

**Freie Hansestadt Bremen
Ortsamt Horn-Lehe**

PROTOKOLL

der öffentlichen Fachausschusssitzung Klima, Umwelt und Verkehr des Beirates Horn-Lehe

DATUM	BEGINN	ENDE	SITZUNGSORT
19. April 2021	18:30 Uhr	20.34 Uhr	Digital über GoToMeeting

TEILNEHMER_INNEN

Ortsamt	: Inga Köstner (OAL), Vorsitz + Protokoll
Beirat/Ausschuss	: Gerhard Amenda, Corina Funk, Dr. Harald Graaf, Michael Koppel, Manfred Steglich, Gudrun Stuck (ab 18.44 Uhr)
Unentschuldigt	: Rolf Koch
Gäste	: Bernd-Stefan Köster, Tim Campen (ASV, Ref. Verkehrstechnik) Kai Koopmann (Polizei)

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung und Beschluss der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 01.03.2021
- 3. Ampeln und Ampelschaltungen**
4. Beratung von Anträgen des Beirates
 - Bündnis 90/Die Grünen – 10.000 € für Sofortmaßnahmen am Fußgängerüberweg Leher Heerstraße (23.02.2021)
 - Bündnis 90/Die Grünen - Parksituation in der Robert-Bunsen-Straße (30.03.2021)
 - CDU – Zeitlich und räumliche Reduzierung der Sperrung von öffentlichen Verkehrsflächen für private Bauvorhaben (09.04.2021)
5. Stadtteilbudget
6. Berichte des Amtes
7. Wünsche, Fragen, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten aus der Bevölkerung
8. Mitteilungen des Ausschusssprechers
9. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder wurden per Email vom 12.04.2021 zur Sitzung eingeladen.

Zu TOP 1: Begrüßung und Beschluss der Tagesordnung

Die Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Fachausschusses sowie Gäste zur digitalen Sitzung an den Bildschirmen und erläutert kurz die Regeln während des digitalen Austausches. Sie weist darauf hin, dass die Sitzung für die Presseberichterstattung sowie die Protokollfertigung aufgezeichnet werde und auf zwei Stunden begrenzt sei.

Beschluss: Die Tagesordnung wird ohne Änderung/Ergänzung genehmigt. **(einstimmig)**

Zu TOP 2: Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 01.03.2020

Beschluss: Das Protokoll wird ohne Änderung/Ergänzung genehmigt. **(einstimmig)**

Zu TOP 3: Ampeln und Ampelschaltungen

3.1 Der Tagesordnungspunkt soll die ursprünglich für die Planungskonferenz Verkehr am 23.03.2020 aufgeworfenen Fragen beantworten.

1. Wie erfolgt heutzutage die Ampelsteuerung in Bremen und speziell in Horn-Lehe (sofern es hier Unterschiede geben sollte)?
2. Bitte erläutern Sie die Rechtsgrundlagen von Grünphasen für alle Verkehrsteilnehmenden (Soll-Zustand).
3. Bitte zeigen Sie die Grünphasen an den folgenden Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmenden auf (Ist-Zustand)
 - Bürgermeister-Spitta-Allee/Schwachhauser Heerstraße/Horner Heerstraße
 - Horner Heerstraße/Berckstraße/Riensberger Straße
 - Leher Heerstraße/Luisental/Am Herzogenkamp
 - Leher Heerstraße/Vorstraße/Ledaweg
 - Leher Heerstraße/Lilienthaler Heerstraße/Gerold-Janssen-Straße
 - Lilienthaler Heerstraße/Kopernikusstraße/Autobahnzubringer
 - Lilienthaler Heerstraße/Am Lehester Deich
4. Welche Besonderheiten gilt es bei der Ampelsteuerung zu beachten und wie wirken sich beispielsweise
 - Vorrang der BSAG (Bus und Straßenbahn)
 - Berufsverkehr und Stoßzeiten
 - Bedarfsampeln etc.auf die Ampelsteuerung aus?
5. Welche Auswirkungen haben die Ampeln in Horn-Lehe auf das weitere Verkehrsnetz und die Verkehrsplanung?
6. Welche Maßnahmen der Qualitätsverbesserung können
 - Privatpersonen,
 - der Beirat Horn-Lehe,
 - das Amt für Straßen und Verkehr,
 - die BSAG,
 - sonstige Behördeninitiieren und welche Grenzen gibt es?

1.1 Wie erfolgt heutzutage die Ampelsteuerung in Bremen?

Die Ampelsteuerung erfolgt bundeseinheitlich auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie der vom Bundesverkehrsministerium eingeführten Richtlinien, hier insbesondere der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).

1.2 Bitte erläutern Sie die Rechtsgrundlage von Grünphasen für alle Verkehrsteilnehmenden. Für Grünphasen besteht keine explizite Rechtsgrundlage. Die allgemeine Rechtsgrundlage für Lichtsignalanlagen ist die Straßenverkehrs-Ordnung, speziell der §37 „Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil“.

Die Anordnung einer Lichtsignalanlage erfolgt durch die Verkehrsbehörde, wenn besondere Umstände (bspw. Unfallhäufung, Verkehrsaufkommen, Gefährdung besonders schutzbedürftiger Menschen) dies zwingend erforderlich machen. Das Vorhandensein einer Lichtsignalanlage entbindet die Verkehrsteilnehmenden nicht von der Einhaltung der ihnen obliegenden Pflichten der Verhaltensvorschriften der StVO.

1.3 Bitte zeigen Sie die Grünphasen an den folgenden Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmenden auf.

Eine pauschale Aussage zu Grünphasen für alle Verkehrsteilnehmenden lässt sich nicht treffen. Das ist darin begründet, dass moderne Lichtsignalanlagen keinem starren Ablauf folgen, sondern sich bedarfsorientiert dem jeweiligen Verkehrsaufkommen anpassen. Somit variiert bspw. die Grünzeitdauer über den Tag, ohne dabei aber vorgegeben Mindestfreigabezeiten zu unterschreiten. Lichtsignalanlagen verfügen hierzu über einen Steuerrechner mit einer individuell für jeden Knotenpunkt entwickelten Software. Diese Software wird von speziell ausgebildeten Verkehrsingenieuren geplant, umfangreich getestet und von der jeweiligen Signalbaufirma umgesetzt.

