

Ortsamt Burglesum XVIII. Beirat

Niederschrift über die 34. Beiratssitzung am 23.04.2014

- Saal des Schulzentrums an der Bördestraße, Bördestraße 10, 28717 Bremen -
Beginn 19:00 Uhr – Schluss 20:25 Uhr –

Anwesend waren

die Damen und Herren Beiratsmitglieder

R. Hennig, B. Köhlitz, I. Lauterbach-Wenig, H. Große-Lindemann, R. Kurpjuhn -

B. Hornhues, B. Strecker, H. Lürßen, M. Hornhues-

B. Punkenburg, Dr. H. Schmidtman, E. Friesen, U. Schnaubelt -

A. Müller-Lang -

R. Tegtmeier -

F. Rath -

Herr Faustmann vom Senator Umwelt, Bau und Verkehr.

Vorsitzender: Herr Ortsamtsleiter Boehlke

Protokoll: Herr Backhaus

*

Öffentlicher Teil

Herr Boehlke eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

Zunächst wird die Tagesordnung genehmigt. Die vorgeschlagene Tagesordnung ist form- und fristgerecht zugegangen. Die Tagesordnung wird einstimmig beschlossen.

TOP 1: Wünsche und Anregungen der Bürger/innen

Herr [REDACTED], erinnert noch einmal an die Historie zum vorgesehenen Rückbau des Heerstraßenzuges.

Herr [REDACTED] fragt, ob es einen neuen Sachstand zu dem Spiegel im Einmündungsbereich der Billungstraße gibt.

Herr [REDACTED] fragt nach, was in der Bremerhavener Str. mit den Mülleimern ist. Vor der ehemaligen Gaststätte (Burger Ratskeller), stehen die Mülleimer die ganze Zeit über an der Straße.

TOP 2: Stellungnahme des Beirats zum 2.1: Lkw-Führungsnetz

Herr Boehlke begrüßt Herrn Faustmann vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

Herr Boehlke weist auf die hohe Bedeutung des Themas in der Bevölkerung hin. Es gab bereits einstimmige Beschlüsse des Beirates, die die Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz gefordert haben. Es liegt ein Beschlussvorschlag vor, der in die gleiche Richtung abzielt. Er möchte wissen, warum die Lesumer Heerstraße und der Heerstraßenzug nach der aktuellen Untersuchung im Lkw-Führungsnetz bleiben sollen.

Herr Faustmann erklärt, dass im Jahre 1996 das Lkw-Führungsnetz beschlossen wurde. Das Ziel war und ist ein Mindeststraßennetz zu definieren, das die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte gewährleistet, ohne Zeiteinbußen oder Umwege und die Gesamtbilanz an betroffenen Verkehrsstraßen zu minimieren. Dadurch soll eine Planungssicherheit für die Wirtschaft entstehen. Die Inbetriebnahme der A270 im südlichen Bereich war Anstoß zur Überprüfung. Die Verkehrszahlen stammen aus dem Jahr 2010, aus der bundesweiten Verkehrszählung.

Verkehrsentwicklungsplan und Lkw-Führungsnetz sind zwei verschiedene Themen. Bei der ersten Vorstellung der Zahlen, im Verkehrsausschuss zum Thema Heerstraßenzug, wurden die Zahlen als unglaublich kritisiert.

Es müssen aber immer verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Aspekte beachtet werden.

Die verkehrstechnische Seite ist auf Zahlen angewiesen. Im Jahr 2005 wurde die Lkw-Maut eingeführt. Es gab die Befürchtung viele Lkws würden, um die Maut zu vermeiden, nicht auf die Autobahn fahren. Laut den vorhandenen Zahlen ist dies nicht der Fall. Die Zahlen wurden an verschiedenen Knotenpunkten überprüft. Laut **Herrn Faustmann** hat der allgemeine Lkw-Verkehr abgenommen.

Die verkehrsrechtliche Seite verbietet Verkehrsbeschränkungen auf dem blauen Netz. Gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist man mittlerweile nicht mehr uneingeschränkt und würde gegebenenfalls auch zustimmen, z. B. in Burg.

