

FA Mobilität und Stadtentwicklung (Beirat Neustadt)

Ergebnisprotokoll der öffentlichen Sitzung (Nr. 05/23-27)

vom 30.05.2024 von 18.30 Uhr bis 20:50 Uhr in der Aula der Wilhelm-Kaisen-Oberschule, Valckenburghstraße 1-3, 28201 Bremen

Anwesend: Lennart Härtlein (skBü, Die Linke), Christian Kok (Vorsitz, BM, Die Linke), Johannes Osterkamp (BM, Grüne), Julius Walther (stellv. Vorsitz, skBü, Grüne), Marcus Tödtheide (BM, CDU) für Renee Wagner (BM, CDU), Anita Ipach (SPD) für Imran Rose (skbü, SPD)

Beratend: Anna Katharina Hett (skBü, FDP), Anke Maurer (BM, BSW) bis 20:15 Uhr, Lieselotte Niemetz (skBü, Die PARTEI)

Fehlend: Renee Wagner (BM, CDU), Colin Nolte (BM, BD(e), Imran Rose (skbü, SPD), Vibke Martens (BM, SPD) alle entschuldigt

Referent:innen/Gäste: Nina Hippel, Referentin Nahmobilität Fahrradparken SBMS

Vorsitz: Uwe Martin

Protokoll: Katharina Rosenbaum (beide Ortsamt Neustadt/Woltmershausen)

Abkürzungen: BM = Beiratsmitglied, BS = Beiratssprecher, OAL = Ortsamtsleitung, FA = Fachausschuss, skBü= sachkundige Bürger:in, KoA = Koordinierungsausschuss, OA = Ortsamt, BV = Beschlussvorschlag

TOP 1. Feststellung der Beschlussfähigkeit der Sitzung und Genehmigung der Tagesordnung

Beschluss: Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt und die vorgeschlagene Tagesordnung wird mit der Erweiterung der Tagesordnung um

Neu TOP 9: Antwort des ASV zu Hohentorsheerstraße und

Neu TOP 10: Antwort des ASV zur Verbesserung der Ampelschaltungen in der Neustadt genehmigt. Die nachfolgenden TOP s verschieben sich entsprechend. (einstimmig)

TOP 2. Genehmigung des Sitzungsprotokolls vom 11.04.2024 (Nrn. 04/23-27)

Beschluss: Das Protokoll vom 11.04.2024 wird ohne Änderungen genehmigt. (einstimmig)

TOP 3. Bürger:innenanträge, Fragen, Wünsche, Anregungen und Mitteilungen in Stadtteilangelegenheiten

Folgende Bürgeranliegen werden in der Sitzung geäußert:

- Eine Gewerbetreibende, die in der Baumpflege tätig ist, hat einen Antrag beim ASV gestellt: Sie möchte damit erreichen, dass vor ihrem Hauseingang ein Poller aufgestellt wird, damit dort keine Autos mehr parken können und sie mit ihrem Lastenrad ungehindert den Eingang zu ihrem Vorgarten, wo sie ihr Lastenrad abstellt, passieren kann. Der OAL schlägt vor, dass sie ihr Anliegen per E-Mail an das Ortsamt richtet, damit Kontakt zu ihr aufgenommen und das Ortsamt in der Sache tätig werden kann.
- Ein Bewohner des Stadtwerders schildert die Parksituation für Autos und Fahrräder auf dem Stadtwerder. Der OAL regt an, dass er sich per E-Mail an das Ortsamt wenden soll, damit Kontakt zu ihm aufgenommen und das Ortsamt in der Sache tätig werden kann.
- Ein Bürger kritisiert, dass auf dem Tanzwerder noch keine Bäume gepflanzt worden seien und dort alles zugeparkt sei. Auch er soll eine E-Mail an das Ortsamt schreiben.
- Das Bürgeranliegen einer Bürgerin hat das Ortsamt bereits am 27.04.24 (Anwohnerin Pappelstraße) erhalten. Sie kritisiert u.a. überhöhte Geschwindigkeit in der Pappelstraße und wünscht sich, dass dort eine Geschwindigkeitsmessanlage installiert wird. Der OAL erklärt, dass ihr Anliegen nun im KoA beraten werden soll.

- Eine Bürgerin aus dem Bereich Gartenstadt Werdersee kritisiert, dass es dort noch keine Cambio-Station und keinen Spielplatz gebe, außerdem fehle ein Zebrastreifen, damit die Schulkinder sicher die Straße überqueren könnten. Der OAL erklärt, dass das Ortsamt für Erstellung der Carsharingstation und die Errichtung des Spielplatzes keine Handhabung habe, weil für den Spielplatz der Investor ihrer Wohnanlage und für Carsharing ein privatrechtliches Unternehmen zuständig sei. Auch sie soll sich mit ihren Anliegen per E-Mail an das Ortsamt wenden, dann erfolgt eine Erkundigung und Rückmeldung durch das OA.
- Ein Anwohner aus der Erlenstraße kritisiert die dortige Ampelschaltung. Der OAL schlägt vor, dass er sein Anliegen noch einmal per E-Mail senden soll, damit das Ortsamt in der Sache tätig werden und Kontakt zu ihm aufnehmen kann.
- Eine Bürgerin fragt nach einem weiteren Badesteg am Werdersee.
- Die Linke bringt zwei Bürgeranliegen ein: Parksituation Lahnstraße, dort sei die Fahrbahn verengt und den Fußweg in der Meyerstraße/ Thedinghauserstraße, den Menschen mit Rollstuhl nicht benutzen können. Diese Themen werden im KoA besprochen.

