemeinde bestimmt.

Aus diesem Grund stimmt der Fachausschuss darüber ab, dass das Anliegen in einer Beiratssitzung behandelt werden soll.

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen

TOP 6 Antrag SPD, Grüne und Linke: Radweg Huchtinger Heerstraße

He(e)r mit dem guten Radweg!

Der Beirat Huchting möge beschließen:

Der Beirat Huchting fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf, Planung und Umsetzung des Projektabschnittes Huchtinger Heerstraße der Radpremiumroute D.20a schnellstmöglichst voranzutreiben. Prioritär soll der Ausbau des stadteinwärtigen Teilstückes zwischen Harriersand und Carl-Hurtzig-Straße umge-

setzt werden. Der Beirat bittet darum, den Stand der Planung und die weiteren Schritte im dritten Quartal 2025 auf einer Beiratssitzung zu präsentieren. Bei der Baustellenplanung sollen Behinderungen durch weitere Baustellen im Stadtteil, insbesondere im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8, berücksichtigt werden. Im Rahmen der Baumaßnahmen sollen Baumpflanzungen in den Nebenanlagen soweit wie möglich stattfinden.

Des Weiteren wird um Auskunft hinsichtlich des Planungsstandes „Umgestaltung Kreuzung Zum Huchtinger Bahnhof / Alte Heerstraße“ gebeten.

Ein Vertreter des ASV hatte in der Sitzung des Fachausschusses Verkehr am 14.01.2025 verschiedene Varianten vorgestellt.

Begründung: Erfreulicherweise treibt die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung den Umbau des Knotenpunktes Alte Heerstraße/Zum Huchtinger Bahnhof im Zuge der Radpremiumroute D.20a mit Förderung durch Bundesmittel aus dem Stadt & Land Programm mit Hochdruck voran. Varianten für die Gestaltung der Kreuzung sind dem Fachausschuss Verkehr auf seiner Sitzung am 14.01.2025 vorgestellt worden. Dieses Projekt ist auf der einen Seite ein erster Schritt für den Ausbau der Premiumroute, die perspektivisch durch Huchting verlaufend Ganderkesee und Delmenhorst mit dem Tabakquartier und dortigem Anschluss an die Innenstadt verbinden soll. Auf der anderen Seite ist auch für den Stadtteil eine Anpassung der unter anderem für Zufußgehende oftmals nicht sehr übersichtlichen Kreuzungssituation ein wichtiges Anliegen.

Für den Beirat ist jedoch klar, dass diesem ersten Schritt auch der zweite folgen muss. In der Huchtinger Heerstraße sind die Anlagen für den Rad- und Fußverkehr keineswegs befriedigend und bedürfen dringend einer Überarbeitung. Während auf beiden Seiten die Gehwege teils unbefestigt oder nur sehr klein sind, ist stadtauswärts immerhin vor einigen Jahren ein Schutzstreifen als Ergänzung der vollkommen ungenügenden Nebenanlage markiert worden. Insgesamt bleibt jedoch die Feststellung, dass der Ausbauzustand der Fuß und Radverkehrsanlagen nicht den Anforderungen an diese bedeutende Ausfallstraße und Hauptverkehrsachse des Stadtteils genügt. Besonders gravierend wirkt sich der mangelhafte Ausbauzustand zwischen der Einmündung Harriersand und der Einmündung Carl-Hurtzig-Straße aus, da dieses Teilstück eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Quartier Robinsbalje mit der Grundschule Robinsbalje und den Nahversorgern an der Alten Heerstraße sowie der einzigen Kinderarztpraxis im Stadtteil erfüllt.

Ein Ausbau der Nebenanlagen wie er in der RMS 20 untersucht wurde ist somit zwingend erforderlich. Er ist nicht nur ein Baustein für ein hochqualitatives regionales Radwegenetz, für den Stadtteil Huchting bedeutet er insbesondere einen erheblichen Gewinn an Komfort und auch Sicherheit im Fuß- und Radverkehr. Während Bauarbeiten in der aktuellen Situation zwingend gut mit den übrigen Baustellen im Stadtteil abzustimmen sind, kann es sich Huchting nicht leisten, dass dieses Projekt länger als unbedingt notwendig auf sich warten lässt.