Lichtsignalanlagen ordnen zueinander unverträgliche Verkehrsströme und schalten sie wechselweise auf grün. Im Gegensatz dazu werden verträgliche Verkehrsströme zu Gruppen (Phasen) zusammengefasst und erhalten ihre Freigabe gemeinsam. Damit es zwischen den einzelnen Verkehrsströmen nicht zu gefährlichen Situationen kommt, läuft zwischen den Grünzeiten eine Sicherheitszeit ab, die so lang ist, dass der räumende Strom die Konfliktfläche verlassen hat, ehe der nachfolgende Strom einfährt/läuft. Diese Sicherheitszeit ist unveränderlich.

Es gibt in jedem Steuerrechner mehrere Signalpläne für unterschiedliche Szenarien (bspw. Morgenspitze oder Schwachverkehr), die einem festen Ablauf folgen. Um alle Verkehrsteilnehmer möglichst flexibel berücksichtigen zu können, verfügen moderne Lichtsignalanlagen zusätzlich über verkehrsabhängige Signalpläne. Zur Erfassung aller Verkehrsteilnehmer und zur Ermittlung der Verkehrsstärke sind zahlreiche Detektoren (teilweise unsichtbar) verbaut. In verkehrsabhängigen Plänen gibt es neben der bereits o.g. Freigabezeit auch noch weitere verkehrsabhängig veränderbare Elemente der Signalprogramme.

1.4 Welche Besonderheiten gilt es bei der Ampelsteuerung zu beachten und wie wirken sich beispielsweise – Vorrang der BSAG, Berufsverkehr und Bedarfsampeln aus?

Jede Steuerung ist individuell an die örtlichen Gegebenheiten (Geometrie der Kreuzung, zu sichernde Verkehrsarten, etc.) angepasst. Lichtsignalanlagen in Bremen regeln den Verkehr bedarfsorientiert unter Einhaltung der sicherheitsrelevanten Zeiten.

- 1) Vorrang des ÖPNV – Der ÖPNV hat eine zentrale Rolle bei der Umsetzung einer klimaschonenden Mobilität, insbesondere im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt ist für einen modernen und leistungsfähigen ÖPNV daher nicht nur der Ausbau des Bus- und Straßenbahnnetzes von Bedeutung, sondern auch eine generelle Taktverdichtung und Beschleunigung zur Angebotsausweitung. Zur Beschleunigung des ÖPNV verfügen alle Lichtsignalanlagen über Empfangseinrichtungen für Fahrzeuge des ÖPNV. Busse und Straßenbahnen melden sich über Funk an den Anlagen an, um diese möglichst ohne Halt passieren zu können.
- 2) Berufsverkehr – Je nach Tageszeit werden unterschiedliche Signalpläne geschaltet. Jedes Steuergerät verfügt über mehrere fest hinterlegte Pläne, die vom Verkehrsrechner passend zur jeweiligen Lastrichtung ausgewählt werden. Bestimmte Parameter in der Steuerung ermöglichen zudem, dass die Grünzeiten in Abhängigkeit des Verkehrsgeschehens situativ gebildet werden können.
- 3) Bedarfsampeln - Bedarfsanlagen schalten nur auf Anforderung von zu Fuß gehenden und Radfahrenden auf Grünlicht. In koordinierten Streckenzügen sind sie in die Koordinierung eingebunden, daher kann es zu Wartezeiten kommen.

1.5 Welche Auswirkungen haben die Ampeln in Horn-Lehe auf das weitere Verkehrsnetz und die Verkehrsplanung?

Alle ca. 40 Lichtsignalanlagen im Stadtteil Horn-Lehe sind derzeit notwendig, um den Straßen- und Schienenverkehr mit seinen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen und Ansprüchen verkehrssicher abwickeln zu können. Anlagen im Hauptverkehrsstraßennetz sind in den Verkehrsspitzenzeiten koordiniert, um Verkehre möglichst gebündelt in die Stadt hinein bzw. hinaus zu führen und Nebenstraßen so von Durchgangsverkehren zu entlasten.

1.6 Welche Maßnahmen der Qualitätsverbesserung können initiiert werden und welche Grenzen gibt es?

Die Ziele der Lichtsignalsteuerung werden in erster Linie durch die Bedürfnisse und Interessen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen bestimmt. Da alle einen sicheren, zügigen und angenehmen Verkehrsablauf erwarten, kommt es häufig zu

Zielkonflikten, weil berechtigte Ziele der einzelnen Gruppen oft nicht gleichzeitig erfüllt werden können. Auch zwischen den angestrebten Auswirkungen im Hinblick auf eine hohe Verkehrssicherheit, eine gute Qualität des Verkehrsablaufs, eine Priorisierung des ÖPNV, einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und möglichst geringe Umweltbeeinträchtigungen durch Emissionen kann es zu Zielkonflikten kommen.

Das Amt für Straßen und Verkehr stellt als Straßenbaulastträger funktionale Verkehrsanlagen zur Verfügung und gewährleistet durch Wartung, Störungsbearbeitung und Qualitätssicherung die dauerhafte Verfügbarkeit der Verkehrs- und Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet.

Unregelmäßigkeiten im Verkehrsablauf können viele Ursachen haben, beispielsweise Baustellen, hohes Verkehrsaufkommen, Veranstaltungen oder Verkehrsunfälle.

Selbstverständlich kommt es auch vor, dass technische Komponenten gestört sind. Für diese Fälle stellt das Amt für Straßen und Verkehr auf seiner Webseite Formulare zur Verfügung, mit deren Hilfe jeder Verkehrsteilnehmende auf die Störungen aufmerksam machen kann.

Die größten Gefahren im Straßenverkehr resultieren aus individuellem Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden. Um sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können, sich und andere stets vor Gefahren zu bewahren, muss jeder Mensch die Regeln der Straßenverkehrsordnung kennen und befolgen.

3.2 Bürgerantrag zu einer verbesserten Schaltung der Lichtsignalanlagen für den Radverkehr – Günter Borgmann (13.04.2021)

Voranstellen möchte ich, dass durch diesen Antrag an der Grundstruktur der Ampelschaltungen nichts geändert werden soll. Auch die bestehende Bevorzugung des ÖPNV stelle ich nicht in Frage. Mein Thema ist die meistens viel zu früh endende Freigabe für den Radverkehr auf dem Heerstraßenzug zwischen der Lestra-Kreuzung und der „Schildkröte“.

