

Mitteilungen des Ortsamtsleiters für die Sitzung des Beirates Vegesack am 15.02.2021

Beschlüsse des Beirates Vegesack zur Nord-West-Bahn vom 26.10.2020

Zum Antrag, der die Kapazitäten der Verstärkerleistungen („1 5-Minuten-Takt“) der RS1 zwischen Bremen Hbf. und Bremen-Vegesack betrifft berichtet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau:

Die Ausschreibung für das Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN) aus dem Jahr 2007 sah für diese Linie eine Doppeltraktion (3 + 5-Teiler) für die Fahrten des sogenannten Grundtaktes vor, das sind die Fahrten, die aus und nach Bremen-Farge sowie über Bremen Hbf hinaus bis nach Verden verkehren. für die im Antrag genannten Verdichtungen morgens und während des Nachmittags hingegen wurden einteilige Leistungen (5-Teiler) ausgeschrieben. Entsprechend diesen Anforderungen ist seinerzeit die Fahrzeugflotte durch die NordWestBahn (NWB) beschafft worden.

Durch eine frühmorgendliche Verknüpfung dieser Verstärkerleistung mit einer Fahrt der RS2 aus Bremerhaven wurde es möglich, bei der morgendlichen Verdichtung einen der beiden Fahrzeugumläufe mit zwei Triebwagen zu fahren. Des Weiteren konnte ein Umlauf des Grundtaktes auf 5+5-Teiler erweitert werden. Dies wurde insbesondere aufgrund der hohen Nachfrage zwischen 07:00 Uhr und 07:30 Uhr ab Vegesack in Zusammenarbeit mit der NordWestBahn realisiert. Weiterhin wurde der Bedienungszeitraum des 15-Minuten-Taktes gegenüber der ursprünglichen Ausschreibung deutlich erhöht.

Der Antrag wurde zum Anlass genommen, die Frage einer zusätzlichen Ausweitung der Kapazitäten durch die NWB prüfen zu lassen. Es wurde festgestellt, dass weitere Kapazitätsausweitungen mit der vorhandenen Fahrzeugflotte nicht mehr möglich sind. Allerdings wurden bei der Neuausschreibung des Netzes höhere Kapazitäten auch für den Verstärkertakt gefordert. Daher werden sich ab Dezember 2022 die Kapazitäten der Verstärkertakte um rund 50% erhöhen und sich fortan nicht mehr von denen des Grundtaktes unterscheiden.

Im zweiten Antrag zu Kapazitäten, Nachfrage und Betriebsqualität der RS1 wurde umfangreiches Datenmaterial angefordert. Diese Aufbereitung ist im gewünschten Umfang bei der notwendigen Detailschärfe äußerst aufwendig und aktuell nicht zu leisten. Um jedoch der Intention der Anfrage gerecht zu werden, wurden die Nachfragedaten für die Woche mit der stärksten Nachfrage auf der Linie RS1 im Zeitraum zwischen den beiden Lockdowns aufbereitet. Dies war die Kalenderwoche 38 (ab 14.09.20) mit in der Summe 27.948 Fahrgästen auf der Linie RS1. Zum Vergleich: Im Februar 2020 konnten noch rund 35.000 Fahrgäste je Woche auf dieser Linie gezählt werden. In den Kalenderwochen 48 und 49, während des sogenannten Lockdowns „light“, wurden in der Wochensumme 21.413 und 22.930 Fahrgäste gezählt.

Die Kapazitäten der Fahrten hat sich mit Beginn des Septembers 2020 verändert. Bis dahin galt im Netz der Regio-S-Bahn ein sogenanntes Ersatzkonzept, das aufgrund der extrem angespannten Personalsituation bei Triebfahrzeugführern über etwa ein Jahr greifen musste und insbesondere auf der RS1 zu Angebotsveränderungen geführt hatte. Seit dem 1. September wird wieder das von der SKUMS bestellte Angebot gefahren.