Eric Decker, Murat Önkibar, Friederike Schubert und die SPD-Fraktion im Beirat Huchting

Carlotta Wendt und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Beirat Huchting

Michael Horn und DIE LINKE-Fraktion im Beirat Huchting

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen

TOP 7 Antrag: Verbesserung der Baustellenorganisation an der Kirchhuchtinger Landstr

Der Beirat Huchting möge beschließen:

Der Beirat Huchting fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf:

1. Die Wegweisung für den Fuß und Radverkehr im Baustellenbereich an der Kirchhuchtinger Landstraße zu verbessern. Insbesondere solle deutlich gemacht werden, dass auf der westlichen Seite der KHL ein durchgehender Fuß- und Radweg verläuft.
2. Die Geh- und Radwege entlang der Baustelle in fester Oberfläche (Asphalt oder Pflaster) herzustellen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche der Hausnummern 93-95 sowie 72-78.
3. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen weiter zu optimieren. Dabei sollen die Anlage an der Querung der provisorischen Busverkehrsführung zwischen Huchtinger Dorfplatz und Roland-Center sowie die Anlage zur Querung der durchgehenden Gleise im Bereich der Haltestelle Roland-Center nur bei Bedarf durch den Busverkehr auf Rot schalten. Die Anlage an der Einmündung der Busverkehrsführung zur Straße An der Höhpost soll ein Ausfahren aus der Straße An der Höhpost ermöglichen und es soll geprüft werden, auch vom Huchtinger Dorfplatz aus kommend eine LSA einzurichten, um von dort ein Queren zu Fuß bzw. mit dem Rad besser zu ermöglichen. Zusätzlich soll eine effektive Vorrangschaltung für Busse an diesen Anlagen sowie an der Einmündung der Straße An der Höhpost zur Kirchhuchtinger Landstraße gewährleistet werden, die Wartezeiten für den ÖPNV vermeidet.
4. Maßnahmen zur Verringerung von Kfz-Ausweichverkehren durch die Wohnstraßen Luneplate, Robbenplate und Obervielander Straße zu prüfen und zu ergreifen.
5. Sicherzustellen, dass Fahrzeuge nicht unberechtigt die provisorische Busverkehrsführung am Roland-Center benutzen.

Begründung: Eine Baustelle ist stets mit gewissen Unannehmlichkeiten und erforderlichen Anpassungen des Verkehrsverhaltens aller Betroffenen verbunden. Dabei gilt es diese so gering wie möglich zu halten. Diese Anforderung ist im Falle der Vollspernung der Kirchhuchtinger Landstraße zwischen der Werner-Lampe-Straße und An der Höhpost umso bedeutender als dass die Maßnahme bis Ende September angesetzt ist. Während des ersten Monats dieser Baustellensituation sind dem Beirat einige verbesserungswürdige Umstände aufgefallen, auf welche in den folgenden Erläuterungen eingegangen wird:

Zu 1.: Für den von Süden kommenden Fuß- und Radverkehr ist die Verkehrsführung ab der LSA in Höhe Willakedamm nicht klar ersichtlich. Rechtsseitig führt ein gemeinsamer Geh und Radweg weiter, der allerdings nach etwa 50m rechts in die Straße An der Höhpost geführt wird. Von dort sind das Roland-Center sowie die Haltestelle erreichbar und von letzterer auch der Alte Dorfweg in Richtung der Kirche sowie die Kirchhuchtinger Landstraße nördlich der Einmündung Werner-Lampe-Straße. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite, die über eine Bedarfs-LSA erreicht werden kann, führt ein beidseitig nutzbarer gemeinsamer Geh- und Radweg an der Baustelle entlang. Eine Beschilderung, wie das andere Ende der Baustelle erreicht wird, fehlt hier. Aus Sicht des Beirates ist es sinnvoll, den Fuß- und Radverkehr entlang der KHL zu führen, da dies der direkte Weg ist und Konflikte im Bereich der Haltestelle Roland-Center vermeidet.

Zu 2.: Teile der Nebenanlagen entlang der Baustelle auf der KHL sind in wassergebundener Decke ausgeführt. Dieser Zustand ist nicht barrierefrei und ein Problem besonders für Menschen mit Rollstuhl, Kinderwagen und Rollatoren.

Zu 3.: Im Vergleich zur Anfangszeit der Baustelle an der KHL scheint insbesondere die LSA an der Einmündung der provisorischen Busverkehrsführung in die Straße an der Höhpost bereits in Hinblick auf überlange Rotphasen optimiert worden zu sein. Die Rotphasen der Fußgängerquerung über die provisorische Busverkehrsführung sowie der Querung der durchgehenden Straßenbahngleise setzen allerdings teilweise auch ein, wenn sich gerade kein Bus nähert. Gleichzeitig ist immer noch zu beobachten, dass Busse an den LSAen auf ein Fahrt-Signal warten müssen. Um ein Ausfahren aus der Straße An der Höhpost sowie ein Queren für den Fuß- und Radverkehr vom Huchtinger Dorfplatz aus kommend zu erleichtern, wäre es sinnvoll, hier die LSA-Schaltung entsprechend anzupassen bzw. eine LSA einzurichten.

