

**Freie Hansestadt Bremen
Ortsamt Horn-Lehe**

PROTOKOLL

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

DATUM	BEGINN	ENDE	SITZUNGSORT
09.04.2024	18 Uhr	20.20 Uhr	Gemeindesaal der ev. Kirchengemeinde Horn

TEILNEHMER_INNEN

Ortsamt	: Inga Köstner (OAL), Vorsitz + Protokoll
Beirat/Ausschuss	: Dr. Carsten Bauer, Katy Blumenthal, Paul Ditter, Jason Marx, Claus Gülke , Philipp Eilers (ohne Stimmrecht), Ingrid Porthun
Entschuldigt	: Manfred Steglich, Erk Schneider, Dr. Harald Graaf
Unentschuldigt	:
Gäste	: - Robert Bartsch (Amt für Straßen und Verkehr) - Jörg Templin (Dipl.-Phys. Ingenieurbüros Bonk, Maire, Hoppmann PartGmbH) - Karl-Heinz Bramsiepe (OAL Borgfeld, bis 19 Uhr) - Jannis Fricke (Beiratsmitglied Borgfeld)

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung und Beschluss der Tagesordnung
2. Beschluss des Protokolls der Sitzung vom 12.03.2024
3. **Anhörung Tempo 30 Strecke – Lärmschutz Borgfelder Heerstraße → Lilienthaler Heerstraße**
4. Anträge des Beirates
5. Wünsche, Fragen, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten aus der Bevölkerung
6. Berichte des Amtes → Mitteilungen, Verkehrsanordnungen
7. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder wurden per Email vom 02.04.2024 zur Sitzung eingeladen.

Zu TOP 1: Begrüßung und Beschluss der Tagesordnung

Die Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Fachausschusses und Gäste der Sitzung.

Beschluss: Die vorliegende Tagesordnung wird ohne Änderungen und/oder Ergänzungen genehmigt. (einstimmig)

Zu TOP 2: Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 12.03.2024

Beschluss: Der Fachausschuss genehmigt das Protokoll der Sitzung vom 12.03.2024 ohne Änderungen und/oder Ergänzungen. (einstimmig)
--

Zu TOP 3: Anhörung Tempo 30 Strecke – Lärmschutz Borgfelder Heerstraße → Lilienthaler Heerstraße

Die Vorsitzende leitet thematisch ein. Demnach haben Anwohnende der Heerstraße im Sommer 2021 eine Petition an die Bremische Bürgerschaft gerichtet, mit der sie eine dauerhafte erhebliche Lärmbelästigung beklagten. Im Sommer 2022 fand unter Beteiligung der Ortsämter und Beiräte Borgfelds und Horn-Lehes ein Ortstermin des Petitionsausschusses

statt. Daraufhin forderte dieser ein Lärmgutachten, um weitergehende Entscheidungen treffen zu können. Im Ergebnis soll nun in Teilen des Heerstraßenzuges eine dauerhafte (Borgfeld) und in Teilen eine auf die Nachtstunden begrenzte (Horn-Lehe) Geschwindigkeitsreduzierung erfolgen. Die Vorstellung des Gutachtens bzw. die daraus resultierenden Rückschlüsse werden von den Gästen vorgetragen.

Herr Bartsch beleuchtet ebenfalls die Historie zu der Maßnahme. Er erklärt, dass es den Verdacht gab, dass Lärmwerte nicht nur nachts, sondern auch tagsüber überschritten sind. Deshalb habe sich das Amt für Straßen und Verkehr für ein Gutachten ausgesprochen. Im September 2023 habe es Verkehrszählungen gegeben. Im Januar 2024 wurde das schalltechnische Gutachten erstellt und im Nachgang Betriebspläne für Tempo 30 unter anderem den Beiräten Borgfeld und Horn-Lehe mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt. Herr Templin wird um Erörterung der Gutachtenwerte mittels Präsentation – die im Nachgang auf der Website des Ortsamtes veröffentlicht wird – gebeten.

Herr Templin erklärt, wie die Ergebnisse zu bewerten sind. Bei dem Heerstraßenzug (Borgfelder Heerstraße, Lilienthaler Heerstraße, Leher Heerstraße) handelt es sich um eine Bestandsstraße. Für diese habe der Gesetzgeber keine Höchstwerte für Verkehrslärm festgelegt. Bei neugebauten Straßen gilt eine Grenze von 59 Dezibel (A) tagsüber.