Zu den Fragen im Einzelnen:

Zu Frage 1.

Wie hoch ist die Pünktlichkeit der Züge, auf der Strecke zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Hauptbahnhof im Zeitraum von Januar bis Oktober 2020? Werte bitte in Prozent und pro Kalenderwoche.

Die Pünktlichkeit wird an diversen Messstellen im Netz der Regio-S-Bahn erhoben und zu Werten je Linie aggregiert. Die Aufbereitung erfolgt auf Monatsbasis. Die vom Beirat gewünschte wochenweise Darstellung ist mit erheblichem Mehraufwand verbunden und kann leider nicht geleistet werden.

	Jan.	Feb.	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	J.S 2020
RS1	89,26	86,56	90,65	94,90	94,10	90,12	89,92	89,69	88,86	86,63	90,07
RSBN gesamt	88,71	84,62	90,01	93,50	91,40	89,77	90,07	87,98	87,67	84,41	88,81

Quelle: NWB. Prozentualer Anteil der bis zu 3 Minuten verspätet abgefahrenen bzw. angekommen Fahrten der Linie RS1 sowie im Gesamtnetz der RSBN, Januar bis Oktober 2020.

Zu Frage 2.

Wie hoch ist die Ausfallquote der Züge der Nordwestbahn zwischen Bremen- Vegesack und Bremen-Hauptbahnhof im Zeitraum von Januar bis Oktober.2020? Werte bitte in Prozent und pro Kalenderwoche.

Zur Verfügbarkeit der aufbereiteten Daten siehe Frage 1.

Jan.	Feb.	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt
1,41	3,20	1,61	0,68	0,63	1,29	1,17	1,38	1,23	1,05

Quelle: NWB. Ausfallquote (ungeplant) RS1 je Monat 2020 [% der bestellten Zugkilometer]

Zu Frage 3.

Wie viele der Züge fahren mit zwei Waggons im Zeitraum von Januar bis Oktober 2020? Werte bitte in Prozent und pro Kalenderwoche.

Im betrachteten Zeitraum gab es drei Betriebskonzepte. Bis zum 4. Mai 2020 das Ersatzkonzept und bis Ende August ein abgemildertes Ersatzkonzept. Seit dem 01. September 2020 wird wieder der reguläre Fahrplan gefahren. Die Kapazitäten je Fahrt (und Wochentag) unterscheiden sich innerhalb eines Betriebskonzeptes nicht.

Die nachfolgend dargestellten Werte beziehen sich auf einen Wochentag von Montag bis Freitag. An Wochenenden verkehren die Züge der RS1 generell in einfacher Traktion.

Zeitraum Januar bis April 2020: 115 Fahrten/Tag, davon 31 in Doppeltraktion, somit 27,0%.
Zeitraum Mai bis August 2020: 114 Fahrten/Tag, davon 45 in Doppeltraktion, somit 39,5%.
Zeitraum September bis Oktober 2020: 115 Fahrten/Tag, davon 48 in Doppeltraktion, somit 41,7%.

Zu Frage 4.

Wie hoch ist die Auslastungsquote der Nordwestbahnverbindungen von Bremen- Vegesack bis Bremen-Hauptbahnhof in den Stoßzeiten. D.h. von 06:00 Uhr morgens bis 10:00 morgens und von 15:00 Uhr abends bis 19:00 Uhr abends. Werte bitte pro Verbindung, pro Kalenderwoche in Prozent für den Zeitraum Januar bis Oktober 2020.

Wie eingangs geschrieben, beziehen sich die in der Anlage (Siehe Extraseite) dargestellten Werte zu Nachfrage, Kapazitäten und daraus berechneter Auslastungen auf die maßgebende, weil nachfragestärkste Woche zwischen den beiden pandemiebedingten Lockdowns, die Kalenderwoche 38. Zur Darstellung der Nachfragespitze ist in dieser Woche für jede einzelne Fahrt die maximale Nachfrage zwischen zwei Stationen herausgefiltert worden. In der Regel tritt diese auf dem Abschnitt Bremen-Oslebshausen - Bremen-Walle auf.