Zu 4.: Neben dem Parkplatz des Roland-Centers sind die Wohnstraßen Luneplate, Robbenplate und Obervielander Straße stark von Ausweichverkehren im Zuge der Vollsperrung der KHL betroffen. Diese Straßen sind nicht Teil der offiziellen Umleitung, das Verkehrsaufkommen ist dort jedoch spürbar gestiegen und auch die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wird immer wieder nicht eingehalten. Zur Entlastung dieser Wohngebiete ist es wünschenswert, Maßnahmen zur Verringerung der Ausweichverkehre zu ergreifen.

Zu 5.: Immer wieder kommt es vor, dass Kfz-Führende die provisorische Busverkehrsführung am Roland-Center rechtswidrig als kurze Umfahrung der Vollsperrung der KHL nutzen. Dass davon auch eine Gefahr ausgeht, zeigt der Unfall eines Lkw mit einem Bus am Nachmittag des 15.04.2025 in diesem Bereich, der den Busverkehr im gesamten Stadtteil zum Erliegen brachte und auf der KHL einen Stau bis hinter der Einmündung Hermannsburg verursachte.

Eine konsequente Durchsetzung des Verkehrsverbotes für alle Fahrzeuge ausgenommen Busse ist also zwingend erforderlich.

Eric Decker, Murat Önkibar, Friederike Schubert und die SPD-Fraktion im Beirat Huchting

Carlotta Wendt und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Beirat Huchting

Michael Horn und DIE LINKE-Fraktion im Beirat Huchting

Nach Erörterung wird beschlossen, dass die Fragen an die zuständigen Stellen im Amt für Straßen und Verkehr, bei der BSAG und der CTB zur Befassung in der Sitzung des Koordinierungsausschusses am 03.06.2025 versendet werden sollen.

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen

TOP 8 Anhörungen / Anfragen gem. § 7 BeirOG

Umgestaltung Haltestelle Bardenflethstraße

Beschlussvorschlag:

Der Beirat Huchting bittet um Auskunft bzgl. der Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle Bardenflethstraße in Grolland:

- Wie ist der aktuelle Sachstand?
- Kann der Beirat Huchting davon ausgehen, dass weiterhin ein Interesse an der Umgestaltung besteht? Wann ist mit der Fertigstellung der Umgestaltung zu rechnen?
- Wie stellt sich die Haushaltslage hinsichtlich der Realisierung der Maßnahme dar? Stehen ausreichend Mittel zur Verfügung?

Begründung:

Den Menschen im Ortsteil Grolland sowie allen, die dort den ÖPNV nutzen, ist der Zustand der Straßenbahnhaltestelle Bardenflethstraße schon seit Jahren ein Dorn im Auge. Mangelnde Barrierefreiheit, schlechte Beleuchtung, Graffiti, ungenügende Fahrradabstellanlagen, eine düstere Atmosphäre: Die Liste der Mängel ist lang. Deshalb forderte der Beirat Huchting bereits seit 2014 die Behebung dieser Missstände und eine Sanierung der Haltestelle. 2018 wurde unter breiter Beteiligung der betroffenen Dienststellen und Gesellschaften sowie des Beirates und anderer Stadt- und Ortsteilakteure mit der Erstellung eines Erschließungs- und Gestaltungskonzeptes begonnen. Dieses wurde im Jahre 2019 fertiggestellt und vom Arbeitskreis einvernehmlich empfohlen und am 16.12.2019 auch vom Beirat Huchting einstimmig beschlossen.

Seitdem ist an der Haltestelle Bardenflethstraße allerdings wenig passiert. Die Menschen in Huchting und insbesondere im Ortsteil Grolland warten weiterhin auf dringend notwendige Verbesserungen im Bereich der Haltestelle, die nicht nur eine große Bedeutung für den lokalen ÖPNV hat, sondern auch das Eingangstor in den Stadtteil von der Neustadt aus kommend darstellt. Weitere Verzögerungen können wir uns hier nicht mehr leisten!

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen

TOP 9 Bürgeranträge

Falschparker Zwischen Dorpen

Ein Bürger beklagte sich über Falschparker in der Straße Zwischen Dorpen und schlug die Installation von Pollern vor.

Das Anliegen wird nach Erörterung seitens des Ortsamtes an die Verkehrsüberwachung mit der Bitte um Kontrolle weitergeleitet.