Geärgert haben mich die kurzen Freigabezeiten für Radfahrende schon länger. Ich habe mich aber auch gewundert (und mache es noch immer), dass in dem einen Falle in der einen Fahrtrichtung nur eine kurze Freigabe für den Radverkehr (und für Fußgänger) geschaltet ist, in der Gegenrichtung aber eine erheblich längere. Für mich eine widersprüchliche Lösung – widersprüchlich wie manche andere.

Inzwischen habe ich einen Blick in die hier maßgebende „Richtlinie für Lichtsignalanlagen“ (RILSA), Ausgabe 2010, nehmen können und feststellen müssen, dass die oftmals in Bremen und insbesondere in Horn-Lehe bislang offenbar nicht gilt, jedenfalls nicht umgesetzt ist.

Ich bin viel in Bremen unterwegs, sehe aber in keinem Stadtteil eine solch restriktive Ampelschaltung für den Rad- und Fußverkehr. Auch in anderen Städten sehe ich eine solche Benachteiligung nicht.

Die RILSA spricht von Geschwindigkeiten (genauer: Räumzeiten) von 1,0 bis 1,5m/sec für Fußgänger*innen und von 4m/sec für Radfahrende (Punkt 2.5.1). Aus der Richtlinie ist überdies nicht erkennbar, weshalb es die in Bremen und auch in Horn-Lehe weitestgehend bevorzugte Zusammenfassung von Fuß- und Radverkehr in der so genannten „Kombischeibe“ geben sollte. Diese Zusammenführung benachteiligt – neben den sowieso schon kurzen Freigabezeiten - den Radverkehr jedoch in erheblichem Maße. Die Richtlinie fordert darüber hinaus Schaltungen, die bei den schwächeren Verkehrsteilnehmern Akzeptanz finden müssen (2.3.1.6). Wenn ich aber sehe, dass Autos noch dutzendumfacher die Kreuzung überqueren können, ich als Radfahrer aber schon warten muss, obwohl ich ohne jede Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs noch mehrfach den Knoten überqueren könnte, dann fehlt es an der geforderten Akzeptanz und führt immer wieder zur Missachtung. Natürlich rechtswidrig, aber doch nachvollziehbar.

Noch eins möchte ich voranstellen. An verschiedenen Wochentagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten variieren bekanntermaßen die Umlaufzeiten in den aufgezeigten Fällen zwischen etwa 1 Minute 10 Sekunden und 1 Minute 50 Sekunden. Trotz der verschiedenen langen Umlaufzeiten ist die Zeitspanne zwischen rot für den Radverkehr und rot für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) immer gleich.

Eine Gleichbehandlung der verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern im Sinne von „jeder nach seiner ihm zugestandenem Geschwindigkeit“ gibt es im Stadtteil bislang nicht. Massiv bevorzugt wird der MIV. Für eine Stadt, die sich Fahrradstadt nennen will, ist das absolut nicht nachvollziehbar.

Konkret sieht es derzeit wie folgt aus, ich beginne bei der "Schildkröte", stadteinwärts:

Leher Heerstraße/Am Lehester Deich

Die Breite der zu überquerenden Straße Am Lehester Deich beträgt (geschätzt) 8 Meter. Die Freigabe für den Radverkehr (in der Kombischeibe) beginnt etwa 1 Sekunde vor dem MIV, endet aber schon nach wenigen Sekunden. Konkret endet sie für den Radverkehr 24 Sekunden vor der des Autoverkehrs. Bei einer Räumzeit von 4m/sec benötigt ein Radfahrer gerade mal 2 Sekunden, um den Lehester Deich zu überqueren, das ist nur etwa 1 Sekunde mehr als ein Auto. Bei den Autofahrern gibt es nur wenige

Rechtsabbieger; es kann daher nicht unterstellt werden, dass geradeaus fahrende Radfahrer die abbiegenden Autofahrer blockieren und damit auch den geradeausfahrenden Autoverkehr behindern würden (was im Übrigen eine Missachtung des Gleichheitsgebotes wäre; andererseits gibt es auch zwei Geradeaus-Fahrspuren für den MIV). Die Freigabezeit für den Radverkehr kann hier um 22 Sekunden verlängert werden.

Lilienthaler Heerstraße/Autobahnzubringer

Wegen der Hauptfahrtrichtung des MIV nach rechts ist dieser Knoten anders zu bewerten. Hier endet die Freigabezeit für den Fuß-/Radverkehr 12 Sekunden, bevor der Querverkehr einsetzt. Das ist bei der Straßenbreite für den Radverkehr gerade noch zu akzeptieren.

Leher Heerstraße/Mühlenviertel

Hier gibt es zwar eine eigene Scheibe für den Radverkehr, die ist aber genauso (kurz) geschaltet wie für den Fußverkehr. Grund soll der aus Oberneuland kommende, stadteinwärts, also linksabbiegende RV sein, für den es dort keine eigene Scheibe mehr gibt, sondern in einer Kombischeibe zusammengefasst ist. Es gibt 3 Sekunden vor dem MIV grün. Für den Radverkehr wird es bereits 10 Sekunden vor dem MIV rot. Bei einer Breite der zu überquerenden Gerold-Janssen-Straße von 12 Metern benötigt der Radverkehr 3 Sekunden zum Queren, 2 Sekunden mehr als ein Autofahrer. Die Freigabezeit kann daher um 8 Sekunden verlängert werden. Auch hier ist eine Behinderung des Autoverkehrs nicht zu erkennen, weil die (wenigen) Rechtsabbieger eine eigene Spur haben.

Ein großer Widerspruch an diesem Knoten: Diagonal gegenüber, wo es keine eigene Rechtsabbiegespur gibt, hat der RV solange grün wie der MIV.

Leher Heerstraße/Vorstraße/Ledaweg

Der Ledaweg hat eine Breite von (geschätzt) 5 Metern, die Vorstraße eine von 7 Metern. Rad- und Autoverkehr bekommen gleichzeitig grün. Rot wird es zuerst an der Vorstraße für die Radfahrer (in der Kombischeibe). Diese können noch einige Sekunden den Ledaweg queren, müssen dann aber vor der Vorstraße halten, dort 15 Sekunden vor den Autofahrern. Bei der Breite der Vorstraße kann die Freigabezeit hier für den RV gerne 12 Sekunden später enden.