Insofern spiegeln die am Ende dargestellten Zahlen nicht einen repräsentativen Tag wider, nicht mal einen real gezählten Tag, sondern die Kombination der Maximalfälle: Die stärkste Woche, und daraus die auf jede Fahrt bezogene stärkste Nachfrage auf einem Teilabschnitt (zwischen zwei Stationen) aus dieser Woche und dienen eher eine Sensitivitätsanalyse. Zudem stellt dieses Ereignis ein singuläres Maximum aus einem halben Jahr Betriebsgeschehen dar.

Zu Frage 5.

Wie hoch ist die Ausfallquote der Züge der Nordwestbahn zwischen Bremen-Vegesack und Bremen- Hauptbahnhof im Zeitraum von Januar bis Oktober 2020 in den Stoßzeiten (Def s.o.) von Montag bis Freitag? Werte bitte in Prozent und pro Kalenderwoche.

Als Betrachtungsmonat wird hier der September 2020 herangezogen, in dem die Kalenderwoche 38 liegt. Im gesamten September 2020' sind zwischen Verden und Bremen-Farge 1.502,7 Zugkilometer auf der Linie RS1 „ungeplant“ ausgefallen. Das heißt, sie wurden nicht vorab kommuniziert (z.B. aufgrund von Bauarbeiten) und per Busersatzverkehr ersetzt. Die bestellte Leistung eines Kalendermonats für die Linie RS1 liegt bei 142.867 Zugkilometer. Somit sind im betrachteten Monat 1,05% der Fahrten „ungeplant“ ausgefallen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Als Hauptursachen sind infrastrukturbedingte Mängel (z.B. Signal- und Bahnübergangsstörungen), selbstverursachte Auslöser (z.B. Fahrzeug- oder Personalausfall) und Ursachen Dritter (z.B. Suizide) zu nennen.

Die in der Antwort zu Frage 4 genannten Züge sind im September 2020 mit 887,53 Zugkilometern vom ungeplanten Ausfall betroffen gewesen. Dies ist ein Anteil von 59% an den Ausfällen auf der RS 1, sie machen jedoch nur 51,3% der Verkehrsleistung auf der Linie aus. Insofern lag die Ausfallhäufigkeit zwischen Vegesack und dem Hauptbahnhof zur Hauptverkehrszeit im Monat September 2020 etwas über dem Durchschnitt der Linie. Dies ist damit zu erklären, dass bei höheren Verspätungen, ab etwa 10 Minuten und je nach Betriebssituation ein Zug in Richtung Bremen-Nord zugunsten des kurz danach ohnehin verkehrenden nächsten Planzuges ausfällt, um eine Übertragung der Verspätung auf Folgezüge zu vermeiden.

Zu Frage 6.

NACHFRAGEWERTE RS1, SPITZENWOCHE ZWISCHEN MÄRZ UND NOVEMBER 2020: KW38

ANLAGE ZU FRAGE 4

Fahrtrichtung Bremen-Vegesack --> Bremen **Hbf**

Vormittags

Fahrten ab Bremen-Vegesack (Fahrtnr./J	83107	83109	83301	83111	83303	83113	83305	83115	83307	83117	83309	83119	83197	83121
Abfahrt	06:05	06:35	06:50	07:05	07:20	07:35	07:50	08:05	08:20	08:35	08:50	09:05	09:20	09:35
Kapazität, Sitzplätze	484	484	297	594	484	484	297	484	484	297	297	484	484	297
Kapazität Stehplätze (rechnerisch)	514	514	308	616	514	514	308	514	514	308	308	514	514	308
Summe Kapazitäten	998	998	605	1210	998	998	605	998	998	605	605	998	998	605
Nachfragespitze {zwischen zwei Stationen}	264	302	199	467	235	291	165	273	152	194	91	190	110	145
Proz. Auslastung, nur Sitzplätze	54,5	62,4	67,0	78,6	48,6	60,1	55,6	56,4	31,4	65,3	30,6	39,3	22,7	48,8
Proz. Auslastung, gesamt	26,5	30,3	32,9	38,6	23,5	29,2	27,3	27,4	15,2	32,1	15,0	19,0	11,0	24,0