Geschwindigkeitskontrollen in der Brokhuchtinger Landstraße

Ein Bürger beklagte die Geschwindigkeitsüberschreitung in der Brokhuchtinger Landstraße nördlich des Bahnübergangs.

Das Anliegen wird nach Erörterung seitens des Ortsamtes an die Polizei Bremen mit der Bitte um Geschwindigkeitskontrolle weitergeleitet.

TOP 10 Verschiedenes

Es wurden keine Themen angesprochen.

Ende der Sitzung: 19:32 Uhr

Herr Diekmann
Stellvertretender
Fachausschusssprecher

Herr Wiltshko
Vorsitz und Protokoll

Maßnahmenliste Huchting

Route 1					
Nr.	Station	Straße/Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung
1	Start	Wegeverbindung zwischen Willakedamm und Hallenbad	Witterungsbedingte Unebenheiten der unbefestigten Gehwegoberfläche erschweren die Fortbewegung und begünstigen das Ausweichen auf die befestigte Fläche.	Um die Fortbewegung zu erleichtern wird eine Oberflächenbefestigung und Eingrenzung der Gefläche (Kantstein) empfohlen.	
2			Die Teilflächen des getrennten Geh- und Radweges sind zu schmal und weisen eine schlechte visuelle Unterscheidbarkeit auf, sodass Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr begünstigt werden. Perspektivisch wird die Bedeutung der Wegeverbindung durch die neue Haltestelle Willakedamm steigen.	Neben der Verbreiterung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollte die Erkennbarkeit vom getrennten Geh- und Radweg durch einen Wechsel des Oberflächenmaterials mit einer farblichen Kontrastierung sowie dem Einsatz eines taktilen Begrenzungstreifens zwischen Geh- und Radweg gestärkt werden. Kurzfristig bzw. zusätzlich sollten Markierungen (bspw. Piktogramme) zur deutlicheren Zuordnung angebracht werden.	
3		Tegeler Plate	In Bereichen mit Querungsbedarf fehlen Bordsteinabsenkungen, sodass insbesondere für Personen mit Rollator oder Rollstuhl Barrieren entstehen.	Um ein sicheres und barrierefreies Queren der Fahrbahn zu ermöglichen sollten Bordsteine in den entsprechenden Bereichen abgesenkt werden. Idealerweise sollte das Bord über eine differenzierte Bordhöhe verfügen. -> Bordabsenkungen: möglich, Kostenschätzung in Höhe von 15 TEUR pro Einmündung	
4			Die Gehwegbreiten werden stellenweise durch senkrecht parkende Kfz auf den angrenzenden Parkständen und Grünwuchs eingeschränkt.	Grünschnitt für Herstellung einer nutzbaren Gehwegbreite von 2,50 m.	
5	Station 1	Delfter Straße	Durch den ruhenden Kfz-Verkehr auf Parkständen im Nahbereich von Querungshilfen werden die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und dem fließenden Kfz-Verkehr eingeschränkt.	Parkstände im Nahbereich der bestehenden Querungshilfen (niveaugleiche Aufpflasterungen) sollten aufgehoben werden und durch die Markierung von Sperrflächen oder Installation von Fahrradbügeln umgenutzt werden, um die Sichtbeziehungen zwischen dem fließendem Kfz-Verkehr und zu Fuß Gehenden zu verbessern. -> Sichtdreiecke prüfen: zur Freihaltung der Sichtdreiecke ist es möglich, Parkplätze durch Anordnung einer Sperrfläche und Fahrradbügel aufzuheben (500€ /Bügel), Beiratsbeschluss zum Entfall der Parkplätze erforderlich	Langfristig kann die Umgestaltung der entsprechenden Parkstände mithilfe von Sitzmobiliar oder Begrünung umgesetzt werden.
6			Die Lichtkegel der Beleuchtung werden durch Baumkronen eingeschränkt, sodass einige Bereiche auf der Wegeverbindung nur schlecht ausgeleuchtet sind.	Es wird die Überprüfung der Beleuchtungssituation empfohlen sowie ggf. die Durchführung von Grünschnitt, um eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen.	
7			Bestehende Hol- und Bringverkehre zu Schulbeginn und -schluss führen zu einem erhöhten Kfz-Aufkommen und unübersichtlichen Situationen mit Gefahren für Fußgänger:innen.	Der SCHULEXPRESS sollte überarbeitet werden und Hol- und Bringzonen für Eltern mit aufgenommen und kommuniziert werden. Der SCHULEXPRESS sollte jährlich zu Schulbeginn der Elternschaft kommuniziert werden. Als mögliche Standorte für eine Hol- und Bringzone kommen der südliche Bereich der Delfter Straße und der Willakedamm in Frage.	
