

Protokoll
der öffentlichen Planungskonferenz des Beirates Woltmershausen
„Neubewertung und Optimierung der verkehrlichen Situation in Rablinghausen“,
im Gemeindesaal der Kirchengemeinde Rablinghausen, Rablinghauser Deich 1, 28197 Bremen
(Beginn der Sitzung: 18.30 Uhr; Ende: 21:35 Uhr)

Anwesende Beiratsmitglieder:

Brigitte Baumgart	Ole Lindemann	Eike Schubert
Simon Beckmann	Holger Meier	Stephan Schulz
Florian Dietrich	Lukas Prinz	Edith Wangenheim
Tobias Fendt	Aurelia Schleifert	

Anwesende sachkundige Bürger:innen: Anja Leibing, Hermann Lühning

Fehlende Beiratsmitglieder und sachkundige Bürger:innen: Niklas Beek (sk. Bürger), Malte Haak (e), Hartmut Malyssek (sk. Bürger; (e)), Markus Reinhard (sk. Bürger), Jens Riße (e), Kian Samadbin (sk. Bürger; (e)), Jan Thorweger (sk. Bürger)

Anwesende Referent:innen/Gäste: M. Jantzen, R. Karbaumer, K. Schulz (alle Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS)); M. Hartwig (Amt für Straßen und Verkehr (ASV)); I. Bryson (Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft (SUKW)); O. Engelhardt (Polizeirevier Woltmershausen); M. Dierks (Bremischer Deichverband am linken Weserufer); Vertreter:innen der Presse und interessierte Bürger:innen

Eingeladene Vertreter:innen von folgenden Behörden und zuständigen Stellen waren nicht anwesend: Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation (SWHT) zu den TOPs 1 (1.3) und 3 (3.3); Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) zu den TOPs 1 (1.1) und 3 (3.1); Amt für Straßen und Verkehr (ASV) zu den TOPs 1 (1.2), 2 (2.3), 3 (3.4, 3.5 und 3.8) und 4; Bremer Straßenbahn AG (BSAG) zu TOP 1 (1.1); bremenports zu TOP 3 (3.1)

Vorsitz: Uwe Martin

Protokoll und Technik: Anna Schreiner und Fionn Heinemann (alle Ortsamt Neustadt/Woltmershausen)

Einführung in das Thema:

Der Ortsamtsleiter begrüßt die Anwesenden, stellt die zur Planungskonferenz eingeladenen Behördenvertreter:innen sowie weitere Ansprechpartner:innen vor und erläutert den Ablauf der Sitzung.

Die Beiratssprecherin begrüßt ebenfalls die Anwesenden und bedankt sich über die rege Teilnahme. Sie erläutert, dass Rablinghausen im Zuge der Neubebauung am Lankenauer Höft und der Deicherhöhung sich stark verändert habe. Diese Veränderungen führten zu zahlreichen Beschwerden seitens der Anwohner:innen, weswegen sich der Beirat für eine Planungskonferenz entschied und die zuständigen Behörden sowie weitere Ansprechpartner:innen dazu einlud. Sie freut sich auf den Austausch mit den geladenen Gästen und erhofft sich neue Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen zu den im Fragenkatalog genannten Themen.

1. Lankenauer Höft

Der Ortsamtsleiter erläutert, dass der Beirat die Entwicklung auf dem Gelände des Lankenauer Höfts durch den Investor als positiv betrachtet und perspektivisch für eine gute Gesamtsituation sorgen möchte.

1.1 Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Richtung Lankenauer Höft

Die zum Thema geladenen Vertreter:innen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) konnten nicht persönlich zur Sitzung erscheinen. Die strategische Verkehrsplanung von SBMS hat dem Beirat in Abstimmung mit der BSAG eine schriftliche Antwort zukommen lassen, welche den Anwesenden verlesen wird:

Die BSAG befürwortet und fordert einen verlässlichen Ausbau des ÖPNV in Richtung des Lankenauer Höfts. Aktuell wird die Linie 24 nur im Sommerhalbjahr sonntags zum Lankenauer Höft verlängert.

*Im Rahmen der **Stufe 1 der Angebotsoffensive** ist eine Ausdehnung des Betriebs in Richtung Lankenauer Höft vorgesehen. Folgende Betriebszeiten sind ganzjährig geplant: Freitag von 18:45 bis 23:45 Uhr; Samstag von 15:00 bis 23:45 Uhr; Sonntag von 10:00 bis 23:45 Uhr. Geplant ist zu diesen Zeiten eine Verlängerung der Linie 24 alle 20 Minuten, am Sonntagnachmittag ist ein 15-Minuten-Takt geplant. Mit diesem erweiterten Angebot soll einerseits die neue Event-Location am Lankenauer Höft besser angebunden wer-*

den. Gleichzeitig bieten sich gute Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Bus und der Weserfähre, die zwischen dem Pier 2/Waterfront, dem Molenturm und dem Lankenauer Höft pendelt. Mit diesen Betriebszeiten soll das regelmäßige Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr bedient werden. Bei Veranstaltungen außerhalb der genannten Betriebszeiten ist kein Angebot vorgesehen.

Aktuell ist unklar, ob und wann diese Stufe finanziert und beauftragt werden kann. Abgesehen davon bleibt es Veranstaltern jederzeit offen, Mietverkehre bei der BSAG zu beauftragen.