Als Beispiel bringt er die Kattenturmer Heerstraße an, diese wurde aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen, da sie sehr stark befahren wurden. Durch die Entfernung aus dem Lkw-Führungsnetz wurde ein deutlicher Lärmunterschied gemessen. Dann wurde dort ein LKW (über 7,5 T)-Verbot angeordnet, dagegen wurde geklagt und aufgrund der geringen Wirksamkeit musste das LKW-Verbot wieder aufgehoben werden, da solch eine Maßnahme auch eine gewisse Wirkung haben muss, z. B. Lärminderung. Angenommen der Heerstraßenzug wird aus dem Lkw-Führungsnetz genommen, wären es so wenige Lkws, dass die Wirkung nicht so stark wäre wie sie sein müsste. Er warnt aus verkehrspolitischer Sicht davor den Heerstraßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz zu entfernen.

Herr Boehlke betont, dass es um die Aufenthaltsqualität für die Menschen vor Ort geht. Zahlen sind relativ. Die Aufenthalt- und Lebensqualität wird durch die Lkws gemindert.

Frau Hornhues denkt, dass alle Anwesenden realistisch sind, es sollen keine generellen Beschränkungen für den Ziel- / Lieferverkehr geben. Der normale Bus- und Ausweichverkehr, z. B. wg. Sperrung der Autobahn, soll auch nicht beschränkt werden. Es geht um die Lkws, die über den Heerstraßenzug fahren um keine Maut zu zahlen. Sie möchte wissen, von wann die Zahlen stammen und ggf. wie oft die Zählungen durchgeführt worden.

Das Lkw-Führungsnetz ist durch das Land Bremen festgesetzt, es ist kein Bundesgesetz. Sie versteht nicht, warum die Stadt / Deputation nicht den Straßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz nehmen möchte, da es für die Firmen keine Auswirkungen hätte. Es soll nur der Heerstraßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz entfernt werden.

Herr Faustmann fragt, ob ein Lkw-Führungsnetz überhaupt nötig ist, die Antwort liegt beim Senat. Eventuell sollte man das mit Vertretern der Wirtschaft diskutieren. Die Zahlen sind im Zeitraum von 2002 – 2011 entstanden.

Frau Hornhues erinnert sich daran, dass die Zahlen von 2010 unrealistisch waren, da sie an einem Feiertag oder ähnlichem gemessen wurden.

Herr Faustmann bestätigt, dass die Zahlen aus 2010 stark vom Durchschnitt abweichen. Die Zählung von 2010 fand im April statt, die sonstigen Zählungen im September. Außerdem war es wohl die Woche nach Ostern und es waren eventuelle Nachwirkungen der Wirtschaftskrise. Auch Herr Faustmann sieht die Zahlen aus 2010 als nicht sehr aussagekräftig an.

Frau Lauterbach-Wenig findet, dass mehr Lkws durch die Stadt fahren. Sie weist auf die vielen ausländischen Lkw-Fahrer hin, die an der Hindenburgstraße nach dem Weg fragen.

Herr Kurpjuhn zitiert aus dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1988:

Die Hafenanlage auf der rechten Weserseite ist zurzeit nur auf überlasteten Stadtstraßen, die zum Teil dem Anbau dienen, erreichbar. Diese Straßen entsprechen nicht mehr dem Verkehrsbedürfnis, auch werden die angrenzenden Wohngebiete, insbesondere durch den Schwerlastverkehr, erheblich durch Emissionen belastet. Der erste Bauabschnitt der Bundesautobahn 281 stellt künftig, zusammen mit der Hansestraße bzw. dem Zubringer Freihafen (Bundesstraßen 6) und der sogenannten Hafenrandstraße, im geplanten Ausbauzustand eine Verknüpfung zwischen den bestehenden Hafenanlagen am rechten Weserufer und dem Bundesautobahnnetz in einem angemessenen Standard her.

Die Hafenerweiterungsfläche am linken Weserufer werden bei einer späteren Weiterführung der B 281 ebenfalls durch die Eckverbindung Bremen mit den Häfen, Bremerhaven und Bremen-Stadt, unter Umgehung des überlasteten Innenstadtbereichs, B6 Stephanibrücke verbunden.