8		Einmündung Auf dem Kahken/ Delfter Straße	Es fehlt eine Querungshilfe zur Querung des Einmündungsbereichs, welcher eine lange Querungsdistanz aufweist.	Es sollte eine Querungshilfe eingerichtet werden. Die Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen zur Verringerung der Querungsdistanz ist zu prüfen.	
9	Station 2	Wendehammer Hallenbad	Halteende Schulbusse blockieren die angrenzenden Parkplatzausfahrten für den Kfz-Verkehr, sodass indirekt auch Sicherheitsdefizite für zu Fuß Gehende entstehen.	Es sollten alternative Haltepunkte für den Schulbusverkehr geprüft werden.	
10		Querungsbereich „Zwischen Dorpen“ zwischen den Wegeverbindungen Kloßkampsweg und Willakedamm	Die bestehende Aufpflasterung deckt nicht den gesamten Querungsbereich zwischen den beiden bestehenden eigenständigen Gehwegen ab, sondern ist etwas versetzt. Zudem bestehen Mängel bei der Barrierefreiheit durch eine schlechte visuelle Unterscheidbarkeit und fehlende Bodenindikatoren.	Die Aufpflasterung sollte auf direkt Höhe zu den beiden Wegeverbindungen Kloßkampsweg und Willakedamm verschoben werden. Zudem sollte die Pflasterung zu Gunsten einer stärkeren Kontrastierung von Gehweg und Fahrbahn angepasst und Bodenindikatoren eingesetzt werden.	
11		Platz vor dem Hallenbad	Der Platz weist derzeit nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf, wegen fehlenden Begrünungselementen und wenigen Sitzgelegenheiten.	Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern sollten barrierefreie Sitzgelegenheiten (mit Arm- und Rückenlehnen) installiert werden. Zudem sollte das Aufstellen von Pflanzkübeln und Spielmöglichkeiten geprüft werden.	
12		Kloßkampsweg	Die Lichtkegel der Beleuchtung werfen lediglich punktuell Licht, sodass einige Bereiche auf der Wegeverbindung schlecht ausgeleuchtet sind.	Es wird eine Erneuerung der Leuchtelemente und ggf. Ausweitung der Beleuchtung entsprechend der aktuellen Standards und Vorgaben empfohlen.	
13			Es fehlen (barrierefreie) Sitzbänke in regelmäßigen Abständen, sodass die Aufenthaltsqualität und barrierefreie Nutzbarkeit der Wegeverbindung verringert wird.	Um das Verweilen auf und das Aufstehen von Bänken für alle Personengruppen barrierearm zu gestalten, sollten sowohl Rückenlehnen als auch Armlehnen an Sitzbänken installiert werden, die in regelmäßigen Abständen vorhanden sind.	
14		Kurvenbereich Am Sodenmatt/ Kloßkampsweg	An dieser Stelle müssen die Zufußgehenden die Straßenseite wechseln, da nur einseitig ein Gehweg vorhanden ist. Der Radverkehr wird hier auf die Fahrbahn geleitet. Die Einmündung der Wegeverbindung weist aufgrund der Kurvenlage eingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr und querendem Fußverkehr auf. Das Queren der Fahrbahn wird aufgrund einer damit einhergehenden langen Querungsdistanz erschwert. Teilweise nicht angepasste Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verschärfen die Problematik.	Die Fahrbahn sollte im Bereich der Kurve aufgepflastert werden und in einem farblichen Kontrast zur Fahrbahn stehen. Darüber hinaus sollten im Sinne der Barrierefreiheit Bodenindikatoren eingesetzt werden. Zur Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs für den querenden Fußverkehr sollten weiterhin zusätzliche Markierungen auf der Fahrbahn angebracht werden. Zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten vermehrte Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei stattfinden. -> Mittelinsel in Kurve im Lageplan prüfen, Kurvenradien reduzieren	
15		Gehweg Am Sodenmatt/Obervielander Straße	Der Gehweg auf der westlichen Seite entlang der Straße Am Sodenmatt und der Obervielander Straße weist stellenweise eine schlechte Oberflächenqualität auf und unterschreitet die erforderliche Breite insbesondere im südlichen Bereich.	Die Oberfläche des Gehwegs sollte saniert werden. Dabei ist auf den Einsatz eines möglichst ebenen und fugenarmen Oberflächenbelags zu achten, um eine barrierefreie Nutzbarkeit zu erleichtern. Eine Verbreiterung des Gehwegs sollte geprüft werden.	