Der anwesende Vertreter von SBMS bezieht sich auf die schriftliche Antwort der strategischen Verkehrsplanung und weist daraufhin, dass eine Finanzierung für die Erweiterung des Busverkehrs auch davon abhängt, ob im Rahmen der Haushaltsaufstellung Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden. Sobald dies der Fall ist, sollte von der Behörde eine Rückmeldung an den Beirat erfolgen.

1.2 Kennzeichnung der Straße Zum Lankenauer Höft mit einem Fahrradstreifen bzw. eine Umwidmung zu einer Fahrradstraße

Die Vertreterin vom ASV entschuldigt sich dafür, dass die zuständige Kollegin verhindert ist und an der Sitzung nicht teilnehmen kann.

Sie erläutert, dass der Straßenquerschnitt der Straße Zum Lankenauer Höft eine Umwidmung zu einer Fahrradstraße ausschließt. Darüber hinaus ist dort als Verkehrsart der Radverkehr nicht vorherrschend. Vielmehr würden die Kraftfahrzeug- (KFZ) bzw. Lieferverkehre sowie der ÖPNV den Streckenverkehr dominieren. Fahrradstreifen als Schutzstreifen wäre aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnittes maximal auf einer Straßenseite möglich. Ansonsten hätte der KFZ-Verkehr nicht ausreichend Fahrbreite.

Die Beiratssprecherin erkundigt sich, ob es weitere Möglichkeiten gebe, um die Geschwindigkeit des Verkehrs auf der Strecke verlangsamen zu können.

Der Ortsamtsleiter möchte in Erfahrung bringen, ob eine Straße mit einem Schutzstreifen für Fahrradfahrer:innen weiterhin von Kraftfahrzeugen (KFZ) mit 50 Kilometer pro Stunde (km/h) befahrbar wäre.

Die Vertreterin vom ASV antwortet, dass sie zu den beiden Fragen keine Auskunft geben könne. Diese wären im Bereich der Straßenverkehrsbehörde angesiedelt und müssten von Ihrer Kollegin beantwortet werden.

Die Beiratssprecherin bittet die Vertreterin vom ASV um eine schriftliche Beantwortung der Anfrage.

Eine Bürgerin meldet sich zu Wort und gibt zu bedenken, dass der Fahrradverkehr auf der Strecke nur deswegen nicht vorherrschend sei, weil das Befahren des Abschnitts mit einem Fahrrad viel zu gefährlich wäre. Deswegen würden die meisten dort mit einem Auto fahren.

1.3 Ausbaupläne des Fährfahrplans und eine ganzjährige Anbindung des Lankenauer Höfts durch die Fähre

Der Ortsamtsleiter berichtet, dass die Behördenvertreter:innen von SWHT nicht zu der Sitzung erscheinen konnten. Dem Ortsamt liegt eine schriftliche Antwort aus dem Ressort vor. Die Antwort wird verlesen:

Die Finanzierung des seit 2013 aus touristischen Gründen durch das Wirtschaftsressort unterstützten saisonalen Fährverkehrs ist auch 2024 durch SWHT gesichert.

Die im Koalitionsvertrag angestrebte ganzjährige Fähranbindung des Lankenauer Höfts folgt dem Ansatz, Fährverkehre auf der Weser innerhalb des ÖPNVs zu etablieren. Das sich die Dreiecksverbindung Pier2-Molenturm – Lankenauer Höft für ein solches Vorhaben anbietet, ergibt sich aus der Machbarkeitsstudie „Fährverkehr auf der Weser und im Wendebassin“. Diese ganzjährige Verbindung folgt jedoch nicht dem touristischen Ansatz, sondern soll ein zusätzliches Angebot innerhalb des ÖPNV schaffen, das zudem zur CO₂-Einsparung beiträgt. Aufgrund der inhaltlichen Ressortzuständigkeit liegt dieses Projekt bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung.

Die Beiratssprecherin äußert ihr Bedauern darüber, dass die zuständigen Ressorts nicht persönlich zur Planungskonferenz erschienen sind. Gemäß § 8 Absatz 1 Satz 5 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter ist die Teilnahme an den Planungskonferenzen für die fachlich zuständigen senatorischen Behörden verpflichtend. Die Behörden sollten sich mit den Anfragen rechtzeitig beschäftigen, ihre Antworten im Rahmen der Planungskonferenz vorstellen und den Beiratsmitgliedern für mögliche Nachfragen zur Verfügung stehen.

Der stellvertretende Beiratssprecher betont, dass die Beiratsmitglieder die Beiratsarbeit ehrenamtlich ausführen würden. Die Vorbereitung einer solchen Planungskonferenz ist mit viel Abstimmungsarbeit verbunden. Die anwesenden Beiratsmitglieder und Bürger:innen haben sich zudem Zeit genommen, um hier zu erscheinen und hofften auf einen Austausch und entsprechende Antworten.

2. Rablinghauser Landstraße

Der Ortsamtsleiter führt in das nächste Thema ein, indem er über die vom Beirat angeschafften und in der Rablinghauser Landstraße angebrachten Geschwindigkeitsmesstafeln berichtet. Die Auswertung der Daten der Geschwindigkeitsmesstafeln zeigt, dass jedes zweite Auto zu schnell fährt und sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält.