Der erste Abschnitt hat folgende Auswirkung auf die Führung des Verkehrsstroms im unmittelbaren Straßennetz:

Nach Realisierung des Planungszieles, der B 281 im Norden und der Hafenrandstraße im Westen, ein leistungsfähiges und attraktives Straßennetz an der Peripherie des Bremer Westens bereitzustellen. Damit wird auch die Voraussetzung geschaffen, die stark belasteten Wohngebiete zu entlasten, so dass die bisher betroffenen Straßenzüge im Wesentlichen nur noch Erschließungsfunktion für den Stadtteil bezogenen Verkehr haben.

Der Senator für Bau hat damals versprochen, dass durch die Autobahn der Heerstraßenzug stark entlastet wird. Der allgemeine Straßenverkehr hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Bis heute ist die Entlastung nicht eingetreten, Herr Kurpjuhn sieht weiterhin die Lösung in der A 281.

Herr Faustmann teilt mit, dass es seit 1975 alle 5 Jahre eine bundesweite Verkehrszählung gibt, er die alten Zahlen aber nicht dabei hat.

Herr Boehlke betont, dass die damalige Zusage bis heute nicht eingehalten wurde.

Herr Faustmann gibt zu bedenken, dass es durch die A 281 zu einer deutlichen Entlastung kam.

Herr Kurpjuhn findet die Zahlen von Herrn Faustmann nicht realistisch. Er merkt, dass heute mehr Verkehr durch die Heerstraßen fährt als damals. Es ist in den letzten 26 Jahren nicht besser geworden. Er weist auf die teilweise hohe Geschwindigkeit der Lkws auf den Heerstraßen hin.

Herr Friesen kann die Zahlen ebenfalls nicht nachvollziehen.

Frau Schnaubelt erhofft sich, dass, wenn der Heerstraßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz genommen wird, die Zahlen zeigen, dass weniger Lkw-Verkehr durch die Heerstraßen fährt.

Wenn die Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz nichts bringt muss man über andere verkehrstechnische/rechtliche Schritte nachdenken.

Herr Hennig lobt die Offenheit und Ehrlichkeit von Herrn Faustmann. Er weist auf die Bitte aus dem Verkehrsausschuss hin, die Verkehrszählung längerfristig anzulegen und nicht nur einige Tage pro Jahr. Der Beirat will nicht den Versorgungsverkehr unterbinden.

Die überwiegenden Straßenschäden werden durch die Lkws verursacht. Welche Hoffnung haben der Beirat und die Anwohner, dass sich diesmal was ändert und nicht weitere 26 Jahre gewartet werden muss.

Er bleibt skeptisch bezüglich des ASV. Er fragt Herrn Faustmann, wie lange es gedauert hat, dass Tempo 30 in der Hindenburgstraße einzurichten, da die BSAG lange Zeit dagegen war.

Den Vorschlag von Herrn Faustmann, Tempo 30 an der Burger Heerstraße, wurde aufgenommen. Er weist daraufhin, dass es vor 26 Jahren nicht so eine Verkehrsbelastung gab wie heute.

Herr Faustmann betont, dass er keine Zahlen zum Jahr 1985 hat. Der Verkehr allgemein hat zugenommen, jedoch seit 2000 im geringeren Ausmaß als erwartet. Das ist aber nur der Gesamtverkehr, eine Einschätzung zum Güterverkehr kann er nicht machen. Er betont, dass die Verkehrsplanung immer eine Anpassungsplanung ist. Dort wo Probleme entstehen, müssen sie auch ausgebessert werden und das ist nicht immer vorhersehbar.

Herr Boehlke möchte die öffentliche Diskussion eröffnen. Die Zweifel an den Zahlen wurden zur Kenntnis genommen. Nach wie vor soll der Heerstraßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz genommen werden.

Herr Tegtmeyer berichtet von einigen Anwohnern die täglich zählen. Bei diesen Zählungen kommen ganz andere Zahlen zustande als die, die Herr Faustmann vorgestellt hat. Im Jahr 2005 wurden in Schwachhausen auch mehrere Straßen kurzfristig aus dem Lkw-Führungsnetz genommen, diese Möglichkeit müsste es doch für Burglesum auch geben und nichts anderes wird durch den Beirat gefordert.