Anmerkung der Vorsitzenden:

In der deutschen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind Immissionsgrenzwerte festgelegt, die zum Schutz der Bevölkerung beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht überschritten werden dürfen.

1.	Maximale Grenzwerte in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
2.	Maximale Grenzwerte in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
3.	in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Für die Beurteilung, ob der Verkehrslärm an einer Straße zu laut ist, müssen sich Gutachter auf Bezugspegel – also die Geräuschbelastung am Immissionsort – berufen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt der Verkehrslärm bis zu 67 dB (A) tagsüber und bis zu 57 dB (A) nachts im grünen, zwischen 68 und 69 dB (A) tags und 58-59 dB (A) nachts im gelben und ab 70 dB (A) tags beziehungsweise 60 dB (A) nachts im roten Bereich. Im gelben Bereich ist über eine Beschränkung nachzudenken, im roten Bereich besteht zwingend Handlungsbedarf.

Herr Templin erörtert weiter, dass die Verfahren für schalltechnische Gutachten immer rechnerische Verfahren sind. Bei Messungen würde immer nur ein Wert – und zwar der aktuelle Wert – dargestellt. Messungen unterliegen Schwankungen und stellen keine statistischen Werte dar.

Rechenverfahren hingegen seien immer rechtlich abgesichert. Beim Vergleich von Mess- und Rechenwerten, liegen Messwerte in der Regel unter den Rechenwerten.

Die Rechenwerte setzen sich aus einer maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke (bestehend aus der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Anzahl der Pkw und Lkw in einer Stunde) zusammen. Dabei erfolgt der Rückgriff immer auf gemittelte Werte, Ausreißerwerte bleiben unberücksichtigt. Das Tagesmittel bezieht sich auf einen Zeitraum von 16 Stunden, das Nachtmittel auf 8 Stunden.

Die höchsten Werte treten an Lichtsignalanlagen auf. Herr Bartsch betont, dass das Amt für Straßen und Verkehr an den Kreuzungen Daniel-Jakobs-Allee und Am Lehester Deich eine Ermessensreduzierung auf Null habe, da eine Pflicht zum Einschreiten bestehe. Der

Straßenverlauf zwischen den beiden Kreuzungen weist nur eine knappe Unterschreitung der Höchstwerte auf. Aus diesem Grund besteht zwingender Handlungsbedarf, die Geschwindigkeit auch tagsüber auf Tempo 30 zu reduzieren.

Zwischen der Straße Am Lehester Deich und Kopernikusstraße gibt es nur im Kreuzungsbereich Kopernikusstraße eine Überschreitung, bei der auch tagsüber eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 erfolgen muss.

Im weiteren Verlauf der Lilienthaler Heerstraße zwischen Kopernikusstraße und Leher Heerstraße besteht tagsüber kein Handlungsbedarf.

Herr Templin trägt vor, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung immer eine Entlastung zwischen 2,3 und 2,6 dB (A) bringt. Ab einem rechnerischen Wert von 2,1 dB (A) werde auf 3 dB (A) aufgerundet.

Da nachts andere Höchstwerte für die Schallpegelbewertung gelten, verändert sich die Tabelle für die Uhrzeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr drastisch, da auf dem gesamten Heerstraßenzug Höchstwertüberschreitungen vorliegen.

Herr Bartsch greift die Frage nach der Wirksamkeit der Maßnahme vorweg, da auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung die vorgegebenen Richtlinien nicht erreicht werden. Die Maßnahme sei dennoch sinnvoll, weil es dennoch einige Lärmrentlastungen bzw. Lärmreduzierungen gibt, die den Anwohnenden nutzen.

Nach Abschluss der Gutachtenvorstellung weist Herr Bartsch auf das weitere Verfahren hin. Die Straßenverkehrsbehörde werde nach Abschluss der Anhörung zur Verkehrsordnung Tempo 30 in der Borgfelder und Lilienthaler Heerstraße eine Entscheidung treffen, die Schaltungen der Lichtsignalanlagen anpassen – hierbei sind aber nur die sogenannten Schutzzeiten gemeint – und im Frühsommer 2024 die Maßnahme durch Aufstellen einer Tempo 30-Beschilderung umsetzen.