2.1 Bewertung der Auswertungsergebnisse von Geschwindigkeitsmesstafeln (GMT) und Vorschläge zu möglichen Maßnahmen gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen

Der Ortsamtsleiter berichtet, dass es bereits im Vorfeld an die Sitzung seitens des Ortsamtes eine Anfrage bezüglich der Messergebnisse an die Verkehrsüberwachung der Polizei Bremen gegeben habe. Die Antwort der Verkehrsüberwachung wird verlesen:

Nach nunmehr hiesig erfolgten sogenannten Beschwerdemessungen zu unterschiedlichen Zeiten an der besagten Örtlichkeit, kann ich Ihnen mitteilen, dass die Rablinghauser Landstraße unsererseits nicht priorisiert überwacht werden wird.

Zu den Gründen: Hiesig wird, unter der Zuhilfenahme diverser Kriterien wie u.a. Messergebnissen, Beschwerdelagen und statistischen Auswertungen zu Verkehrsunfällen, ein sogenanntes Straßenranking im Jahresrhythmus erstellt. Zusammenfassend ist die Rablinghauser Landstraße eher als „langsame“ Straße des sogenannten Vorbehaltsnetzes zu bewerten, was mitunter durch die festgestellte Verstoßquote (Geschwindigkeitsverstöße pro 100 Fahrzeuge) bestätigt wird.

Ein Hinweis zu den Auswertungen der örtlichen Geschwindigkeitsmesstafeln: Zumeist entspannt sich die zunächst als kritisch bewertete Darstellung, wenn die gegebenen Toleranzen, welche wir für jede amtliche Messung zu Grunde legen, als „Filter“ aufgelegt werden. Ein eben solches Entspannen kann ich nach einer hiesigen Filterung ebenfalls bestätigen.

Der Verkehrssachbearbeiter des Polizeireviere Woltmershausen führt weiter aus und erklärt, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung in Bremen erst dann als solche gilt, wenn sie mehr als 10 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Nachdem er die ihm vom Ortsamt zugeleiteten Messergebnisse der Geschwindigkeitsmesstafeln überprüft hatte, ist er zu dem Ergebnis gekommen, dass ca. 4,7% aller Fahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit plus Toleranzgrenze (ab 41km/h) überschreiten würden. Die von den GMT erfassten und in der Auswertung aufgeführten Spitzen könnten aufgrund von fehlenden Personalkapazitäten nicht kontrolliert werden. Dazu müssten die Polizeimitarbeiter:innen die Messungen rund um die Uhr durchführen. Ein solcher Aufwand sei nicht begründbar. Darüber hinaus sollte bedacht werden, dass die Strecke auch von Fahrzeugen der Feuerwehr und von Krankenwagen befahren wird, die in Notfällen deutlich schneller fahren dürften. Vom Revier wurde erst letzte Woche eine eineinhalbstündige Kontrollmessung durchgeführt. Die in der Zeit erfassten Fahrzeuge haben die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h um 1 bis 11 km/h überschritten (max. 41 km/h wurden gemessen).

Die Beiratssprecherin bedankt sich für die Ausführungen und bittet den Verkehrssachbearbeiter um eine schriftliche Darlegung der vorgetragenen Berechnungsgrundlage.

2.2 Unangekündigte Kontrollen als Maßnahme gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen

Der Verkehrssachbearbeiter des Polizeireviere Woltmershausen berichtet, dass vom Polizeirevier zukünftig weitere Kontrollmessungen geplant sind.

2.3 Neuorganisation von Straßenabschnitten in der Rablinghauser Landstraße zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität für den Fahrrad- und Fußverkehr. Vorschläge des Beirates: Einrichtung einer separaten Radspur und eine Reduzierung von Parkraum zur besseren Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden

Die Vertreterin vom ASV legt dar, dass der Querschnitt der Rablinghauser Landstraße klar geordnet sei. Es befinden sich auf beiden Seitenstraßen je ein Fußweg, ein Fahrradweg und ein geordneter Parkstreifen.

Aus Sicht der Behörde hat jede:r Verkehrsteilnehmer:in genügend Platz. Sollte der Beirat überlegen, mehr Platz für den Fahrradverkehr zur Verfügung stellen zu wollen, dann müsste Parkraum wegfallen. Die Beiratsmitglieder sollten sich die Auswirkungen solcher Maßnahmen gut überlegen.

Der Vertreter von SBMS erklärt, dass solche strategischen Umgestaltungsmaßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) strukturiert werden. Der aktuelle [VEP Bremen 2025](#) soll fortgeschrieben werden¹. In den in der Teilfortschreibung des VEP 2030 aufgeführten Maßnahmen und Handlungskonzepten, ist die Rablinghauser Landstraße nicht als Umgestaltungsraum vorgesehen.

Einige Bürger:innen berichten über die durch falsch parkende Autos eingeschränkte Sicht, wenn sie aus den Seitenstraßen auf die Rablinghauser Landstraße fahren möchten.

Der Ortsamtsleiter verweist die Bürger:innen an das Ordnungsamt oder die Polizei.

Der stellvertretende Beiratssprecher äußert den Wunsch, die Tempo-30-Zone bis zu der Einmündung Rablinghauser Deich zu verlängern. Das Ende der Tempo-30-Zone liegt direkt in der Kurve. Einige Autofahrer:innen würden bereits vor dem Verlassen der Tempo-30-Zone beschleunigen und so mit hoher Geschwindigkeit in eine Kurve fahren, die sehr unübersichtlich ist.