Frau Köhlitz findet, dass nicht nur auf die Zahlen geachtet werden darf. Man sieht morgens wie Lkws durch den Heerstraßenzug fahren und die Fahrer teilweise nach dem Weg fragen. Sie vermutet, dass die LKW-Fahrer die Maut sparen wollen. Seit 2000 wird sich mit dem Thema befasst. Der Heerstraßenzug soll nur als Ausweichmöglichkeit dienen, wenn die A 270 gesperrt ist. Der Staatsrat hat festgestellt, dass die Straßen durch die Lkws beschädigt werden. Sie stimmt Frau Schnaubelt zu, dass es geprüft werden kann, ob die Lkws tatsächlich zur Mautvermeidung über die Heerstraßen fahren, wenn diese aus dem Lkw-Führungsnetz genommen werden.

Herr Hornhues sieht kein Problem den Heerstraßenzug aus dem Führungsnetz zu nehmen, da die Zahlen so gering sind. Es müsste aus behördlicher Sicht keine weitere Notwendigkeit bestehen den Heerstraßenzug befahren zu lassen, weil eben die Zahlen so gering sind. Wenn die Wirtschaft weiterhin auf die Nutzung besteht, müsste das von höherer Ebene bestimmt werden.

Laut **Herrn Hennig** berücksichtigt der Verkehrsentwicklungsplan die geringen Mengen nicht.

Herr Faustmann kann auf die Aussage von Herrn Hornhues keine Antwort geben. Er schlägt vor, durch die Polizei überprüfen zu lassen wie viele Fahrer, die auf dem Heerstraßenzug fahren, das Führungsnetz kennen.

Herr Rath fragt, ob es möglich ist, das im Führungsnetz die blaue Linie des Heerstraßenzugs in eine gelbe Linie geändert wird (Ziel und Quellverkehr). Außerdem weist er darauf hin, dass einer seiner Bekannten ein Spediteur ist und dieser das Lkw-Führungsnetz nicht kennt. Er hat auch auf Nachfrage nirgends ein Exemplar erhalten. Er möchte wissen, wie bekannt das Lkw-Führungsnetz unter den Lkw-Fahrern ist und ob das Führungsnetz in Navigationsgeräten angezeigt wird.

Herr Faustmann teilt mit, dass es beabsichtigt ist, das Lkw-Führungsnetz mit in die Navis einfließen zu lassen. Das Problem ist, dass viele Lkw-Fahrer mit einem normalen PKW-

Navigationsgerät fahren. Er weiß nicht, wie viele andere Städte ein ähnliches Führungsnetz nutzen. Der Vorteil des Lkw-Führungsnetzes ist, dass man damit ein Ausweichplan hat.

Frau Hornhues weist daraufhin, dass es z. B. in Hamburg kein Führungsnetz gibt und es deswegen wahrscheinlich überhaupt nicht bekannt ist.

Herr Kurpjuhn möchte nicht nach 26 Jahren eine Versuchsphase starten. Es hat sich in den letzten 26 Jahre gezeigt, dass der einfachste Weg wäre, wenn Auf den Delben ein Schild aufgestellt wird mit Abbieger 7,5 T nur für Anlieger und der Durchgangsverkehr muss auf die Autobahn. Die Lkws auf den Heerstraßenzug sollen durch die Polizei überprüft werden.

Frau Köhlitz weist darauf hin, dass dies nur geht, wenn der Heerstraßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz genommen wird.

Herr [REDACTED] übergibt eine Unterschriftenliste zur Bekräftigung der Forderung nach einer Herausnahme.

Herr [REDACTED], Anwohner, fragt nach, ob es nicht möglich ist mehrere 30er Zonen einzurichten, als Plan B. Die geringe Geschwindigkeit würde zu Lärminderung führen und die Lkw-Fahrer „abschrecken“.

Herr Hennig weist daraufhin, dass das ASV dies anordnen müsste, was es nicht machen würde, solange die Straße im Lkw-Führungsnetz bleibt.