Anmerkung der Vorsitzenden:

Im Anschluss an die Präsentation folgen sehr viele Nachfragen aus den Reihen der Beiräte, die teilweise widersprüchlich beantwortet wurden. Deshalb erfolgt an dieser Stelle lediglich die Auflistung von Fragen und Antworten.

Frage	Antwort
Ist der Lärm der Autobahn sowie des Autobahnzubringers in die Berechnungen eingeflossen?	Nein
Bleibt die Straßenbahn bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h?	Die Straßenbahn fährt nicht auf der Straße. Das Amt für Straßen und Verkehr hat sich an die geltenden Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu halten. Für die Straßenbahn kommt die BOStrab – die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen zur Anwendung.
Wird unterschieden zwischen Pkw-Lärm und Lkw-Lärm?	Sicherlich sind Lkw-Lärmpegelbestimmend, aber eine Auflistung des Pkw- und Lkw-Anteils sei nicht möglich.
Um Ursache und Wirkung nicht zu verkennen, würde dann die Geschwindigkeitsreduzierung für Lkw nicht ausreichen?	Nein
Wenn die Lärmpegel um die Lichtsignalanlagen am höchsten sind, hat	Im Rechenmodell gibt es keinen Brems- und Beschleunigungsvorgang, da hiermit im

das sicherlich mit dem Abbrems- und Anfahrtsvorgang zu tun. Beide Vorgänge sind sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 vorhanden. Wieso wirkt sich dann eine Temporeduzierung positiv auf den Lärm aus?	Modell sichere Werte generiert werden. Damit ist das Modell nicht mit der Realität zu vergleichen.
Wenn die Lilienthaler Heerstraße grundsätzlich kein Problem aufweist, sondern nur rund um die Lichtsignalanlagen erhöhte Werte errechnet wurden, besteht doch keine Notwendigkeit für eine Geschwindigkeitsreduzierung?	Doch, da die Werte für die Nacht zu hoch sind und mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auch eine Lärminderung erreicht werden kann.
Ist der Stau während des Berufsverkehrs nicht lauter, obwohl die Geschwindigkeit deutlich reduziert ist?	Stau wird im Rechenmodell nicht berücksichtigt.
Ist es richtig, dass das menschliche Gehör eine Änderung der Lautstärke erst ab 3 dB wahrnimmt?	Ja. Es gilt die Festlegung, dass bei einer Änderung ab 2,1 dB auf 3 aufzurunden ist.
Eigentlich sind keine Schallgrenzen für Bestandsstraßen vorgesehen, aber nun werden Richtwerte herangezogen, damit eine Temporeduzierung erfolgen kann?	Die in der Kirchbachstraße (Schwachhausen) umgesetzte Geschwindigkeitsreduzierung befand sich im Klageverfahren vor dem Verwaltungsgericht. Hierin wurden eindeutige Vorgaben für das Amt für Straßen und Verkehr formuliert.
Wenn der Lärm um Lichtsignalanlagen als problematisch bewertet wird, wären dann Kreisverkehre eine sinnvolle Alternative?	./.
Die durchschnittlich errechneten 3 dB Lärmreduzierung stellen die unterste Grenze der Wahrnehmung dar, was bedeutet, dass die Petenten nach der Temporeduzierung nichts wahrnehmen und weiter gefrustet sind?	./.
Ist das Amt für Straßen und Verkehr ausschließlich zuständig?	In Anwendung der StVO ist in Bremen das Amt für Straßen und Verkehr zuständig. Die Beteiligung wurde auf die Beiräte übertragen, weshalb eine Anhörung erfolgt. Bei unterschiedlichen Sichten, ist es Aufgabe der senatorischen Behörde, möglichst Einvernehmen herzustellen, wengleich das Einvernehmen für Tempo-30-Zonen besteht. Bei Tempo-30-Strecken entscheidet das ASV abschließend.
Besteht aufgrund der ermittelten Werte Handlungsbedarf für die Behörde?	Ja
Es werden in der Diskussion gefühlte, tatsächliche und berechnete Geschwindigkeitswerte durcheinander angewendet?	Ja
Warum werden andere Straßen bei dem Wunsch des Beirates nach Geschwindigkeitsreduzierung ausgespart?	./.
In welchem Abstand werden die Verkehrsschilder aufgestellt?	Hierzu muss eine gesonderte Prüfung erfolgen. Normalerweise etwa 100 m vor den rot gekennzeichneten Bereichen.