Die Vertreterin vom ASV bedauert, dass sie dazu keine Aussage treffen kann. Es gab dazu bereits einen Beiratsbeschluss, auf den seitens des ASV eine Stellungnahme erfolgte.

Die Beiratssprecherin erwidert, dass sie die in der Stellungnahme aufgeführte Begründung des ASV nicht nachvollziehbar findet.

Ein Bürger möchte in Erfahrung bringen, wovon die Entscheidung über die Neugestaltung einer Straße abhängen würde.

Der Vertreter von SBMS antwortet, dass zunächst der geltende VEP auslaufen müsse. Dann würde eine Möglichkeit bestehen, die Straße in die Neuplanung und damit den neuen VEP einzubringen. Bei einer entsprechenden Begründung und mit Erfüllung von bestimmten Kriterien wäre eine Neugestaltung von Straßenzügen auch außerhalb des VEP möglich.

2.4 Querungshilfen auf Höhe des Pflegeheims und der Endhaltestelle der Linie 24 (Schulweg & Zugang zum Weseruferpark)

Die Vertretung vom ASV berichtet, dass es zu dem Thema bereits einen älteren Beiratsbeschluss geben soll. Derzeit gibt es keine Begründung für eine solche Querungshilfe an der besagten Stelle. Daher wäre ein Beschluss des Beirates erforderlich, um in eine erneute Prüfung gehen zu können. Im Rahmen der Prüfung würde das ASV beim SBMS eine Verkehrszählung in Auftrag geben. Mit Hilfe einer solchen Verkehrszählung könnte die Anzahl der querenden Fußgänger:innen und der Fahrzeuge ermittelt werden. Sollte die Auswertung ausreichenden Querungsbedarf ermitteln, könnte die Errichtung einer Querungshilfe veranlasst werden.

Der Ortsamtsleiter ergänzt, dass es sich um einen [Beiratsbeschluss vom 15.11.2021](#) (Einrichtung einer Querungshilfe an der Rablinghauser Landstraße) handelt. Auf eine erst kürzlich erfolgte Sachstandanfrage hin meldete das ASV, dass im Herbst 2023 eine Verkehrszählung in Auftrag gegeben worden ist. Die Auswertung der Verkehrszählung hat ergeben, dass diese fehlerhaft war und nun eine erneute Verkehrszählung beauftragt werden muss. Über einen zeitlichen Rahmen konnte das ASV keine Auskunft geben.

3. Rablinghauser Deich/Westerdeich

Der Ortsamtsleiter erläutert, dass die mit der Realisierung der Küstenschutzmaßnahme erfolgten baulichen Veränderungen in den Straßen Rablinghauser Deich und Westerdeich Anlass für eine Neuregelung des Verkehrs und zu grundsätzlichen Überlegungen für ein Verkehrskonzept entlang des Westerdeichs inkl. der Deichanlage liefern. Auf den Grünflächen des Deichkörpers, die von den Anwohner:innen als Parkflächen genutzt wurden und jetzt durch die aufgestellten Poller nicht mehr zugänglich sind, war das Parken in der Vergangenheit illegal gewesen. Daher sollen Überlegungen zu neuen Parkmöglichkeiten für die Anwohner:innen diskutiert werden.

¹ siehe [Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans](#)

3.1 Neue Parkmöglichkeiten für Anwohner:innen der Straßen Rablinghauser Deich und Westerdeich.

Der Ortsamtsleiter berichtet, dass zu der Anfrage bezüglich der Parkmöglichkeiten auf dem Conver-Gelände eine schriftliche Antwort von Bremenports vorliegt. Die Antwort wird verlesen:

Die Frage nach (öffentlicher und dann sicherlich auch baulich entsprechend herzurichtender) Parkplatzfläche – oder überhaupt nach dem Umgang mit dem restlichen Conver-Gelände - wäre erst nach Realisierung der Hochwasserschutzmaßnahmen neu zu stellen, und dann im Zusammenhang mit dem Straßenverlauf und der zukünftigen (möglicherweise geänderten) Anordnung des Wendeplatzes in diesem Bereich. Es wäre auch zu hinterfragen, für wen diese Stellplätze gedacht wären. Zurzeit werden in diesem Bereich vermehrt überbordende Fahrzeugbestände benachbarter Gewerbebetriebe, sowie abgemeldete Autos abgestellt. Unabhängig hiervon gibt es ein Interesse der Firma LWLcom an der Anmietung bzw. am Erwerb weiterer Betriebsflächen an dieser Stelle. Aktuell wird mit diesem Unternehmen über eine vorübergehende Vermietung (bis 31.12.2025) eines Grundflächenteiles zur Größe von etwa 3.500 qm gesprochen. Aufgrund einer anstehenden Hochbaumaßnahme auf dem eigentlichen Betriebsgrundstück an der Ladestraße 35a sollen dort bisher untergebrachte Arbeitsgeräte zukünftig auf der Mietfläche abgestellt werden. Im genannten Bereich wird der Bewuchs, soweit er nicht der Bremischen Baumschutzverordnung unterliegt, entfernt, eine dünne Schottertragschicht (kein RC-Material) aufgebracht und anschließend ein Bauzaun aufgestellt werden.

Diese Maßnahme soll kurzfristig umgesetzt werden, da die Firma LWLcom dringenden Platzbedarf hat.

Die Beiratssprecherin fügt ergänzend ein, dass der Hohentorshafen zum Beiratsgebiet gehört und der Beirat bei solchen Entscheidungen einbezogen werden muss.