Leher Heerstraße/Am Herzogenkamp

Die Breite des Herzogenkamps beträgt etwa 7 Meter. FV/RV und Autos bekommen gleichzeitig grün. Für den Radverkehr wird es schon 22 Sekunden vor denen der Autofahrer rot. Bei der Straßenbreite hier ist für den Radverkehr eine Räumzeit von 2 Sekunden zu kalkulieren, also nur etwa 1 Sekunde mehr als für den Autoverkehr. Die Freigabezeit kann daher um 21 Sekunden verlängert werden.

Für Radfahrende besonders frustrierend ist hier ständig zu sehen, dass die Autofahrer oft noch fahren dürften, es aber wegen des hohen Verkehrsaufkommens nicht können und sie dabei lieber den Knoten verstopfen, während die Radfahrer zwar noch fahren könnten, es aber nicht dürfen, weil deren Freigabezeit vorbei ist. Auch das fördert nicht die Akzeptanz der bestehenden Schaltungen.

Dass die Freigabezeit stadteinwärts an diesem Knoten insgesamt kürzer ist als stadtauswärts im Gegenverkehr, ist dem ÖPNV geschuldet und nicht zu beanstanden.

Leher Heerstraße/Riensberger Straße (Lestra-Kreuzung)

Die Breite der Riensberger Straße beträgt hier mit drei Fahrspuren und Mittelinsel ca. 10 Meter. Autos und FV/RV bekommen gleichzeitig grün. Für den Radverkehr endet die Freigabe 15 Sekunden vor der der Autofahrer. Bei dieser Straßenbreite benötigt der RV 3 Sekunden; die Freigabezeit kann daher um 12 Sekunden verlängert werden.

Quer zur Hauptrichtung

Riensberger Straße/Leher-/Horner Heerstraße (Lestra-Kreuzung)

Die zu querende Horner Heerstraße ist etwa 15 Meter breit. Aus der Riensberger Straße kommend wird es für RV und Autos gleichzeitig grün; hier ausnahmsweise mal ohne Kombischeibe. Außerdem wird es hier für die Autofahrer 2 Sekunden früher rot (!) als für den RV (es geht also auch mal andersherum).

Stadtauswärts

Horner Heerstraße/Berckstraße/Leher Heerstraße (Lestra-Kreuzung)

Die Berckstraße ist hier ca. 10 Meter breit. Die Freigabezeit für die Radfahrer endet 8 Sekunden vor der der Autofahrer. Durch die Kombischeibe muss der Radverkehr an diesem schon 5,5 Sekunden vor einer möglichen Begrenzung der Freigabezeit anhalten und auf die nächste Freigabe warten.

Leher Heerstraße/Luisental

Anders als gegenüber gibt es hier für RV und MIV eine exakt gleich lange Freigabezeit, für den Radverkehr sogar länger als für den gegenläufigen Autoverkehr.

Leher Heerstraße/Lilienthaler Heerstraße

Bei einer Straßenbreite von ca. 20 Metern bekommen die Radfahrer gut 2 Sekunden vor den Autofahrern grün. Die Freigabezeit endet für den RV und den MIV gleichzeitig. Das ist insofern bemerkenswert, weil es hier relativ viele rechtsabbiegende Autofahrer in Richtung Oberneuland gibt. Anders als an den meisten anderen Knoten zeigt sich hier, dass doch eine Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, auch der langsameren, möglich ist.

Lilienthaler Heerstraße/Werner-von-Siemens-Straße

Die Straßenbreite beträgt etwa ca. 7 Meter. Der FV/RV bekommt 3 Sekunden vor den Autofahrern grün und muss bereits 7 Sekunden vor dem MIV anhalten, für den Radverkehr viel zu früh.

Lilienthaler Heerstraße/Kopernikusstraße

Die Straßenbreite beträgt etwa 15 Meter. Zwei Sekunden vor dem MIV bekommt der RV grün. Für den RV wird es in der Kombischeibe 19 Sekunden vor dem MIV rot, obwohl bei dieser Straßenbreite nicht einmal 4 Sekunden zu kalkulieren sind.

Lilienthaler Heerstraße/Am Lehester Deich

Die Straßenbreite beträgt etwa 9 Meter. Der RV bekommt in der Kombischeibe 1 Sekunde vor dem MIV grün. Für den RV wird es jedoch 13 Sekunden vor dem MIV rot. Bei dieser Straßenbreite darf die Freigabezeit für den RV gerne 12 Sekunden länger sein.

Übrige Querverbindungen am Heerstraßenzug

Auch hier gibt es ein buntes Durcheinander von Schaltungen mit Vorlauf-Grün oder ohne, von RV- und Kombischeiben, sogar wieder zusammen für dieselbe Fahrtrichtung, Grün für den RV erheblich kürzer als beim MIV oder aber gleichlang. Meistens jedoch mit Vorteilen für den MIV.

ÖPNV

Die Freigabezeiten können sich für alle übrigen Verkehrsteilnehmer verändern oder verschoben werden, wenn sich Busse und Bahnen des ÖPNV dazwischenschalten. Dabei kann es auch zu verlängerten Freigabezeiten für den in gleicher oder entgegengesetzter Richtung fahrenden Verkehr kommen. Das ist prinzipiell zu akzeptieren. Nicht zu akzeptieren ist jedoch, wenn nur die Freigabezeiten für den MIV verlängert werden, nicht aber für den Radverkehr.

Fußverkehr

Für den Fußverkehr sind die Schaltungen nach der in der RILSA genannten 1,0 bis 1,5 m/sec umzustellen. Auch hier gibt es bislang eine große Benachteiligung.

Weitere Straßen im Stadtteil

Die Benachteiligung des Fuß- und Radverkehrs ist auch in anderen Straßen im Stadtteil zu sehen, zum Beispiel am Hochschulring. Auch da teilweise mit überlangen Wartezeiten, andererseits aber auch mal mit gleich langen Schaltzeiten für alle Verkehrsarten.

Zusammenfassung

Die Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr sind weitgehend nicht richtlinienkonform und erwecken durch die Unterschiedlichkeit den Eindruck von Willkür bei deutlicher Bevorzugung des MIV, beim Beginn, vor allem aber beim Ende der Freigabezeit.