Nachmittags

Fahrten ab Bremen-Vegesack (Fahrtnr./J	83143	83331	83145	83333	83147	83335	83149	83337	83151	83339	83153	83341	83155	83343	83157	83345
Abfahrt	15:05	15:20	15:35	15:50	16:05	16:20	16:35	16:50	17:05	17:20	17:35	17:50	18:05	18:20	18:35	18:50
Kapazität, Sitzplätze	484	297	484	297	484	297	484	297	484	297	484	297	484	297	484	187
Kapazität Stehplätze (rechnerisch)	514	308	514	308	514	308	514	308	514	308	514	308	514	308	514	206
Summe Kapazitäten	998	605	998	605	998	605	998	605	998	605	998	605	998	605	998	393
Nachfragespitze {zwischen zwei Stationen}	178	91	183	102	234	95	187	83	149	83	182	94	162	62	122	62
Proz. Auslastung, nur Sitzplätze	36,8	30,6	37,8	34,3	48,3	32,0	38,6	27,9	30,8	27,9	37,6	31,6	33,5	20,9	25,2	33,2
Proz. Auslastung, gesamt	17,8	15,0	18,3	16,9	23,4	15,7	18,7	13,7	14,9	13,7	18,2	15,5	16,2	10,2	12,2	15,8

Fahrtrichtung Bremen Hbf --> Bremen-Vegesack

Vormittags

Fahrten ab Bremen Hbf (Fahrtnr.)	83302	83110	83304	83112	83306	83114	83308	83116	83310	83118	83196	83120	83122
Abfahrt	06:19	06:34	06:51	07:04	07:19	07:34	07:49	08:04	08:19	08:34	08:49	09:04	09:34
Kapazität, Sitzplätze	297	484	484	484	297	484	484	484	297	297	484	484	484
Kapazität Stehplätze (rechnerisch)	308	514"	514	514	308	514	514	514	308	308	514	514	514
Summe Kapazitäten	605	998	998	998	605	998	998	998	605	605	998	998	998
Nachfragespitze (zwischen zwei Stationen)	34	146	93	244	141	228	77	136	164	102	62	127	144
Proz. Auslastung, nur Sitzplätze	11,4	30,2	19,2	50,4	47,5	47,1	15,9	28,1	55,2	34,3	12,8	26,2	29,8
Proz. Auslastung, gesamt	5,6	14,6	9,3	24,4	23,3	22,8	7,7	13,6	27,1	16,9	6,2	12,7	14,4

Nachmittags

Fahrten ab Bremen Hbf (Fahrtnr.)	83144	83332	83146	83334	83148	83336	83150	83338	83152	83340	83154	83342	83156	83344	83158	83346
Abfahrt	15:04	15:19	15:34	15:49	16:04	16:19	16:34	16:49	17:04	17:19	17:34	17:49	18:04	18:19	18:34	18:49
Kapazität, Sitzplätze	484	297	484	297	484	297	484	297	484	297	484	297	484	297	484	297
Kapazität Stehplätze (rechnerisch)	514	308	514	308	514	308	514	308	514	308	514	308	514	308	514	308
Summe Kapazitäten	998	605	998	605	998	605	998	605	998	605	998	605	998	605	998	605
Nachfragespitze (zwischen zwei Stationen)	239	181	213	144	209	175	244	178	244	174	184	158	180	133	129	107
Proz. Auslastung, nur Sitzplätze	49,4	60,9	44,0	48,5	43,2	58,9	50,4	59,9	50,4	58,6	38,0	53,2	37,2	44,8	26,7	36,0
Proz. Auslastung, gesamt	23,9	29,9	21,3	23,8	20,9	28,9	24,4	29,4	24,4	28,8	18,4	26,1	18,0	22,0	12,9	17,7