Der Ortsamtsleiter versichert, dass er zu dem geplanten Vorhaben eine Stellungnahme von Bremenports einholen wird.

Die Vertreterin von SUKW, die für die Grünanlage am Deichkörper zuständig ist, geht nochmal auf die Notwendigkeit des Baumschutzes und der damit einhergehenden Abpollerung ein. Das Parken entlang des Deichs auf der Grünfläche war schon immer problematisch. Dadurch wurden die Wurzeln einiger Bäume dauerhaft beschädigt. Deswegen mussten mehrere Linden dort sogar gefällt werden. Die im Fragekatalog aufgeführte tieferliegende Grünfläche gegenüber der Endstation der Buslinie 24 befindet sich in der Verwaltung von Immobilien Bremen. Diese Grünfläche ist Teil des Flurstücks VL 33 und hat eine Größe von 4.700m². Es handelt sich hierbei um ein Entwicklungsgebiet.

Die Anwohner:innen der beiden Straßen äußern ihren Unmut bezüglich der Abpollerung. Die Parksituation habe sich seitdem immer mehr zugespitzt.

Der Ortsamtsleiter bittet die Vertreterin von SUKW um Zusendung von Unterlagen betreffend der Grünfläche gegenüber der Endstation der Buslinie 24.

Zur Frage bezüglich einer möglichen Mit-Nutzung von Parkplätzen der Supermärkte im Stadtteil wurde dem Ortsamt von SBMS eine schriftliche Antwort zugeleitet. Die Antwort wird verlesen:

Zur Sicherstellung von Rettungssicherheit und Barrierefreiheit (und anderen Anforderungen, hier: Baum – und Deichschutz) muss das Parken geordnet werden. Als Konsequenz werden in diesen Bereichen unter Umständen weniger Fahrzeuge im öffentlichen Raum Platz finden. Daher prüft die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung alternative Parkmöglichkeiten in Bremen.

Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie zum Quartiersparken erarbeitet, die im Dezember letzten Jahres begonnen wurde. In diesem Rahmen werden mögliche Standorte für Quartiersgaragen identifiziert. Für vier geeignete Standorte werden grobe Machbarkeitsstudien erstellt. Darüber hinaus werden auch Konzepte für die Mit-Nutzung vorhandener, privater oder halböffentlicher Parkflächen (z.B. an Supermärkten, Kirchen, Firmengebäude, Sportvereinen etc.) untersucht und erste Nutzungen angestoßen. Dabei müssen rechtliche und operative Fragestellungen geklärt werden. Erste Erfahrungen damit liegen bereits in einzelnen Städten vor.

Bei der Identifizierung von möglichen Standorten (für potenzielle Quartiersgaragen oder möglicherweise zu nutzende Parkplätze) können auch alle Bremerinnen und Bremer ihr lokales Wissen einbringen: Aktuell wird dazu eine Befragung vorbereitet, die kurzfristig startet. Die Befragung, die über ein Online-Tool durch den Auftragnehmer organisiert wird, wird den Beiräten noch einmal angekündigt und darüber hinaus per

Pressemitteilung der Öffentlichkeit kommuniziert. Die Studie hat grundsätzlich eine stadtweite Ausrichtung; allerdings sind Quartiere mit einem hohen Parkdruck von besonderem Interesse.

Konkrete Fragen zum KFZ-Parken in bestimmten Straßen müssen durch das ASV beantwortet werden.

Ein Bürger äußert seine Bedenken zum Vorgehen. Er befürchtet, dass die Machbarkeitsstudie u.U. bis zu 5 Jahren dauern könnte und erfragt, ob die Poller in der Zwischenzeit entfernt werden könnten.

Die Vertreterin von SUKW antwortet, dass die neugeschaffene Situation nicht rückgängig gemacht werden kann.

Der Vertreter des Deichverbands am linken Weserufer ergänzt, dass die im Vorfeld an die Maßnahme stattgefundenen Planung fein abgewogen worden ist. Parkplätze, die erhalten werden konnten, wurden wiederhergestellt, z.B. der Parkplatz für das Kleingartengebiet. Weitere Parkplätze sowie die Parkfläche am Weseruferpark werden nach Fertigstellung der Deicherhöhung freigegeben. Eine zusätzliche Versiegelung ist nicht vorgesehen.

Mehrere Bürger:innen äußern Ihre Bedenken bezüglich des aufgesetzten Parkens in der Straße Westerdeich. Da in der Straße überhaupt nicht geparkt werden darf, wird der Beirat nochmals darum gebeten, nach geeigneten Alternativflächen zu suchen und prüfen zu lassen, ob diese sich als Parkflächen eignen.

Die Beiratssprecherin verspricht, dass der Beirat sich für die Neuschaffung von zusätzlichem Parkraum einsetzen wird.

3.2 Nutzungsmöglichkeiten des neu errichteten Deichs für Rad- und Fußverkehr

Der Vertreter des Deichverbands am linken Weserufer erläutert, dass es entlang des Weseruferparks bis zum Ende der Hanseaten Kampfbahn einen Deichverteidigungsweg geben wird, welcher von Fußgänger:innen und nichtmotorisierten Verkehren mitbenutzt werden kann. Von der Hanseaten Kampfbahn bis zum Hohentorshafen wäre ein Weg für den Freizeitverkehr auf der Deichkrone möglich.