Ich stelle daher den Antrag, dass die Freigabezeiten für den Radverkehr auf dem Heerstraßenzug erst kurz vor denen für den MIV enden, alleine und unmittelbar abhängig von der Breite der zu querenden Straße sowie von der in der RILSA genannten Räumzeit des Radverkehrs von 4m/sec, unabhängig von der je nach Wochentag und Tageszeit geltenden Gesamtumlaufzeit. Andere Kriterien sind für das Ende der Freigabezeit des Radverkehrs nicht relevant und werden nicht berücksichtigt. Das Ganze in Verbindung mit einer Trennung der Schaltzeiten in RV und FV anstelle der bisherigen Kombischeiben. Das ist nicht mehr, aber eben auch nicht weniger, als die LSA-Richtlinie vorgibt. Eine für den Radverkehr verbesserte Ampelschaltung kommt ganz direkt auch dem MIV zugute, weil es weniger Autoverkehr geben wird, wenn der Radverkehr gerechter geschaltet, bequemer und sicherer wird.

Abschließend noch eine Frage, die sich mir bei der Überprüfung der Freigabezeiten gestellt hat. Wie soll ich mich als Radfahrer verhalten, wenn ich aus dem Herzogenkamp komme und zur Straße Luisental fahren möchte? Im Herzogenkamp soll ich links fahren, am Knoten mit der Heerstraße gibt es rechts keinen Überweg und im Luisental muss ich rechts fahren. Da klafft eine Lücke!

Die Anwesenden verständigen sich darüber, dass die schriftlich zur Verfügung gestellten Antworten des Amtes für Straßen und Verkehr nicht noch einmal vorgetragen werden, sondern direkt Fragen oder Stellungnahmen gestartet werden.

Herr Koppel möchte wissen, ob es weiterhin den Vorrang des motorisierten Verkehrs bei der Ampelschaltung gebe. Die Schaltungen entlang des Heerstraßenzuges lassen diese Vermutung aufkommen. Er verweist auf die Fußgängerampeln an den Haltestellen Peter-Henlein-Straße und Höger Weg. Außerdem möchte er wissen, ob es differenzierte Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer geben könne.

Herr Köster erwidert, dass die Zielstellung darin bestehe, allen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden und den Verkehr im Fluss zu halten. Gleichzeitig habe man den Anspruch, die Barrierewirkung des Heerstraßenzuges einzudämmen und die Straßenbahn in der Straßenmitte mit Vorrangschaltung zu berücksichtigen. Es handele sich um einen schwierigen Balanceakt, bei dem weniger die einzelnen Knotenpunkte als vielmehr ganze Verkehrsachsen zu berücksichtigen seien. Dabei kämen diverse Regelwerke zum Einsatz.

Differenzierte Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer seien immer dann möglich, wenn es eine bauliche Abtrennung zwischen Fußgängerfurt und Radfahrerfurt gebe. In Bremen gebe es eine Vielzahl von Furten und nicht allen könne man aus finanziellen Gründen gerecht werden. Dafür gebe es im Rahmen des Bremer Radförderungsprogramms eine Abstimmung über Knotenpunkte unter Beteiligung des senatorischen Ressorts, des Amtes für Straßen und Verkehr sowie des ADFC, um eine Priorisierung für Umbaumaßnahmen vorzunehmen. Ziel der Radfahrerförderung ist, dass vorhandene Verkehrsanlagen an die Bedürfnisse der Radfahrenden in der Form angepasst werden, dass sich daraus keine Nachteile für andere Verkehrsteilnehmende ergeben und die Verkehrsanlage weiterhin funktionsfähig bestehen bleibt. Aktuell befinde man sich in der Stufe 4 dieses Förderprogramms, hinter der 20 bis 22 Einzelmaßnahmen steckten. Eine fünfte Stufe befinde sich in Planung, mit der auch Maßnahmen für Horn-Lehe angemeldet wurden.

Herr Campen ergänzt, dass die Beobachtung längerer Wartezeiten für Fußgänger an den benannten Haltestellen richtig sei. Insbesondere Sicherheitsgründe seien für die Berücksichtigung des gesamten Fahrbahnquerschnitts verantwortlich. Auch spiele die etwas veraltete Steuerungstechnik, welche aktuell noch zum Einsatz komme, eine Rolle für eine eingeschränkte Flexibilität der Schaltung.

Herr Dr. Graaf sehe Informationsbedarf gegenüber der Radfahrenden Bevölkerung, wer, wann, wie und wo an der Kreuzung Leher Kreisel queren dürfe und bittet um Überprüfung, ob von allen Fahrradaufstellflächen eine gute Sichtbarkeit der Ampel gegeben sei.

Herr Campen erörtert, dass alle Lichtsignalanlagen gut sichtbar seien und eine Fehldeutung ausgeschlossen werden könne.

Herr Kairies lobt, dass die Vorrangschaltung der BSAG auf dem Heerstraßenzug gelungen sei. Dass er aber als Fußgänger bis zu sieben Minuten an den Haltestellen Peter-Henlein-Straße oder Höger Weg warten müsse – insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um einen Schulweg handele und die Aufstellfläche nicht immens groß sei – verärgere nicht nur ihn und fördere mitunter die Straßenquerung bei Rot.

Eine Wartezeit von sieben Minuten werden auch von den Vertretern des ASV als zu lang angesehen. Sollte der Verdacht bestehen, dass die Schaltung defekt sei, könne jederzeit auf der Website des Amtes für Straßen und Verkehr eine Störmeldung abgegeben werden.

<https://www.asv.bremen.de/service/stoermeldungen/ampeln-1634>

Die weitere Nachfrage von Herrn Kocik, ob es in Bremen für alle Arten von Störungen eine gemeinsame Mängelmelder-App gebe, musste verneint werden.

Herr Borgmann interessiert, ob die in der Richtlinie Lichtsignalanlagen bezeichnete „geforderte Akzeptanz“ in Bremen umgesetzt werde. Er stellt Fragen bezüglich Räumgeschwindigkeiten an der Kreuzung Am Herzogenkamp und verweist auf seinen umfangreichen Antrag zum Thema.

Da die Beantwortung zu sehr ins Detail gehen würde, wird auf er auf eine schriftliche Antwort verwiesen, die allerdings angesichts des Antragsumfangs einiger Zeit bedürfe.

Die Anwesenden danken den Referenten und hoffen, dass im Zuge der fünften Stufe des Radförderungsprogramms alle Wünsche des Stadtteils berücksichtigt werden.