Stehplätze bei Besetzung aller Klappsitze (rechnerisch)

Datenbasis: automatisches Fahrgastzählssystem Kalenderwoche 38, 2020 jeweils Maximalwerte mo. - fr., Spitzenbelastung je Fahrt

*Wie viele Züge der Nordwestbahn fahren in den Stoßzeiten (Def s.o.) mit zwei Waggonen?
Werte bitte pro Verbindung, pro Kalenderwoche in Prozent für den Zeitraum von Januar bis Oktober 2020.*

Die Daten hierzu werden bereits in der Antwort zu Frage 4 genannt: Im Regelfahrplan werden von 59 Fahrten 34 Fahrten mit zwei Triebwagen gebildet, somit 57,6 %.

Beschluss des Beirates Vegesack vom 14.12.2020 zur Umstrukturierung des BBN

Ergänzend zu geführten Gesprächen teilt die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau den aktuellen Sachstand mit.

Es ist nicht vorgesehen, die seit dem 01.01.2021 vakante Stelle der Amtsleitung des Bauamtes Bremen-Nord in der bisherigen Form nach zu besetzen. Vielmehr wird aktuell ein Projekt zur Neuorganisation der Struktur des Bauamtes Bremen-Nord aufgelegt.

Ziel des Projektes ist die Auflösung der Amtsstruktur und die Einbindung in die Strukturen der senatorischen Dienststelle unter ausdrücklicher Beibehaltung der Vorort-Präsenz. Im Rahmen des Projektes soll auch die Optimierung und Angleichung von Arbeitsabläufen und Abstimmungsprozessen der Bauordnung und Stadtplanung in den Blick genommen werden. Die Prozesse sowohl im Bauamt Bremen Nord als auch in der senatorischen Dienststelle werden betrachtet und auf Optimierungsmöglichkeiten untersucht. Ziel ist es, die Prozesse effektiv und bürgerfreundlich zu gestalten.

Zum Anliegen, dass Unterlagen digital eingereicht werden können, teilt sie mit, dass dieses Thema auch von ihrer Seite mit hoher Priorität betrachtet wird. Das Projekt „Digitales Baugenehmigungsverfahren“ steht für das gesamte Ressort und damit auch für das Bauamt Bremen-Nord auf der Agenda. Es sind dazu Mittel aus dem Bremen Fonds beantragt. Über den weiteren Projektverlauf zur Umstrukturierung des Bauamtes Bremen- Nord wird sie gerne weiterhin informieren.

Beschluss des Beirates Vegesack vom 14.12.2020 zur Umstrukturierung der Recyclinghöfe

Die Bremer Stadtreinigung teilt mit, dass sie sich in den letzten Monaten intensiv mit dem Thema Recycling-Stationen auseinandergesetzt hat, mit der Zielsetzung die Abfallentsorgung im System Recycling-Stationen wirtschaftlich, bürgerfreundlich und umweltfreundlich zu entwickeln.

Mit dem Entwicklungsplan werden ganz neue Standards in der Abfallentsorgung gesetzt und die Recycling-Stationen zukünftig in zwei top-moderne Recycling-Center, in sieben modernen Recycling-Stationen und in sieben Grün -Stationen unterschieden. Bremer*innen soll durch die Weiterentwicklung der Standorte die Abgabe nahezu aller Abfallfraktionen auf einer Station ermöglicht werden. Sieben Recycling-Stationen werden deshalb zum „Vollsortimenter“ (darunter Burglesum und Blumenthal) ausgebaut und nehmen zukünftig zum Beispiel auch Sperrmüll an.