Welche anderen Kriterien – beispielsweise Lichtsignaländerungen, Stau, Lärm, Abgase – fließen in die Entscheidung für eine Geschwindigkeitsreduzierung mit ein?	Keine. Die Berechnungsgrundlage bilden die Verkehrszählungen mit Anzahl der Autos sowie das entsprechende Berechnungsmodell aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
Sind Maßnahmen wie beispielsweise ein Park-and-Ride überlegt, um Dauerstau zu vermeiden oder um den Autoverkehr einzuschränken?	Nein, hierfür sind bekanntermaßen keine geeigneten Flächen vorhanden.
Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung besteht die Gefahr, dass sich wieder Schleichverkehr über die Kopernikusstraße bildet und eine Belastung der Wohngebiete erfolgt.	Eine Verkehrsverdrängung ist möglich.
Gibt es andere geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung wie beispielsweise offener Asphalt?	Konkret wurden keine anderen Maßnahmen geprüft. Offenporiger Asphalt komme nicht in Frage, weil der Aufwand für den gesamten Heerstraßenzug zu hoch, die Maßnahme zu teuer und der Erhalt der Verkehrssicherung nicht leistbar wäre.
Hat eine Tempo-30-Regelung Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Leher Heerstraße?	Nein, die Leistungsfähigkeit wird nicht vom Verkehr beeinflusst. Maßgebend seien die Lichtsignalanlagen.
Die Berechnungsgrundlage waren unter anderem Verkehrszählungen im September 2023?	Ja
Ist dem Amt für Straßen und Verkehr bekannt, dass sich die Leher Heerstraße zu dieser Zeit in einer Vollsperrung befand, weil Kanalsanierungen von hanseWasser durchgeführt wurden? Haben die Verkehrsverhältnisse zum Zeitpunkt der Zählung Auswirkungen auf das Gutachten?	Die Beurteilung obliegt dem Verkehrsressort. Im Ergebnis handelte es sich um Ortsübliche Zahlen, wenn Vergleiche mit Zahlen früherer Jahre vorgenommen wurden.
Sind Kontrollen, dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachungen oder Blitzer in Erwägung gezogen worden?	Nein, diese Maßnahmen obliegen dem Innenressort. Der langsamste Verkehrsteilnehmer bestimmt die Geschwindigkeit in der Straße.
Ist die Zunahme von E-Autos, die deutlich geräuschärmer sind, in die Bewertung eingeflossen?	Nein.
Wären Rotlichtblitzer an Ampeln denkbar?	Auch diese Aufgabe obliegt dem Innenressort.
Die Straßenbahn ist im gesamten Bereich Borgfelds zu hören. Sie ist an vielen Stellen auch nicht hochgepflastert und gehört mit ihrem Schienenkörper zum Straßenraum. Warum bleibt sie dennoch im Gutachten unberücksichtigt?	Die Straßenbahn war nicht Gegenstand der Untersuchung.
Wenn die Ampeln abgeschaltet werden und damit in der Berechnung durch Abbremsen und Anfahren unberücksichtigt blieben, wie würde sich das auf den Lärm auswirken?	In der Theorie müsste diese Maßnahme eine Lärminderung um 3 dB bringen.
Ist die bauliche Struktur der Straße im Gutachten berücksichtigt?	Ja

Die Straßenbahn ist unberücksichtigt, weil sie sich in einem eigenen Gleiskörper befindet?	Ja, aber rechtlich ist die Beurteilung schwierig. Bei Trennung von Fahrbahn und Gleiskörper sind verschiedene Geschwindigkeiten möglich. Je mehr Lärmquellen allerdings reduziert werden, desto eher sinken auch die Lärmpegel.
Wenn die Lichtsignalanlagen angepasst werden, können dann gleichzeitig Verbesserungen für die Radfahrenden erreicht werden?	Es gilt lediglich, die Schutzzeiten auf Tempo 30 anzupassen. Für alle Verkehrsteilnehmenden steht dann insgesamt weniger Grünzeit zur Verfügung. Weitere Anpassungen sind nicht vorgesehen.