Herr Köster sichert zu, die Anregungen aufzunehmen. Eine Zusage bezüglich der Umsetzung gebe er nicht. Dafür sei die eigens eingesetzte Arbeitsgruppe unter der Leitung der senatorischen Dienststelle zuständig. Sie erarbeite eine Maßnahmenliste und nehme die Priorisierung vor.

Die Vorsitzende regt angesichts der vielen Beschlüsse an, den Beirat Horn-Lehe in diese Planung einzubeziehen.

Der Fachausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.
--

Zu TOP 4: Beratung von Anträgen des Beirates

4.1 Sofortmaßnahmen am Fußgängerüberweg Leher Heerstraße – Bündnis 90/Die Grünen (23.02.2021)

Zur Minderung der Unfallrisiken werden bis zu 10.000 € aus dem Stadtteilbudget zur Finanzierung der im Sommer 2020 vom Ausschuss beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit am Fußgängerüberweg in der Leher Heerstraße zur Verfügung gestellt.

Die Verkehrsbehörden werden aufgefordert, dem Ausschuss umgehend Kosteneinschätzungen für die beschlossenen Maßnahmen vorzulegen

Begründung:

Anlässlich des schweren Unfalls mit Todesfolge am Zebrastreifen in der Leher Heerstraße hatte der Verkehrsausschuss im Sommer 2020 kurzfristig sowie mittelfristig realisierbare Maßnahmen beschlossen, die mehr Sicherheit am Fußgängerweg versprechen.

Die Stadt ist untätig geblieben, hält die vorhandene Ausstattung für ausreichend und würde nach vorliegender Aussage allenfalls einen Ersatz des Fußgängerüberwegs durch eine Fußgängerampel in Erwägung ziehen, sollten sich die Unfallzahlen so entwickeln, dass ein erhöhtes Sicherheitsrisiko feststellbar sei.

Da trotz der geschehenen schweren Unfälle am Zebrastreifen die Behörden offensichtlich keinen Handlungsbedarf sehen, muss der Beirat eigenes Geld in die Hand nehmen, um zumindest einen Teil der beschlossenen Maßnahmen nun selbst zu finanzieren.

Die Vorsitzende erinnert, dass selbst eine positive Beschlussfassung nicht zwingend eine Umsetzung der Maßnahme zur Folge habe. Hintergrund seien die andauernden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft sowie die Beratungen der Verkehrsunfallkommission. Bis zum Abschluss des Verfahrens werde es keine Aussage zum Bestand des Fußgängerüberweges oder der Errichtung einer Bedarfsampel geben. Das letzte Treffen der Verkehrsunfallkommission fand am 16.04.2021 statt. Der Abschlussbericht werde für den 02.07.2021 erwartet. Sie rät, die Befassung des Antrages bis dahin zurückzustellen.

Beschluss: Der Fachausschuss stellt die Beschlussfassung des Antrages bis zur Vorlage des Abschlussberichtes der Verkehrsunfallkommission zurück. **(einstimmig)**

4.2 Baumfällungen Kita Carl-Friedrich-Gauß-Straße - Bündnis 90/Die Grünen (10.03.2021)

Die mit dem Argument der Giftigkeit vorgenommene Fällung von 10 einige Jahrzehnte alten ökologisch wertvollen Ilex-Bäumen (Baum des Jahres 2021) auf dem Gelände der Kita CFG-Straße hat im Stadtteil für Diskussionen gesorgt.

Vor dieser Fällaktion waren bereits mehrere Bäume an diesem Standort gefällt worden, auf der Baumfällliste 2020/2021 stehen 15 Bäume zusätzlich zu den Ilex Bäumen.

Für das Gelände der Kita Curiestraße stehen auf dieser Liste ca. 20 Bäume.

1. Der Beirat bittet den Umweltbetrieb Bremen um die Beantwortung folgender Fragen:

- Können zukünftig in ähnlichen Situationen andere Lösungen statt der Fällungen gefunden werden, z. B. Abgrenzung des Areals durch einen (kleinen) Zaun?
- Wie viele Bäume genau sind in dieser Fäll- Saison jeweils an den beiden Kita-Standorten gefällt worden?
- Sind weitere Bäume zur Fällung vorgesehen?
- Welche Nach- / Ersatzpflanzungen sind vorgesehen? Wann werden diese durchgeführt?
- Gibt es beim UBB ein „Konzept“ zur Gestaltung und Nachbepflanzung von Kindergärten? Welche Sträucher und Bäume hält der UBB dafür geeignet?

2. Der Beirat fordert in angemessener Zahl Ersatzpflanzungen an den beiden Kita-Standorten in Absprache mit den Kita-Leitungen. Dabei sind wichtige Kriterien wie Artenvielfalt, Schattenspende, Sichtschutz und „Kinderfreundlichkeit“ (siehe z. B. Anhang GUV - Broschüre 2006) zu beachten.

Die vorgesehene Anlage eines Weidentunnels an der Kita CFG-Straße erachtet der Ausschuss als bei weitem nicht ausreichend.

Beschluss: Die mit dem Argument der Giftigkeit vorgenommene Fällung von 10 einige Jahrzehnte alten ökologisch wertvollen Ilex-Bäumen (Baum des Jahres 2021)

auf dem Gelände der Kita Carl-Friedrich-Gauß-Straße hat im Stadtteil für Diskussionen gesorgt. Vor dieser Fällaktion waren bereits mehrere Bäume an diesem Standort gefällt worden, auf der Baumfällliste 2020/2021 stehen 15 Bäume zusätzlich zu den Ilex Bäumen. Für das Gelände der Kita Curiestraße stehen auf dieser Liste ca. 20 Bäume.

1. Der Beirat bittet den Umweltbetrieb Bremen um die Beantwortung folgender Fragen:

- Können zukünftig in ähnlichen Situationen andere Lösungen statt der Fällungen gefunden werden, z. B. Abgrenzung des Areals durch einen (kleinen) Zaun?
- Wie viele Bäume genau sind in dieser Fäll- Saison jeweils an den beiden Kita-Standorten gefällt worden?
- Sind weitere Bäume zur Fällung vorgesehen?
- Welche Nach- / Ersatzpflanzungen sind vorgesehen? Wann werden diese durchgeführt?
- Gibt es beim UBB ein „Konzept“ zur Gestaltung und Nachbepflanzung von Kindergärten? Welche Sträucher und Bäume hält der UBB dafür geeignet?