Herr Boehlke stimmt zu, dass man ein Plan B haben muss. In der Bremerhavener Heerstraße wurde für einen Streckenabschnitt Tempo 30 angeordnet. Dies wurde von den Lkws nicht angenommen.

Weitere Wortmeldungen von **Herrn Faustmann, Herrn Ebbens, Herrn Hennig und Frau Hornhues.**

Beschluss (einstimmig)

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird aufgefordert, die Straßen Grambker Heerstraße, Burger Heerstraße, Bremer Heerstraße, Bremerhavener Heerstraße, Hindenburgstraße, Lesumer Heerstraße und Unter den Linden aus der Kategorie „Für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraßen“ des Lkw-Führungsnetzes herauszunehmen bzw. in diese nicht mit aufzunehmen. Damit soll der Lkw-Durchgangsverkehr verhindert werden.

Des Weiteren wird der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Verbot im ausreichenden Maße zu überwachen.

2.2: Verkehrsentwicklungsplan:

Herr Boehlke weist auf den Beschlussvorschlag zum Zielszenario des Verkehrsentwicklungsplanes hin, dieser wurde mit dem Sprecherausschuss abgesprochen.

Es gibt keine Fragen zum Zielszenario.

Beschluss (einstimmig):**Der Beirat Burglesum begrüßt folgende Maßnahmen des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplanes:**

- Einrichtung von zusätzlichen SPNV-Haltepunkten in Grambke und Marßel
- Einrichtung von ÖPNV-Schnelllinien zwischen Bahnhof Burg und Flughafen bzw. Universität
- Anordnung eines Streckengebots von 30 km/h in der Burger Heerstraße
- Bessere Koordinierung der Lichtsignalanlage in der Burger Heerstraße und Grambker Heerstraße
- Generelle Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV
- Taktverdichtung der RS 1 zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt
- Schließung des Autobahnringes A281
- Verminderung der Trennwirkung von Hauptstraßen
- Fußgängerfreundliche und barrierefreie Straßenräume
- Ausweitung von Carsharing-Standorten

- Bei der geplanten Einführung einer Premiumroute für den Radverkehr entlang der Lesumbroker Landstraße gibt der Beirat zu bedenken, dass sowohl der Weg auf dem Deich, als auch die Lesumbroker Landstraße den skizzierten Ansprüchen einer Premiumroute derzeit nicht entsprechen. Zu prüfen wäre daher die Wiederaufnahme einer möglichen Premiumroute entlang der Hindenburgstraße, Lesumer Heerstraße, Unter den Linden.

- Der Beirat Burglesum bittet folgende Maßnahmen zusätzlich in das Zielszenario mit aufzunehmen:
 - Errichtung eines Fußgängerüberweges (Zebra-Streifen), bspw. in der Hindenburgstraße / Ecke Schneiderstraße, Auf dem Hohen Ufer (Höhe Haus Kränholm), Stader Landstraße (Höhe der SG Marßel), Am Heidbergstift (Höhe A270), Bremerhavener Heerstraße und Burger Heerstraße.
 - Ausweitung der P+R-Plätze am Bahnhof Burg durch Aufstockung des Parkhauses
 - Zusätzliche Fahrradboxen an den Bahnstationen in Burg, Lesum und St. Magnus
 - Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV, vor allem am Bahnhof Burg
 - Einrichtung eines dritten Gleises / einer Weichenstellung im Bereich Burg-Grambke im Hinblick auf die Taktverdichtung im SPNV
 - Einrichtung einer zweiten Unterführung der Bahnstrecke in Burg-Grambke zur besseren Anbindung an das Wohngebiet
 - Intensivere Nutzung von Piktogrammen im Straßenverkehr

TOP 4: Mitteilungen des Beiratssprechers

-keine-

TOP 5: Mitteilungen des Ortsamtes

Herr Boehlke teilt mit, dass die Auslegung des Flächennutzungsplans und Landschaftsprogramm bis zum 19.05.2014 verlängert worden ist.

Herr Boehlke schließt die Sitzung um 20:30 Uhr.

gez. Boehlke
Vorsitzender

gez. Hornhues
Beiratssprecher

gez. Backhaus
Protokoll