Der Vertreter von SBMS ergänzt, dass die zuletzt genannte Fläche noch in Planung sei.

Ein Bürger möchte in Erfahrung bringen, wie der Deichverteidigungsweg beschaffen sein wird.

Der Vertreter von SBMS antwortet, dass der Weg asphaltiert werden soll, allerdings nicht beleuchtet wird. Dies sei auch an anderen Stellen so üblich.

3.3 Verbindung zwischen dem Deichunterhaltungsweg vor der Spundwand im Hohentorshafen und dem Erddeich

Zur obigen Frage wurde dem Ortsamt von SWHT eine schriftliche Antwort zugeleitet. Die Antwort wird verlesen:

Im Bereich unseres Planungsabschnittes am Hohentorshafen sind drei Verbindungen vom Binnenland zum geplanten wasserseitigen Unterhaltungsweg vorgesehen:

- *am Hafenkopf*
- *am westlichen Ende der Schmedeskaje, bei der Firma Gluud*
- *am Übergang zum Rablinghauser Deich.*

Vom derzeit im Bau befindlichen Rablinghauser Deich wird nach Umsetzung unserer Planung eine Wegeverbindung zu dem Unterhaltungsweg bestehen.

Die Beiratssprecherin ergänzt, dass die SWHT die Planungen dem Beirat noch dieses Jahr vorstellen wird.

3.4 und 3.5. Neugestaltung der Verkehrsführung durch eine einseitige Fahrtrichtung in den Straßen Rablinghauser Deich und Westerdeich

Der Vertreter von SBMS erläutert, dass es dem Beirat freisteht, die Einrichtung einer Einbahnstraße mit einem Beschluss zu fordern. Dieser Vorschlag wurde dem Beirat seitens des ASV bereits zugeleitet. Solch eine Forderung sollte im Vorfeld gut abgewogen werden.

Der stellvertretende Beiratssprecher erwidert, dass der Beirat davon ausgegangen ist, diesen Vorschlag in der Planungskonferenz vertiefend diskutieren zu können. Umso mehr würde er bedauern, dass die zuständige Kollegin verhindert ist.

Ein Bürger gibt zu bedenken, dass die Autofahrer:innen beim Befahren einer Einbahnstraße sich dazu verleiten lassen könnten, schneller zu fahren. Darüber hinaus müssten dann die Anwohner:innen weitere Wege in Kauf nehmen, um an ihr Ziel zu gelangen.

Eine Bürgerin erfragt, ob es möglich sei, am Ende der Straße Rablinghauser Deich eine Spielstraße einrichten zu lassen.

Die Vertreterin vom ASV antwortet, dass bei der Einrichtung einer Spielstraße unterschiedliche Kriterien und Randbedingungen zu erfüllen seien. Zum Beispiel darf der Bereich der Spielstraße nicht zu lang sein. Auf dem Rablinghauser Deich sieht sie keine Möglichkeit, eine Spielstraße einrichten zu können.

3.6 Carsharing-Angebote in der Straße am Westerdeich

Die Ausführungen zum Thema Carsharing-Angebote in der Straße Westerdeich werden im Themenkomplex unter Punkt 5. Mobilität erläutert.

3.7 Weser-Radweg als attraktive Wegführung für den Radverkehr

Die Vertreterin von SUKW erläutert, dass im Rahmen der Sanierung des Weseruferparks geplant ist, die touristische Route zum Lankenauer Höft auszubauen. Mit dem Ausbau soll bereits Ende des Jahres 2024 begonnen werden. Die anteilige Finanzierung würde aus dem von der Bundesregierung initiierten Sonderprogramm „Stadt und Land“ kommen. Die Bundesförderung in Höhe von 2 Millionen Euro ist im August 2023 bewilligt worden. Im Dezember 2023 wurden in der zuständigen Deputation weitere 10% der Gesamtausgaben bewilligt, sodass die finanziellen Mittel für den Ausbau und zur Weiterentwicklung des Radverkehrs entlang des Weseruferparks zur Verfügung stehen würden. Der Vorentwurf der Planungen soll kurzfristig im Beirat vorgestellt werden. Geplant ist ein 4 Meter breiter Weg für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Derzeit befindet sich das Ressort noch in Abstimmungen mit der Hal über Bremer Fahrgastschiffahrt GmbH und dem Betreiber vom Lankenauer Höft. Im Rahmen der baulichen Maßnahme würden die auf der Strecke vorhandenen Bankplätze sowie Fahrradstellplätze erneuert und ggf. verlegt. Die bauliche Maßnahme soll in vier Bauabschnitten erfolgen und umfasst u.a. auch die Anpassung der Grünanlage am Lankenauer Höft.

Der stellvertretende Beiratssprecher bedankt sich für die Ausführungen und erkundigt sich nach den Planungen bezüglich des Spielplatzes.

Die Vertreterin von SUKW antwortet, dass die Finanzierung für die Herrichtung des Spielplatzes in der Verantwortung der Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport liegen würde und sie dazu nicht auskunftsfähig sei.

3.8 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Westerdeich

Die Vertreterin vom ASV erläutert, dass eine Fahrradstraße primär für den Radverkehr gedacht ist. Da auch in der Straße Westerdeich der Fahrradverkehr keine vorherrschende Verkehrsart darstellt, kann in diesem Bereich keine übergeordnete Radstrecke angeordnet werden. Man sollte sich grundsätzlich von einer Fahrradstraße nicht zu viel versprechen, da der Verkehrsraum als solcher erhalten bleibt.