2. Der Beirat fordert in angemessener Zahl Ersatzpflanzungen an den beiden Kita-Standorten in Absprache mit den Kita-Leitungen. Dabei sind wichtige Kriterien wie Artenvielfalt, Schattenspende, Sichtschutz und „Kinderfreundlichkeit“ (siehe z. B. Anhang GUV -Broschüre 2006) zu beachten.

Die vorgesehene Anlage eines Weidentunnels an der Kita CFG-Straße erachtet der Ausschuss als bei weitem nicht ausreichend. **(einstimmig)**

4.3 Parksituation in der Robert-Bunsen-Straße – Bündnis 90/Die Grünen (30.03.2021)

In der Robert-Bunsen-Straße verursachen ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge sowohl auf der Hochpflasterung der T-Kreuzung Wilhelm-Röntgen-Straße als auch im Straßenabschnitt von dieser Kreuzung bis zur Carl-Friedrich-Gauss-Straße erhebliche Verkehrsbehinderungen. Insbesondere Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind hier Unfallgefahren ausgesetzt. Der Ausschuss erwartet von den Verkehrsbehörden Lösungsvorschläge zur Beseitigung der durch beidseitig und auch im Bereich der Hochpflasterung abgestellte Fahrzeuge entstehenden Verkehrsprobleme durch Störung von Sichtbeziehungen und einem zu eingeeengten Fahrbahnbereich. Zu prüfen sind dabei folgende vom Ausschuss vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Zickzackmarkierungen an allen Bordsteigen im Fahrbahnbereich auf der Hochpflasterung
2. Parkverbot durch Ausschilderung einseitig zwischen Wilhelm-Röntgen-Straße und Carl-Friedrich-Gauss-Straße
3. Parkmarkierungen einseitig oder wechselseitig im gleichen Straßenabschnitt

Der Ausschuss erwartet von den Verkehrsbehörden Machbarkeitsprüfungen sowie Kosteneinschätzungen.

Begründung:

Auf der Hochpflasterung werden Halte- und Parkverbote nicht beachtet. Querenden Fußgängern, vor allem Schulkindern, wird durch parkende Autos die Sicht genommen.

Im folgenden Abschnitt der Robert-Bunsen-Straße wird beidseitig geparkt, obwohl die dann auf knapp drei Meter eingeeengte Restfahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr zu schmal ist. Oft müssen hier entgegenkommende Kraftfahrzeuge zurücksetzen. Zudem sind selbst Begegnungen zwischen Auto und Fahrrad problematisch.

Die Vorsitzende berichtet nach Einbringung des Antrages von einem Ortstermin mit einer Vertretung des Amtes für Straßen und Verkehr am 08.12.2020. Das Parken in der Robert-Bunsen-Straße, rechts abgehend von der Wilhelm-Röntgen-Straße, zeigt oftmals folgendes Bild auf. Es wird über eine längere Strecke auf beiden Straßenseiten geparkt. Somit kann

nur ein Wagen zurzeit die Gasse durchfahren. Sollte nun an beiden Enden jeweils ein PKW in die Gasse einfahren wollen, müssen sich die Verkehrsteilnehmenden irgendwie einigen. Meistens wird dieser Kontakt über Lichtzeichen aufgenommen. In der Regel ist diese Kontaktaufnahme erfolgreich.

Das Phänomen des beidseitigen Parkens, wie in der Wilhelm-Röntgen-Straße, ist zu Hauf in allen Wohngebieten zu finden. Der Einsatz von Mitteln der Straßenverkehrsordnung sei hier nicht angemessen.

Das Ordnungsamt und die Polizei seien zuständig für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs und ggfs. Ahndung von Verstößen. Dem Vorschlag, in der Robert-Bunsen-Straße eine Markierung aufzubringen, um dem Verkehrsteilnehmer deutlich zu machen, wie geparkt werden muss, ist leider gemäß der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig. Die eigentliche Kennzeichnung ist der Bordstein. Dieser zeigt und vermittelt dem Verkehrsteilnehmer, wo und wie geparkt werden muss. Daher kann keine Schraffierung auf der Fahrbahn aufgebracht werden.

Auf Nachfrage erörtert Herr Koopmann, dass das Parken auch außerhalb von Markierungen nach StVO zulässig sein könne und nicht zwingend zu ahnden sei.

Die Antragsteller betonen, dass es sich um einen Prüfauftrag handle. Sogar ein Ortstermin unter Beteiligung von Feuerwehr und Polizei sei denkbar. Hiervon werde zunächst angesichts der Corona-Einschränkungen kein Gebrauch gemacht.

Beschluss: In der Robert-Bunsen-Straße verursachen ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge sowohl auf der Hochpflasterung der T-Kreuzung Wilhelm-Röntgen-Straße als auch im Straßenabschnitt von dieser Kreuzung bis zur Carl-Friedrich-Gauß-Straße erhebliche Verkehrsbehinderungen. Insbesondere Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind hier Unfallgefahren ausgesetzt. Der Ausschuss erwartet von den Verkehrsbehörden Lösungsvorschläge zur Beseitigung der durch beidseitig und auch im Bereich der Hochpflasterung abgestellte Fahrzeuge entstehenden Verkehrsprobleme durch Störung von Sichtbeziehungen und einem zu eingegengten Fahrbahnbereich.

Zu prüfen sind dabei folgende vom Ausschuss vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Zickzackmarkierungen an allen Bordsteigen im Fahrbahnbereich auf der Hochpflasterung
2. Parkverbot durch Ausschilderung einseitig zwischen Wilhelm-Röntgen-Straße und Carl-Friedrich-Gauß-Straße
3. Parkmarkierungen einseitig oder wechselseitig im gleichen Straßenabschnitt

Der Ausschuss erwartet von den Verkehrsbehörden Machbarkeitsprüfungen sowie Kosteneinschätzungen.

Begründung:

Auf der Hochpflasterung werden Halte- und Parkverbote nicht beachtet. Querenden Fußgängern, vor allem Schulkindern, wird durch parkende Autos die Sicht genommen.