Sieben Standorte (darunter in Bremen-Nord die Recycling-Station Aumund) werden zu Grün-Stationen entwickelt. Kernpunkt der Entwicklung ist die Spezialisierung auf Grünabfall mit saisonalem Betrieb von März bis November. Darüber hinaus werden Glas, Textilien und kleine Elektrogeräte angenommen.

Im Zuge des Entwicklungsplans werden auch die Öffnungszeiten an den Standorten Burglesum und Blumenthal verlängert und somit kundenfreundlicher gestaltet. Bereits in 2021 sollen die Öffnungszeiten an einem Wochentag auf 19:00 Uhr angepasst und samstags bis 14:00 Uhr verlängert werden. Insgesamt werden durch diese Maßnahmen Voraussetzungen für eine moderne Kreislauf- und Abfallwirtschaft geschaffen.

Die Entsorgung von Grünabfällen ist in den Stadtteilen von großer Bedeutung. Diesem Aspekt wurde in dem Entwicklungsplan unter Berücksichtigung der Saisonzeiten eine besondere Bedeutung zugemessen. Anders als bei Papier und Pappe und auch für den Gelben Sack, die 14-täglich über die Straßensammlung bereitgestellt werden können, können Grünabfälle nur über die Recycling-Stationen entsorgt werden. Für die Entsorgung von Papier und Pappe und für die Entsorgung von Verkaufsverpackungen können auch die Blaue oder die Gelbe Tonne genutzt werden. Die Auslieferung und Nutzung dieser Gefäße ist mit keinen zusätzlichen Kosten verbunden. Metalle fallen in deutlich geringerer Häufigkeit und Menge an. Hier sind auch Entfernungen zu anderen Recycling-Stationen (zum Beispiel Burglesum und Blumenthal) zumutbar. Die Bürgerinnen und Bürger können somit auch zukünftig ein gut ausgebautes Bringsystem nutzen.

Die Mengendaten der Recycling-Station Aumund bestätigen den Schwerpunkt der Grünabfallanlieferungen deutlich. Insgesamt wurde auf der Recycling-Station im Jahr 2019 eine Gesamtabfallmenge von 2.389 Mg (exklusive Glas, Textilien und kleine Elektrogeräte) erfasst. Darin enthalten sind Grünabfallanlieferungen in Höhe von 1.984 Mg. Diese Grünabfälle können auch weiterhin in der Vegetationsperiode wohnortnah auf der Recycling-Station Aumund an drei Werktagen (an Samstagen auch zukünftig eine Stunde länger bis 14:00 Uhr) entsorgt werden. Durch die Aufrechterhaltung der Grünabfallannahme wird der Schwerpunkt der Anlieferungen weiterhin im Stadtteil konzentriert und es werden zusätzliche Verkehrswege vermieden. Ganzjährig stehen weiterhin Sammelcontainer für Glas, Textilien und kleine Elektrogeräte zur Verfügung. Mit dem zukünftigen Entsorgungskonzept erhalten die Bürgerinnen und Bürger ein modernes Entsorgungsangebot, eine höhere Anzahl an Recycling-Stationen mit einem verbesserten Entsorgungsangebot und eine verbesserte Abgabeergonomie. Gleichzeitig wird mit diesem Konzept auch eine Entlastung der CO₂-Bilanz der Recycling-Stationen erreicht, da durch die Verdichtung der Abfälle auf einigen Recycling-Stationen die Anzahl der Containertransporte reduziert werden kann.