Eine Bürgerin betont, dass die KFZ-Fahrer:innen in einer Fahrradstraße rücksichtsvoller fahren würden. Mit dieser Maßnahme wäre demnach das Ziel einer verbesserten Sicherheit insbesondere für den Fahrradverkehr erreicht. Als positives Beispiel nennt sie die Straße Neustadtswall im Stadtteil Neustadt.

Die Vertreterin vom ASV erwidert, dass die Ausgangssituation in der Straße Westerdeich nicht vergleichbar wäre, da in der Straße Neustadtswall ein breiterer Straßenraum zur Verfügung stehen würde und mehr Fahrradverkehr unterwegs sei.

Ein Beiratsmitglied findet es bedauerlich, dass es seitens des ASV überwiegend zu negativen Bewertungen kommt, wenn die Beiratsmitglieder Vorschläge zu verkehrlichen Optimierungen machen. Er hätte sich gefreut, wenn die Behördenvertreter:innen ihrerseits entsprechende Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrssituation überlegt und in der Planungskonferenz vorgestellt hätten.

Der Ortsamtleiter unterbricht die Sitzung für 15 Minuten für eine Erholungspause. Einige Bürger:innen, Vertreter:innen der Behörden und Teilnehmer:innen der Planungskonferenz, die für die weiteren Tagesordnungspunkte nicht angefragt waren, verlassen die Sitzung. Nach 15 Minuten wird die Sitzung weitergeführt.

4. Kita/Grundschule

Der Ortsamtsleiter berichtet, dass es in der Straße Dorfkampsweg im Bereich der Grundschule Rablinghausen und der Kindertagesstätte Charlotte Niehaus insbesondere morgens zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen kommt. Insbesondere das Parkverhalten und die Fahrweise der PKWs gefährden die Kinder auf dem Weg zur Kita und Grundschule. Sowohl Appelle von Seiten der Schule und der Kita als auch die regelmäßige Präsenz der Polizei konnten die Situation bislang nicht nachhaltig verbessern. Eine Veränderung der Verkehrsführung im Dorfkampsweg und grundlegende Eingriffe in die Parksituation erscheinen notwendig, um einerseits den Verkehrsfluss im Dorfkampsweg zu entschleunigen und PKW-Nutzenden einen Anreiz zu bieten ihre Fahrzeuge andernorts abzustellen und ggf. die letzten Meter zur Schule zu Fuß zurückzulegen. Der Beirat hat in seinem Fragenkatalog darum gebeten, Maßnahmen zur verbesserten Sicherheit der Kinder bei der Überquerung der Straße vorzuschlagen.

Der Verkehrssachbearbeiter des Polizeireviers Woltmershausen berichtet, dass vom Polizeirevier die zuständige Kontaktpolizistin die Straße regelmäßig aufsuchen würde. Sie hat in letzter Zeit keine Verstöße feststellen können. Sollte es Verstöße geben, dann würden diese geahndet. Es wären darüber hinaus keine Unfälle feststellbar.

Ein Bürger wendet ein, dass die Eltern sich in der Zeit, in der die Kontaktpolizistin vor Ort ist, anders verhalten würden als sonst.

Die Vertreterin vom ASV erläutert, dass in der Straße bereits Tempo 30 gelten würde. Es wäre möglich eine Querungsmöglichkeiten mit Hilfe einer Hochpflasterung zu schaffen. Dafür müsste das ASV wissen, an welcher Stelle genau sich die möglichen Gefahrensituationen abspielen.

Die Beiratssprecherin berichtet von zwei Schwellen, die den Kindern keine Sicherheit bieten würden. Ein Fußgängerüberweg würde für mehr Sicherheit sorgen und erkundigt sich, ob ein solcher in der Straße grundsätzlich möglich sei.

Die Vertreterin vom ASV erklärt, dass ein Fußgängerüberweg in einer Tempo-30-Zone nicht notwendig sei. Es würden allerdings Ausnahmen gelten, insbesondere, wenn schutzbedürftige Personen betroffen sind. Ob in der Straße Dorfkampsweg die Voraussetzungen für einen Fußgängerüberweg gegeben sind, muss zunächst geprüft werden. Im Rahmen der Prüfung müssten die verkehrsbehördlichen Voraussetzungen angeschaut werden. Die Anfrage könne der Beirat an ihre nicht erschienene Kollegin stellen.

Die Beiratssprecherin erläutert, dass es sich um eine dreizügige Grundschule mit ca. 200 Kindern und eine Kindertagesstätte mit 110 Plätzen handelt. Es würde demnach genügend schutzbedürftige Personen geben.

Eine Bürgerin betont, dass das eigentliche Problem ein Verhaltensproblem der Eltern sei. Sie befürchtet, dass ein Fußgängerüberweg an diesem Verhalten nichts ändern wird. Sie schlägt vor, den gesamten Straßenabschnitt morgens zur Bringzeit und mittags zur Abholzeit ganz abzusperren.

Die anwesende Schulleitung begrüßt die Idee mit dem Fußgängerüberweg und könnte Vorschläge machen, an welcher Stelle dieser sinnvoll wäre. Sie könnte sich darüber hinaus die Straße Dorfkampsweg als eine Einbahnstraße vorstellen, wenn es darum geht, den Verkehr zu reduzieren. Die Idee mit der Abspernung würde ihr persönlich am besten gefallen.