16	Station 4	Obervielander Straße (Bereich südlich der B 75)	Die Lichtkegel der Beleuchtung werfen lediglich punktuell Licht, sodass einige Bereiche auf der Wegeverbindung schlecht ausgeleuchtet sind.	Es wird eine Erneuerung der Leuchtelemente und ggf. Ausweitung der Beleuchtung entsprechend der aktuellen Standards und Vorgaben empfohlen.	
17		Obervielander Straße auf Höhe der Einfahrt zur Bremer Tafel	Es fehlen Bordsteinabsenkungen, sodass insbesondere für Personen mit Rollator oder Rollstuhl Barrieren entstehen.	Um ein sicheres und barrierefreies Queren der Fahrbahn zu ermöglichen sollten die Bordsteine auf Höhe der Einfahrt zur Ausgabestelle der Bremer Tafel abgesenkt werden. Idealerweise sollte das Bord über eine differenzierte Bordhöhe verfügen.	
18		Obervielander Straße (Bereich zwischen Fahrbahn und Ausgabestelle Bremer Tafel e.V.)	Das Oberflächenmaterial weist Unebenheiten auf, die die Fortbewegung erschweren.	Um die Fortbewegung zu erleichtern sollte das Oberflächenmaterial befestigt oder ggf. ausgetauscht werden.	
19			Aufgrund einer fehlenden Beleuchtung ist die Wegeverbindung im Dunkeln schlecht nutzbar.	Es wird die Einrichtung einer Beleuchtung entsprechend der aktuellen Standards und Vorgaben empfohlen.	
20	Station 5	Obervielander Straße (Bereich mit parallelem Verlauf zur B 75)	Das Sicherheitsempfinden von zu Fuß Gehenden wird durch überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs aufgrund der linearen Straßenführung eingeschränkt. Darüber hinaus bestehen Engstellen, die zu objektiven Sicherheitsdefiziten führen, da Begegnungsverkehre zwischen zu Fuß Gehenden nicht möglich sind.	Es sollten vermehrte polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen des fließenden Kfz-Verkehrs durchgeführt werden. Darüber hinaus sollten bestehende Engstellen auf dem Gehweg beseitigt werden, indem Poller entfernt werden.	Langfristig sollte der Straßenraum im Sinne einer Verkehrsberuhigung baulich umgestaltet werden und mithilfe von Aufpflasterungen bestehende bzw. zukünftige Querungsbedarfe (durch bestehende Planungen) in Nord-Süd-Richtung gedeckt werden. Der Einsatz von Fahrgassenversätzen kann eine weitere Maßnahme zur Verkehrsberuhigung darstellen, wobei die Befahrbarkeit mit Einsatzfahrzeugen sicherzustellen ist, insbesondere aufgrund der Freiwilligen Feuerwehr als direkte Anliegerin.
21			An einigen Stellen wird die nutzbare Gehwegbreite sowie die Sichtbeziehungen durch Pflanzenbewuchs der angrenzenden Grundstücke eingeschränkt. Zudem weist das Oberflächenmaterial der Gehwege Schäden auf.	Die Anlieger:innen sollten auf die Pflicht zum Freihalten der Gehwegen von Pflanzenbewuchs hingewiesen werden. Um die Fortbewegung zu erleichtern sollte zudem das Oberflächenmaterial saniert werden.	
22	Station 6	Obervielander Straße (Bereich vor dem Jugendfreizeitheim)	Der Gehweg wird zum Parken genutzt und ist für Zufußgehende nicht nutzbar. Die bestehenden Flächen für den Fußverkehr weisen Gestaltungsmängel auf, sodass Parkmöglichkeiten suggeriert werden.	Die Zuordnung der Flächen sollte durch entsprechende Markierungen sowie einer entsprechenden Beschilderung verdeutlicht werden.	Langfristig sollte der Seitenraum baulich umgestaltet werden, um eine intuitiv verständliche Zuordnung der Flächen für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.
Route 2					
Nr.		Straße/Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung
23	Start	Platz vor der St. Georgs Kirche	Der Platz weist derzeit nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf, aufgrund von bestehendem Verkehrslärm sowie fehlenden Ausstattungselementen und wenigen Sitzgelegenheiten.	Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern sollten barrierefreie Sitzgelegenheiten (mit Arm- und Rückenlehnen) installiert werden. Zudem sollte das Aufstellen von Pflanzkübeln geprüft werden.	