Die Vorsitzende schlägt angesichts der vielen Wortmeldungen ein Schluss der Redeliste vor.

Beschluss: Der Beirat stimmt dem Schluss der Redeliste nach Verlesen der übrigen Namen zu. **(einstimmig)**

Im Folgenden schildert ein Redner persönliche Eindrücke der Lärmbelastung beim Ortstermin, weist auf gesundheitliche Beeinträchtigungen aufgrund von Lärms hin und verweist auf Studien, wonach der Verkehr bei geringen Geschwindigkeiten flüssiger läuft.

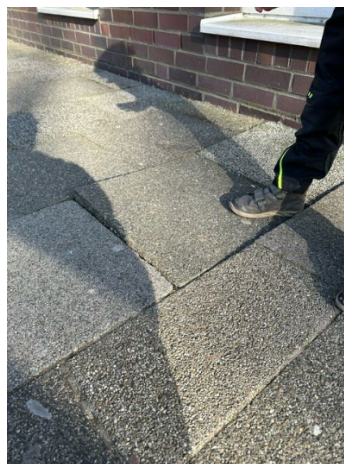
Weitere Wortbeiträge greifen vorherige Fragen und Antworten auf und bitten um detailliertere Auskunft zum Unterschied zwischen Gleiskörper und der Straße, die Prüfung von Alternativen, der nicht signifikanten Lärminderung in der Nacht und weiteres.

Am Ende der Debatte stellen die Beiratsmitglieder in Aussicht, dass Stellungnahmen in den Sitzungen der Beiräte – Borgfeld am 16.04.2024 und Horn-Lehe am 18.04.2024 – verabschiedet werden.

Die Anwesenden danken den Gästen und verabschieden sie. Ferner nehmen sie die Ausführungen zur Kenntnis.

Zu TOP 4: Anträge des Beirates

4.1 Unterhöhlte Pflastersteine Ledaweg – B 90/Die Grünen (14.03.2024)



Mitteilung des ASV vom 28.03.2024, dass der Schaden behoben wurde.

Der Fachausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

Zu TOP 5: Wünsche, Fragen, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten aus der Bevölkerung

5.1 Zuwegung zur Gartenallee (vom Schorf kommend) und Beschilderung im Floraweg / Gartenallee - Patrizia Eggemann (29.01.2024)



1.) Der Zuweg zur Gartenallee (neben dem Bolzplatz Gartenallee, unten rot eingezeichnet) wird von Fußgängern und Fahrradfahrern im Stadtteil sehr rege genutzt und ist eine praktische Verkehrsanbindung nach Horn/City usw.. Vor allem nutzen diesen Weg viele Schulkinder, die bspw. zur Horner Grundschule fahren. Der Weg ist nur teilweise asphaltiert und teilweise beschottert. Genauer gesagt, war. Der Schotter ist inzwischen so weit ausgespült, dass nur noch dicke Steine auf dem Weg liegen. Nach den intensiven Regengüssen und dem Schnee der vergangenen Wochen bilden sich nun tiefe Spurrillen, die das Befahren erschweren - vor allem für die vielen Schulkinder. Eine erhöhte Verletzungsgefahr durch Stürze und einem Fall auf dicke Schottersteine besteht vor allem für diese unerfahrenen Radfahrer! Bei Regen läuft das Wasser gar nicht mehr ab und es bilden sich schnell große Pfützen. Ein umweltfreundliches Umdenken in der erhöhten Nutzung von Fahrrädern befürworte ich, aber dafür muss die Wegestruktur geschaffen werden. Ebenfalls leidet aktuell der Zustand der Räder (Schlamm, Matsch, Steinschlag) sehr unter den Bedingungen und ein erhöhter Verschleiß ist gegeben. Daher plädiere ich dafür den Teilweg hinter dem Tunnel der Gartenallee abschließend zu asphaltieren.