Der vom Verwaltungsrat der Die Bremer Stadtreinigung beschlossene Entwicklungsplan Recycling-Stationen 2024 berücksichtigt zudem die Auswirkung des Konzeptes auf die Kosten und die Abfallgebühren. Der Entwicklungsplan verbessert die Qualität der Abfallentsorgung auf den Recycling-Stationen deutlich. Dies führt zu zusätzlichen Kosten. Die Kostensteigerung wird durch andere Maßnahmen, wie z.B. die bedarfsgerechte Konzentration auf die Grünabfallannahme auf sieben Recycling-Stationen, teilweise kompensiert. Wir weisen darauf hin, dass jede weitere Erweiterung der Leistungen zu zusätzlichen Kosten führt, die zwangsläufig auf die Abfallgebühren durchschlagen.

Der Entwicklungsplan Recycling-Stationen 2024 ist ein strategisches Projekt der Die Bremer Stadtreinigung. Bevor Die Bremer Stadtreinigung den Entwicklungsplan veröffentlichen und die Beirätebeteiligung einleiten konnte, war es erforderlich, dass der Vorstand zunächst den Verwaltungsrat um Beschlussfassung bittet. Der Vorstand hätte ohne eine Zustimmung des Verwaltungsrates der Die Bremer Stadtreinigung keine Befugnis gehabt, die Beiräte einzubinden. Dies ergibt sich aus dem Ortsgesetz über die Errichtung der Anstalt Die Bremer Stadtreinigung, Anstalt öffentlichen Rechts, hier § 7 Abs. 2 Nr. 5 und Nr. 6 c, wonach der Verwaltungsrat über die Grundsätze der Aufgabenwahrnehmung und Aufnahme neuer Geschäftszweige oder Aufgabe vorhandener Tätigkeitsgebiete entscheidet.

Die Bremer Stadtreinigung steht für einen Austausch zum Thema Entwicklungsplan 2024 auch gerne im Beirat zur Verfügung. Die Ergebnisse und Stellungnahmen aus den Beiräten zu dem Thema werden auch dem Verwaltungsrat zur Kenntnis gegeben.

Anfrage des Beirates Vegesack vom 26.10.2020 bzgl. der Lindenstraße

Das Amt für Straßen und Verkehr nimmt wie folgt Stellung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planung für den Umbau der Lindenstraße? Hier bitte sowohl den Planungsstand für die Radwege als auch die Parkbuchtsanierungsangeben.

Es liegen keine aktuellen Planungen bzgl. der Radwege und der Parkbuchten in den Lindenstraße vor. Letztmalig wurde 2015 eine grobe Planung mit einem Kostenanschlag vorgenommen. Umgebaut werden müssten nach damaligen Stand rd. 360 m Parkstreifen, um durch deren Vertiefung Richtung Gehweg um je 0,50 m die notwendige Entfernung zum Schutzstreifen zu erreichen. Zudem mussten nach damaligen Stand einige Bordsteine am Beginn der Radwege an den einmündenden Seitenstraßen angehoben und Radwegpflaster gegen Kleinpflaster ausgetauscht werden. Eine detaillierte Planung mit Kostenschätzung und möglicherweise begleitenden Maßnahmen im Straßenraum wurde nicht durchgeführt. Aufgrund der Situation vor Ort müsste hier eine umfangreiche Planung inklusive TÖB-Beteiligung durchgeführt werden.

2. Sind Haushaltsmittel für den Umbau, welcher nach dem Beschluss des Ausschusses für Straßen-, Verkehrs- und Marktangelegenheiten in seiner 18. Sitzung am Dienstag, den 17. März 2015 geplant wurde im aktuellen Haushalt eingestellt?

Im aktuellen Haushalt sind keine Haushaltsmittel eingestellt. In Abhängigkeit der durchzuführenden Entwurfsplanung (inkl. Kostenberechnung) muss über eine mögliche Finanzierung entschieden werden. Planerische Kapazitäten im ASV sind momentan sehr begrenzt vorhanden.

3. Wenn ja, wie hoch sind diese?
Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Wenn nein, werden Mittel im nächsten Haushalt eingestellt und wenn ja, in welcher Höhe?

Nach derzeitigem Stand sind keine Haushaltsmittel als Einzelmaßnahme vorgesehen.