

Mitteilungen für die Sitzung des Beirates Vegesack am 21.10.2019

Stellungnahme des ASV zum Beiratsbeschluss vom 19.08.2019

Dem Büro Schreckenbergr wurde durch das ASV per Mail mitgeteilt, welche Fragen in dessen Zuständigkeitsbereich fallen und daher von dieser Seite zu beantworten sind. Die entsprechenden Antworten wird der Beirat daher direkt von dieser Seite erhalten, sodass das ASV diese Fragestellungen im Weiteren nicht mehr gesondert aufführt.

Dies gilt auch für die Fragestellung zur Einrichtung weiterer Stellplätze in konzentrierter Form im neuen Erschließungsgebiet. In der am 19.08.2019 im Beirat vorgestellten Planung der Erschließung Aumunder Wiesen 2.0 wurden die mit der Herstellung der 32 WE zu schaffenden öffentlichen Stellplätze in ausreichender Anzahl eingeplant.

Seitens des Beirates wurde der Prüfauftrag zur Anlage weiterer, in konzentrierter Form angeordneter Parkplätze verabschiedet. Die später öffentlichen Verkehrsflächen, die bereits mit dem B-Plan in ihrem Zuschnitt festgesetzt wurden, lassen die Unterbringung weiterer Stellplatzflächen in der gewünschten Form nicht zu. Dem entsprechend kann das ASV als Straßenbaulastträger diesem Wunsch nicht entsprechen und hat daher diese Fragestellung an das Planungsbüro der M Projekt mit der Bitte um Beantwortung gegeben. Gleichfalls hat das ASV die Fragestellung bzgl. der Einrichtung eines Quartiersplatzes, des Regenwasserabflusses über die Beeke und einer damit ggf. verbundenen Gefährdung bei Starkregen und der Fortsetzung der Erschließung im Bereich des Friedhofgeländes an das Planungsbüro gegeben, da diese Fragenstellungen durch das ASV als Straßenbaulastträger nicht beantwortet werden können.

Im Folgenden die Antworten auf die im Beiratsbeschluss vom 19.08.2019 enthaltenen Fragen, die das ASV als Straßenbaulastträger betreffen.

1. Möglichkeit zur Einrichtung von Tempo 30 vom Kreisverkehrsplatz und der Einmündung Lerchenstraße / Meinert-Löffler-Straße :

Tempo 30 kann nach § 45 Abs. 9 StVO in der Meinert-Löffler-Straße nur dann angeordnet werden, wenn auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung anderer Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die diesbezüglich veranlasste Überprüfung der Unfallstatistik hat ergeben, dass von der Polizei Bremen in den letzten 5 Jahren im genannten Abschnitt zwischen Kreisel und Lerchenstraße 26 Unfälle registriert wurden, davon 3 mit Radfahrereteiligung. Die überwiegende Anzahl (17) resultiert aus Abbiege-, Einbiege- und Kreuzenunfällen sowie aus ungenügenden Sicherheitsabstand. Auch die 3 Unfälle mit Radfahrereteiligung sind Abbiege-, Einbiege- und Kreuzenunfälle. Aus dieser Unfallhäufung lässt sich die für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung notwendige Feststellung einer besonderen Gefahrenlage nicht ableiten.

Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung in dem benannten Bereich liegen derzeit nicht vor.

2. Zeitliche Begrenzung der Nutzung der Kita-Parkplätze, um ein Dauerparken zu verhindern

Parkstände im öffentlichen Raum stehen grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung. Zum jetzigen Zeitpunkt der Planung ist nicht absehbar, wie sich die Parksituation vor Ort entwickeln wird. Insoweit kommt eine verkehrsrechtliche Regelung zur zeitlichen Begrenzung erst in Betracht, wenn nach Umsetzung ein derartiges Erfordernis tatsächlich bestehen sollte.