24	Station 1	Alter Dorfweg	Bestehende Hol- und Bringverkehre zu Schulbeginn und -schluss führen zu einem erhöhten Kfz-Aufkommen und unübersichtlichen Situationen mit Gefahren für Fußgänger:innen.	Der SCHULEXPRESS sollte überarbeitet werden und Hol- und Bringzonen für Eltern mit aufgenommen und kommuniziert werden. Der SCHULEXPRESS sollte jährlich zu Schulbeginn der Elternschaft kommuniziert werden. Als mögliche Standorte für eine Hol- und Bringzone kommen der Parkplatz der St. Gorgs-Gemeinde oder ein Bereich im Umfeld der Haltestelle Roland-Center in Frage.	
25			Aufgrund der Umfeldnutzung (Grundschule) besteht ein großer Bedarf an sicheren Gehwegen, die jedoch nicht (baulich) vorhanden sind, sondern lediglich markiert sind.	Es sollten durchgehende bauliche Gehwege eingerichtet werden. Zudem sollte die Einrichtung eines Halteverbots im Bereich vor der Schule geprüft werden und regelmäßige Kontrollen durch die Polizei durchgeführt werden.	Alternativ kann die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit niveaugleicher Gestaltung des Straßenraums geprüft werden.
26			Die markierten Gehwege sowie baulichen Gehwege werden in ihrer nutzbaren Gehwegbreite durch regelwidriges Kfz-Parken auf eine Restbreite von deutlich unter 1,50 Meter reduziert, Zudem wird die Abmarkierung fehlinterpretiert als Parkstreifen.	Die Erkennbarkeit der markierten Gehwege sollte durch zusätzliche Markierungen und ggf. Beschilderung verdeutlicht werden. Das Kfz-Parken muss im Straßenraum (neu) angeordnet werden. Der Betriebsplan für die Straße muss neu aufgestellt, die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen angepasst und die baulichen Maßnahmen umgesetzt werden.	
27		Wegeverbindung zwischen Bushaltestelle Obervielander Straße und Grundschulstandort t	Witterungsbedingte Unebenheiten der unbefestigten Gehwegoberfläche erschweren die Fortbewegung auf dieser wichtigen Schulwegeverbindung, insbesondere bei Regenwetter ist der Weg aufgrund von Pfützenbildung nicht nutzbar.	Um eine barrierefreie Fortbewegung zu ermöglichen und eine ganzjährige und witterungsunabhängige Nutzung zu gewährleisten, wird eine Oberflächenanierung empfohlen.	
28	Station 2	Einfahrt zur Kita der Gemeinde St. Georg auf Höhe der Fahrschule Kis	Bestehende Hol- und Bringverkehre führen zu Konfliktsituationen zwischen ein- und ausfahrenden Pkw und querenden zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.	Im Bereich der Einfahrt an der Kirchhuchtinger Landstraße zur Kita sollten Markierungen zur Aufmerksamkeitserhöhung des Kfz-Verkehrs für den querenden Fuß- und Radverkehr angebracht werden.	
29		Knotenpunkt unter der B75 (westliche und südliche Seitenarme)	Das Queren wird zu Fuß Gehenden erschwert, da Querungshilfen fehlen. Dies betrifft insbesondere Grundschüler:innen, da die Verbindung ein wichtiger Schulweg ist.	Es sollten farbliche Markierungen auf der Fahrbahn angebracht werden, um die Aufmerksamkeit des fließenden Kfz-Verkehrs für den querenden Fußverkehr zu erhöhen.	Langfristig sollte die Installation einer LSA geprüft werden, unter der Voraussetzung, dass eine Integration in die ÖPNV-Beschleunigung möglich ist.
30		Knotenpunkt unter der B75 (Abbiegebeziehung zwischen südlichem und östlichem Arm)	Die bestehende Bebauung führt dazu, dass die LSA für den Kfz-Verkehr schlecht einsehbar ist, sodass Rotlichtverstöße des fließenden rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs begünstigt werden und die Sicherheit für den querenden Fußverkehr damit stark eingeschränkt wird.	Es sollten vermehrt polizeiliche Kontrollen zur Verhinderung von Rotlichtverstößen stattfinden.	Langfristig sollte eine Versetzung der LSA geprüft werden.
31			Der Seitenraum wird durch rechtsabbiegende Lkw teilweise überfahren, sodass Gefahren für zu Fuß Gehende und Radfahrende entstehen, die dort warten.	Es sollte geprüft werden, mit welchen Maßnahmen (z. B. Markierungen, Beschilderung zur Aufmerksamkeitserhöhung) sich das Abbiegen der Lkw für den Fußverkehr verträglich gestalten lässt.	