Eine anwesende Bürgerschaftsabgeordnete (Fraktionssprecherin der CDU für Senioren, Gleichstellung, Bürgerbeteiligung und Beiräte) gibt einen Hinweis bezüglich einer solchen in der Grundschule an der Melanchthonstraße umgesetzten Abspernung. Sie empfiehlt, den Beirat Walle bzw. das Ortsamt West zu befragen, wie so eine Maßnahme umgesetzt werden kann.

Die Vertreterin von SBMS gibt zu bedenken, dass der Beirat sich bezüglich solcher Maßnahmen bei der zuständigen Referentin für Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit von SBMS erkundigen sollte. Es könnte sein, dass solche Maßnahmen nicht mehr umgesetzt werden dürfen.

5. Mobilität

Die Vertreterin von SBMS (Strategische Verkehrsplanung/E-Mobilität, Ladesäulen) gibt einen Überblick zur Verteilung von Ladesäulen in Bremen. Um die Verkehrswende vorantreiben zu können, müsste der Ausbau neuer Antriebstechnologien sichergestellt und damit eine Ladeinfrastruktur hergestellt werden. Da in der Regel die Ladesäulenanbieter:innen über die Standorte entscheiden, soll ein Ladeinfrastruktur-

konzept aufgestellt werden, um nach Bedarfen planen zu können. Das Konzept befindet sich derzeit noch in Vorbereitung und soll demnächst beschlossen werden. Es handelt sich dabei um eine Rahmenplanung. Konkrete Planungen zu Umsetzung würde es noch nicht geben.

Eine sachkundige Bürgerin möchte in Erfahrung bringen, ob es für den Stadtteil Woltmershausen bereits konkrete Empfehlungen geben würde.

Die Vertreterin von SBMS antwortet, dass sie keine Details aus dem Konzept bekanntgeben darf, da sich dieses noch in Abstimmung befinden würde. Es gibt allerdings für alle Stadtteile entsprechende Vorschläge. Das Ressort plant eine weitgehend flächendeckende Versorgung, bei der es sich um eine andere Art von Infrastruktur handeln wird, als die bisher bekannte Tankstelleninfrastruktur. Die Ladeinfrastruktur, eine entsprechende Prognose und weitere Details könnten zur gegebenen Zeit im Ladeinfrastrukturkonzept nachgelesen werden.

Die Vertreterin von SBMS (Strategische Verkehrsplanung/EU- und Innovationsprojekte, Shared Mobility, Mobilitätsmanagement) erklärt die verschiedenen Formen des Carsharing: 1) stationsbasierte, 2) stationsunbasierte und 3) kombinierte Form und dass diese jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr hätten. Die Entlastungseffekte wären bei der stationsbasierten und der kombinierten Form am deutlichsten festzustellen. Eine in Bremen durchgeführte Studie hat darüber hinaus ergeben, dass ein stationsbasiertes Fahrzeug 16 Privatfahrzeuge ersetzen könnte. Im Jahr 2014 gab es in Woltmershausen ca. 56 Carsharingnutzer:innen und keine einzige Station. Mittlerweile gibt es im Stadtteil drei Stationen, sechs Fahrzeuge und 336 Nutzer:innen. Da Carsharing in Bremen nicht subventioniert wird, müssen die Anbieter:innen bei der Standortwahl darauf achten, dass in unmittelbarer Nähe solch einer Station sowohl Gewerbe (Nutzung vorwiegend tagsüber) angesiedelt ist als auch Wohngebiete (Nutzung vorwiegend abends und am Wochenende) vorhanden sind. Ein entsprechendes Gleichgewicht bei der Nutzung des Carsharing-Angebots zwischen Gewerbe und Anwohner:innen soll eine Auslastung gewährleisten, die für die Anbieter:innen rentabel ist. Entscheidend sei auch die Art des Gewerbes und es müssten gut erreichbare, gut sichtbare und vor allem sichere Orte sein.

Die Auslastung der kombinierten Form in Woltmershausen gleicht nicht der Auslastung in der Neustadt. Daher wäre die Errichtung von Stationen im Umfeld der Straßen Rablinghauser Deich und Westerdeich für die Anbieter:innen nicht rentabel. Alternativ wäre ein Standort für ein Mobilpünktchen im Kreuzungsbereich Kamphofer Damm und Woltmershauser Straße denkbar. Als weitere interessante Standorte könnten die Dötlinger Straße (Standortvorschlag aus 2014), der Kreuzungsbereich Auf dem Bohnenkamp und Ochstumstraße und ggf. das Tabakquartier bei der Standortplanung Berücksichtigung finden.

Ein Beiratsmitglied möchte in Erfahrung bringen, ob bei einer Standortwahl eine Mit-Benutzung von Supermarktparkplätzen im Stadtteil in Erwägung gezogen wird.

Die Vertreterin von SBMS antwortet, dass die Stadtgemeinde Bremen grundsätzlich nur auf öffentlichem Grund planen darf. Außerdem würden nicht alle Supermarkteigentümer:innen an Carsharing-Anbieter:innen vermieten wollen.

Die Beiratssprecherin und der Ortsamtsleiter bedanken sich bei allen Beteiligten. Der Ortsamtsleiter schließt die Sitzung.

Edith Wangenheim
Beiratssprecherin

Uwe Martin
Sitzungsleitung

Anna Schreiner
Protokollführung