Im folgenden Abschnitt der Robert-Bunsen-Straße wird beidseitig geparkt, obwohl die dann auf knapp drei Meter eingengte Restfahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr zu schmal ist. Oft müssen hier entgegenkommende Kraftfahrzeuge zurücksetzen. Zudem sind selbst Begegnungen zwischen Auto und Fahrrad problematisch. **(einstimmig)**

4.4 Zeitlich und räumliche Reduzierung der Sperrung von öffentlichen Verkehrsflächen für private Bauvorhaben – CDU (09.04.2021)

Der Beirat Horn-Lehe fordert die Baubehörde und das Amt für Straßen und Verkehr auf, bei künftigen privaten Baumaßnahmen Genehmigungen für Sperrung von öffentlichen Verkehrsflächen auf ein zeitliches und räumliches Minimum zu reduzieren. Solche Sperrungen müssen in Zukunft vom Beirat bzw. den zuständigen Ausschüssen genehmigt werden. Auch erwartet der Beirat, dass solche Sperrungen auf der Internetseite der VerkehrsManagementZentrale zur Verkehrslage aufgenommen und angezeigt werden.

Daneben verlangt der Beirat Auskunft darüber, wer für die mehrmonatige Sperrung der Straße Schorf in Höhe der Hausnummer 64 für den motorisierten Verkehr im Rahmen eines privaten Bauvorhabens verantwortlich ist und erwartet eine Stellungnahme, warum diese Sperrung in der zeitlichen und räumlichen Ausdehnung genehmigt wurde.

Begründung:

Seit mehreren Wochen ist die Straße Schorf für den motorisierten Verkehr gesperrt. Dies erfolgt im Rahmen einer privaten Baumaßnahme am Schorf 64. Die gesperrte Fläche ist seit Wochen nicht genutzt, so dass eine Sperrung hier nicht tragbar ist. Zudem wird der Verkehr durch die Schönauenstraße und den Schorf zwischen Schönauenstraße und Am Achterdiek umgeleitet. Dies führt zu einer deutlichen Zunahme von Verkehr in diesen beiden Straßen, was aufgrund der baulichen Gegebenheiten auch immer wieder zu kritischen Begegnungen von Verkehrsteilnehmern führt. Eine solche Belästigung von Anwohnern und Gefährdung von Verkehrsteilnehmern ist auf diese zeitliche Dauer absolut inakzeptabel. Eine bessere Planung mit kürzest möglichen Sperrzeiten ist hier notwendig und muss vom Bauträger durchgeführt werden.

Zusätzlich ist es notwendig, dass bei Bauvorhaben solche Inanspruchnahme öffentlicher Flächen in zeitlicher und räumlicher Dimension bereits im Bauantrag offengelegt wird. Nur mit diesen Informationen kann der Beirat Horn-Lehe sein Votum bezüglich eines Bauantrags zukünftig abgeben.

Die Vorsitzende berichtet nach Antragseinbringung von einem im Vorfeld der Sitzung geführten Gespräches mit dem Antragsteller. In diesem wurde dem Antragsteller gegenüber verdeutlicht, dass der Antragsgegenstand in der vorliegenden Fassung nicht zur Abstimmung gebracht werden könne, da hier einerseits die Kompetenzen des Beirates überschritten würden. Die Forderung, dass der Beirat zukünftig über Straßensperrungen zu befinden habe, sei weder durch das Ortsgesetz für Beiräte und Ortsämter noch die Straßenverkehrsordnung gedeckt. Auch beinhalteten das Baugesetzbuch oder die Landesbauordnung keine Rechtsgrundlage, die die Erteilung einer Baugenehmigung von der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen abhängig mache, geschweige dass der Beirat eine derartige Forderung erheben könne.

Darüber hinaus wurden Sachverhalte falsch dargestellt. Die Konzentration auf ein einziges Bauvorhaben in der Straße wurde in den mündlichen Ausführungen des Antragstellers bereits korrigiert. Aufgrund von Datenschutzgründen könnten lediglich die im Beirat befassten Anträge anhand ihrer Hausnummern aufgelistet werden.

Die Zunahme von Verkehr in der Schönauenstraße zu beklagen, sei möglich, politisch aber nicht gerecht gegenüber den Anwohner*innen in der Straße Schorf, die sonst den Verkehr zu ertragen hätten.

Eine Veröffentlichung auf der Website der Verkehrsmanagementzentrale habe stattgefunden.

Schließlich wurde mit dem Antrag eine Stellungnahme des für die zeitliche und räumliche Ausdehnung der Genehmigung zuständigen Bearbeiters gefordert, weshalb der Herr Koopmann von der Polizei als Referent eingeladen wurde.

Herr Koopmann führt aus, dass er die Vollsperrung verantworte. Er sei dankbar für die vorgelegten Fotos der Baustelleneinrichtungen, weil diese nicht die in der Verkehrsanordnung genehmigten Maßnahmen zeigten. Insofern bestehe seine Aufgabe darin, an die zuständigen Bauleiter mit einem normenverdeutlichendem Gespräch heranzutreten.

Herr Dr. Graaf, Herr Koppel und Herr Amenda machen sich für temporäre Öffnungen der Absperrungen sowie die Einhaltung der in der Genehmigung festgelegten Auflagen stark.

Abschließend verständigen sich die Ausschussmitglieder darauf, rechtlich nicht Zulässiges aus dem Antrag zu streichen und die Forderung auf zwei Sätze zu begrenzen.

Beschluss: Der Beirat Horn-Lehe fordert die Baubehörde und das Amt für Straßen und Verkehr auf, bei künftigen privaten Baumaßnahmen Genehmigungen für Sperrung von öffentlichen Verkehrsflächen auf ein zeitliches und räumliches Minimum zu reduzieren. Auch erwartet der Beirat, dass solche Sperrungen auf der Internetseite der VerkehrsManagementZentrale zur Verkehrslage aufgenommen und angezeigt werden. **(einstimmig bei einer Enthaltung)**

Mit Abschluss dieser Antragsbefassung ist die zeitliche Grenze von zwei Stunden erreicht. Die Vorsitzende schlägt mit Blick auf den Kalender vor, kurzfristig eine außerordentliche Sitzung des Fachausschusses zum 03.05.2021 einzuberufen. Nachdem die Tagesordnung nicht abgearbeitet werden konnte, sollen dann insbesondere Anträge zum Stadtteilbudget sowie Anträge aus der Bevölkerung aufgerufen werden.

Beschluss: Der Fachausschuss stimmt dem Verfahrensvorschlag zu und bittet das Ortsamt um Einladung zum 03.05.2021. **(einstimmig)**

Inga Köstner
- Vorsitz und Protokollführung -

Dr. Harald Graaf
- Ausschusssprecher -