32	Station 3	Kirchhuchtinger Landstraße (auf Höhe Böses Park)	Aufgrund des Schulstandorts besteht ein ausgeprägtes Querungsbedürfnis. Eine sichere Querungsmöglichkeit fehlt. Die rote Pflasterung eines Teilstücks des Grünstreifens sowie eine Bordsteinabsenkung suggerieren fälschlicherweise eine Querungsmöglichkeit, sodass gefährliche Situationen für zu Fuß Gehende entstehen können.	Die Pflasterung sollte kurzfristig im Bereich des Grünstreifens entfernt werden und die Bordsteine erhöht werden, damit keine Querungsmöglichkeit suggeriert wird.	Um den Weg in der Grünanlage an die gegenüberliegende Schule, deren Räumlichkeiten auch für die Freizeitnutzungen temporär zur Verfügung stehen, anzuschließen, sollte die Einrichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel und/oder Fußgänger-LSA geprüft werden, unter der Voraussetzung, dass eine Integration in die ÖPNV-Beschleunigung möglich ist.
33		Kirchhuchtinger Landstraße/ Werner-Lampe-Straße (nördlicher Knotenpunktarm)	Aufgrund der Umfeldnutzung (Roland-Center, Böses Park, Wohnquartiere Robbenplate) besteht ein ausgeprägtes Querungsbedürfnis. Gleichzeitig ist die Trennwirkung durch die Hauptverkehrsstraße relativ hoch. Eine sichere Querungsmöglichkeit fehlt. Eine bestehende Möglichkeit am südlichen Knotenpunktarm ist relativ unwegig.	Es sollte die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit am nördlichen Knotenpunktarm geprüft werden.	
34		Wegeverbindung durch Böses Park	Aufgrund einer fehlenden Beleuchtung ist die Wegeverbindung im Dunkeln schlecht nutzbar und mit Mängeln des subjektiven Sicherheitsempfindens verbunden.	Es wird die Einrichtung einer Beleuchtung entsprechend der aktuellen Standards und Vorgaben empfohlen.	Alternativ sollte die weiter südlich gelegene Wegeverbindung, welche bereits beleuchtet ist, für den Fußverkehr gestärkt werden, wenn zugleich eine attraktive Querungsmöglichkeit am nördlichen Knotenpunktarm im Bereich Kirchhuchtinger Landstraße/ Werner-Lampe-Straße besteht.
35	Station 4	An der Höhpost (Wegeverbindung zur Kirchhuchtinger Landstraße)	Die vorhandene Umlaufsperre steht so eng zusammen, dass sie nicht von allen Personengruppen problemlos begängbar ist. Personen mit Rollstühlen, Kinderwagen oder Rollatoren wird der Durchgang erschwert.	Es ist zu prüfen, ob die Umlaufsperre komplett entfernt werden kann. Andernfalls sollte die Umlaufsperre in einem weiteren Abstand zueinander installiert werden, sodass der Durchgang insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert wird.	
36		An der Höhpost	Bestehende Hol- und Bringverkehre zum Kinder- und Familienzentrum führen zu einem erhöhten Kfz-Aufkommen und unübersichtlichen Situationen mit Gefahren für Fußgänger:innen.	Zur Reduzierung und Ordnung der Verkehre im direkten Umfeld der Einrichtung wird die Einrichtung einer Hol- und Bringzone für Eltern empfohlen. Die Hol- und Bringzone sollte regelmäßig kommuniziert werden. Ein möglicher Standort für die Hol- und Bringzone ist der Parkplatz südlich des Busbahnhofs. Darüber hinaus sollte der Kfz-Verkehr durch Markierungen im Umfeld der Einrichtung für den Fuß- und Radverkehr sensibilisiert werden.	
37		Huchtinger Dorfplatz	Der Platz weist derzeit nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf, wegen fehlender Ausstattungselemente und wenigen Sitzgelegenheiten.	Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern sollten barrierefreie Sitzgelegenheiten (mit Arm- und Rückenlehnen) installiert werden. Zudem sollte das Aufstellen von Pflanzkübeln geprüft werden. In Anbetracht einer hitzeresilienten Stadtentwicklung sollte die Installation eines Trinkwasserbrunnens geprüft werden.	
38	Station 5	Kirchhuchtinger Landstraße	Bei (starkem) Niederschlag bilden sich viele Wasseransammlungen entlang der Fahrbahn, die sich negativ auf die Geh- und Radwege im Seitenraum auswirken.	Es sollten in Abstimmung mit den relevanten Akteuren mögliche Lösungsansätze geprüft werden.	