2. Die Beschilderung im Floraweg/Gartenallee ist um ein Vielfaches zu verbessern.

2.1.) Radfahrer, die o.g. Weg vom Schorf per Rad kommend in den Floraweg/Gartenallee fahren, kommen aus dem Tunnel über eine Abfahrt mit Steigung. Diese bewirkt, dass die Radfahrer (v.a. auch E-Bikes) mit erhöhter Geschwindigkeit in den Floraweg/Gartenallee einfahren. Hierbei handelt es sich um eine Spielstraße, in der 5 kmh vorgesehen sind. Dies gilt auch für ankommende Radfahrer. Daher sollte eine Beschilderung die Spielstraße/Tempobegrenzung ebenfalls an dessen rege genutztem Ende (wie in der Einfahrt Achterdiek) kenntlich machen. Siehe Markierung 2.1. Einen Fahrradunfall mit Personenschaden hat es an dieser Ecke bereits gegeben. Spielenden Kindern auf der Straße soll dies erspart werden.

2.2.) Vor allem nicht ortskundige Autofahrer (aber nicht nur diese) wenden täglich auf der Höhe der Markierung 2.1 und haben dann Probleme wieder zurück auf die Gartenallee oder Floraweg zu kommen. Dieser „spitze“ Straßenabschluss ist kein Wendehammer! Es gibt allerdings auch keine Beschilderung aus der das hervorgeht. Navigationssysteme zeigen auch nicht immer an, dass der Weg unter 1. für Autos nicht befahrbar ist. Diese Wendeversuche haben bereits zu Beschädigungen an parkenden Fahrzeugen und den Bepflanzungen geführt. Private Auffahrten werden ebenfalls dafür genutzt. Vorgärten werden regelrecht platt gefahren, weil es schlichtweg zu eng ist, hier ordentlich zu wenden. Oft haben diese Autofahrer (weil erschwerte Wendemöglichkeit) die Radfahrer, die aus dem Tunnel kommen, nicht im Blick und es kommt zu gefährlichen Ausweichmanövern. Aus diesen Gründen bedarf es mindestens der

Beschilderung an der markierten Stelle 2.2, „Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“ UND dem Hinweis „keine Wendemöglichkeit“. Und dies aus beiden Richtungen aus der Gartenallee und Floraweg kommend (siehe 2.2 & 2.3).

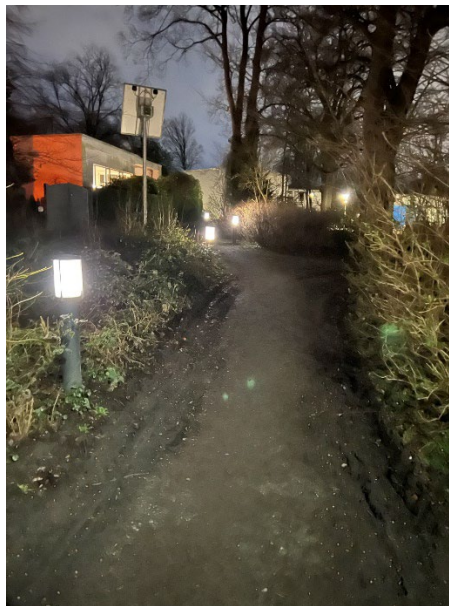
3.) Unklar ist den Bewohnern dieses Wohngebietes letztlich, wer für die Pflege und den Rückschnitt der Vegetation auf dem umzu verlaufenden Lärmschutzwand und den Wegen ist. Diese sind teilweise überwuchert mit wildwachsenden Brombeeren, Unkraut, gefährlichem Riesenbärenklau (Sicherheit der Kinder!) usw. Liegt die Pflege hier bei der Stadt? Wenn ja, in welchem Rhythmus wird hier beauftragt?

Die Vorsitzende erklärt, dass die Antragstellerin zugegen war, um ihren Antrag persönlich vorzutragen. Sie hat im Vorfeld der Sitzung aber bereits mitgeteilt, nicht so lange bleiben zu können.

Dem Fachausschuss ist an einem Austausch mit der Antragstellerin gelegen, weshalb der Antrag auf eine der nächsten Sitzungen verschoben werden soll.