3. *Verlängerung einer Hochpflasterung bis in den Einmündungsbereich der Beckstraße zur Sicherstellung einer Verkehrsberuhigung*

Eine Hochpflasterung auch im Bereich der Beckstraße als Maßnahme der Verkehrsberuhigung wird seitens des ASV kritisch gesehen und aus den folgenden Gründen abgelehnt:

Zum einen wäre mit der Herstellung einer Hochpflasterung ein Eingriff in den bestehenden Straßenkörper, d.h. den Oberbau, die Bordanlagen etc. erforderlich. In der Regel ist davon auszugehen, dass der Baumbestand sich mit seinem Wurzelwerk auch in den Straßenaufbau ausgebreitet hat. Damit ist bei einem Umbau nicht auszuschließen, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung oder ggf. zu einem Verlust der Bäume kommt. Um zu diesem Punkt eine abschließende Klärung herbeizuführen, wäre der Umweltbetrieb einzuschalten bzw. zu befragen. Grundsätzlich ist mit dem Einbau einer Hochpflasterung in durchgehenden Straßenzügen eine Erhöhung der Lärmemissionen infolge der hierdurch erzwungenen Brems- und Beschleunigungsvorgänge verbunden, die zu einer unnötigen Lärmbelastung der dortigen Anliegerschaft führen. Unter Berücksichtigung der Vermeidung solcher Belastungen für die Anlieger werden durch das ASV verkehrsberuhigende Aufpflasterungen nicht mehr geplant und umgesetzt. Schlussendlich ist auch zu berücksichtigen, dass dem ASV weder Planungs- noch Finanzkapazitäten zur Verfügung um einen solchen Umbau (Hochpflasterung) zu planen und dann umzusetzen.

4. *Umwandlung der Beckstraße in eine sog. Spielstraße*

Eine Umwandlung der Beckstraße in eine Mischverkehrsfläche, d.h. in eine sogenannte Spielstraße wäre nach eingehender Prüfung nur möglich, wenn der heutige gegebene Querschnitt komplett umgebaut würde, sodass dieser damit dann einem regelkonformen Querschnitt einer Mischverkehrsfläche entspräche.

Im Groben müssten hierzu die bestehenden Nebenanlagen zurückgebaut werden, da bei einer Mischverkehrsfläche grundsätzlich alle Verkehrsarten auf einer zusammenhängenden Verkehrsfläche geführt werden. Der Straßenquerschnitt der Beckstraße ist, wie bereits erwähnt, nach dem Trennungsprinzip aufgebaut, d. h. die Fahrbahn ist durch einen Bordstein vom Gehweg getrennt. Fußgänger dürfen daher nicht die Fahrbahn benutzen, wodurch einer der für eine Mischverkehrsfläche entscheidenden Punkte, dem, dass Fußgänger die Straße in ihrer gesamten Breite benutzen können, nicht gegeben ist.

Gleichfalls wäre, bei konsequenter Umsetzung, der heutige Asphaltbelag zu entfernen und durch Pflaster zu ersetzen, um dem Verkehrsteilnehmer durch den Belagswechsel deutlich zu machen, dass dieser nun in eine Mischverkehrsfläche eingefahren ist.

Darüber hinaus gilt im Bereich von Mischverkehrsflächen für den motorisierten Verkehr die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit. Angesichts der gegebenen Länge der Beckstraße sind auch von dieser Seite die planerischen Grundsätze zur Einrichtung einer Mischverkehrsfläche nicht eingehalten, da grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass bei der vorhandenen Längenausdehnung die genannte Anforderung von den Verkehrsteilnehmern nicht mehr eingehalten werden kann.

Ohne Umbau und unter Beachtung der weiteren aufgeführten Gründe kommt die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Z 325) nicht in Betracht. Abschließend muss auch an dieser Stelle Berücksichtigung finden, dass seitens des ASV keine Personalkapazitäten und auch keine Finanzmittel zur Planung und Umsetzung zur Verfügung stehen.

Aktuelle Situation bei der Nordwestbahn

Die Senatorin Frau Dr. Schaefer hat umfangreich auf die Fragen der Ortsämter geantwortet. Dieses Schreiben wurde an die Mitglieder des Beirates weitergegeben und wurde während der Sitzung des Regionalausschusses am 25.09.2019 umfassend diskutiert. Der Regionalausschuss hat entsprechende Beschlüsse dazu gefasst.