5.2 Beleuchtung Fußweg zwischen Riekestraße und Kohlmannstraße – Jens Dennhardt (08.04.2024)

Am Fußweg zwischen Riekestraße und Kohlmannstraße sind schon länger drei von fünf Lampen kaputt. Das wäre eine gute Gelegenheit, die Beleuchtung des Weges zu verbessern. Die bisherigen Lampen markieren zwar den Weg, sie beleuchten jedoch nicht den - zumindest in diesem Winter - oftmals durch große Pfützen und Schlamm geprägten Weg.



Die Vorsitzende berichtet, dass es sich hier möglicherweise um eine private Initiative zur Beleuchtung handelt, die eventuell von der GEWOBA beauftragt wurde. Eine Nachfrage wäre erforderlich.

Der Fachausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

5.3 Müllsammlung Mittelkämpesee und fehlende Statue am Spielplatz Fultonstraße – Gerd Feller (08.04.2024)

Die Vorsitzende berichtet von den seit 3 Jahren andauernden Aktivitäten des Müllsammelns und vom Verschwinden einer Bronzestatue am Spielplatzzugang Fultonstraße.

Der Fachausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

Anmerkung: Die Statue am Spielplatz Fultonstraße wurde vom Umweltbetrieb Bremen abgebaut, da diese nicht mehr fest mit dem Sockel verbunden war und eine Unfallgefahr darstellte. Der UBB hat einen Steinmetz angefragt und erwartet ein entsprechendes Angebot. Es gibt also hinsichtlich Metalldieben Entwarnung.

Zu TOP 6: Berichte des Amtes

- Sperrung Hochschulring – Notmaßnahme wegen Fahrbahnversackung voraussichtlich bis 12.04.2024
- Abbau eines persönlichen Behindertenparkplatzes in der Wilhelm-Herbst-Straße 5, da Person seit 07/2023 kein MA bei BEGO
- Errichtung einer E-Ladesäule mit 2 Ladepunkten an der Haferwende 31
- Sperrung Bahnübergang Achterstraße zur Erneuerung des Brückenbauwerks bis voraussichtlich 24.07.2024
- Vollsperrung Straße Im Deichkamp bis voraussichtlich 19.04.2024 zur Beseitigung einer Versackung am Kanal
- Vollsperrung in div. Bauabschnitten Am Lehester Deich bis voraussichtlich 26.06.2024 wegen Arbeiten am Stromnetz
- Straßeneinengung Am Deichfleet bis voraussichtlich 20.04.2024 wegen Verlegung von Glasfaserleitungen
- Liste der durchgeführten Baumfällungen 2023/2024 – Abgleich geplante Baumfällungen 11/2023 und tatsächliche Fällungen bis 03/2024 – wurde dem Beirat per Mail am 28.03.2024 zur Verfügung gestellt
- SUKW – Mitteilung über die Beratung der Haushaltsanträge des Beirates (Erhöhung der Mittel für die Pflege von Grünanlagen, Unterstützung SFV e.V. beim Bau eines Materiallagers und einer Fischaufzuchtstation, Pflanzung klimaresistenter Bäume) – wurde dem Beirat per Mail am 03.04.2024 übersandt
- Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft lädt zur zweiten Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2024. Die Beiräte können sich bis zum 13.05.2024 beteiligen und Stellungnahmen abgeben. Es wird das Angebot einer Online-Informationsveranstaltung am 17.04.2024 von 17:30 bis 18:30 Uhr (online) geben, das sich an Vertreter:innen und Mitglieder der Beiräte wendet – Mail vom 09.04.2024

Der Fachausschuss nimmt die Mitteilungen zur Kenntnis.

Zu TOP 7: Verschiedenes

In der Sitzung am 07.05.2024 soll es um den Sachstand zur Fahrradampel an der Horner Heerstraße sowie um das Thema „Verbesserung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen“ gehen.

Die Mitglieder des Fachausschusses bitten um Terminvorschläge für die Sitzungen im der zweiten Jahreshälfte, welche im Mai abzustimmen sind.

Der Fachausschuss nimmt die Mitteilung zustimmend zur Kenntnis.

Inga Köstner

- Vorsitz und Protokollführung -

Ingrid Porthun

- Ausschusssprecherin -