TOP 4. Fahrradinfrastruktur

Zu Beginn erläutert die OAL, dass Frau Hippel lediglich zu Fragen des Fahrradparkens Auskunft erteilen kann und der ans ASV weitergeleitete Fragebogen (10 Fragen) des FA noch nicht abschließend bearbeitet wurde, da verschiedene Sachbearbeiter / Fachabteilungen im Fragebogen adressiert seien. Eine weitere Befassung hierzu erfolgt auf einer der nächsten Sitzungen nach Beantwortung durch die Behörde.

Nina Hippel, Referentin für das Thema Fahrradparken von SBMS erklärt, dass in ihrem Hause gerade die Richtlinie für das Thema Fahrradparken überarbeitet werde. Die alte Richtlinie stamme aus dem Jahre 2000 und sei in einigen Punkten nicht mehr zeitgemäß. So seien in der alten Richtlinie noch Vorgärten als Standorte für Fahrradparkplätze favorisiert. Doch heute wisse man, dass gerade Vorgärten für das Stadtklima eine große Rolle spielten und es nicht mehr zeitgemäß sei, deren Versiegelung voranzutreiben. In der Aussprache nach ihrem kurzen Vortrag sprechen die Grünen das Thema abschließbare Stellplätze, so genannte Fahrradboxen, an. Das sei ein Thema, dass in der neuen Richtlinie nicht sofort überarbeitet werde, weil dieses Thema keine Priorität habe. Die Partei spricht die oftmals leeren und wenig benutzten Fahrradbügel vor dem Schwimmbad Süd an und fragt, ob die Bürger:innen künftig an der Herrichtung von Fahrradparkplätzen beteiligt werden sollen. Weiterhin wird die Problematik zum Abstellen von Lastenrädern angesprochen. Der FA bedankt sich bei Frau Hippel für die angeregte Debatte und die Mitnahme einzelner Aspekte in den behördeninternen Diskurs zur neuen Richtlinie zum Fahrradparken.

TOP 5. Beschilderung „Zone 30“ im Franzuseck

Das ASV habe erklärt, dass eine „Zone 30“ – Markierung oder Beschilderung bereits entsprechende Vorfahrtsregelungen beinhalte, weshalb nicht zusätzlich eine „Rechts vor Links“ Beschilderung aufgestellt werde.

Ein Mitglied des Fachausschusses formuliert hierzu nachfolgende Fragen die ans ASV zur Klärung geschickt werden sollen. Die Fragen sind dem OA im Nachgang am 31.5. per Mail zugegangen und ins Protokoll aufgenommen worden.

Klärungsbitte an das ASV: Es gibt im Franzuseck ein gültiges Verkehrszeichen 30er Zone, angebracht auf einem Pfosten rechts vom Radweg, das lt. übereinstimmendem Verständnis schlecht sichtbar (und im Übrigen auch teilweise mit Fremdkörpern beklebt) ist. Infolgedessen kommt es lt. Wahrnehmung von Anwohnenden zu vermehrter Missachtung der Rechts Links Regelung bei der nachfolgenden Einbiegung. Eine Verlegung des Pfostens, auf dem das Verkehrszeichen angebracht, weiter links in Richtung Fahrbahn, kann lt ASV aus Gründen nicht realisiert werden.

Das ASV schlägt stattdessen eine zusätzliche, jedoch für das Stadtteilbudget kostenpflichtige 30er Zonen Markierung auf dem Straßenbelag (ca 2TEUR) vor. Nicht bekannt ist bislang, ob weitere, insbesondere sparsamere Alternativen zur vorgeschlagenen Anbringung einer Markierung seitens des ASV geprüft wurden.

Meine Prüfbitten an das ASV:- Lässt sich eine bessere Sichtbarkeit des Verkehrszeichens dadurch erreichen, dass anstelle des derzeitigen Pfostens ein anderer, wenige Meter entfernter und in unmittelbarer Fahrbahnnähe befindlicher Pfosten (an dem derzeit ein Radwegzeichen angebracht ist) verwendet wird?

Zu prüfen wäre hier z.B., ob der Abstand dieses Pfostens zur Fahrbahn und dessen Höhe ausreichend ist, um 2m bzw. 2,20m Schildunterkante zu gewährleisten und ob es möglich ist, das Schild wegen der Fahrbahnnähe des Pfostens nicht mittig sondern seitlich nach links versetzt auf dem Pfosten zu montieren.

Falls Abstand zur Fahrbahn und/oder Höhe nicht mit Blick auf VwV-StVO ausreichend sein sollten: Wäre eine Verlegung dieses Pfostens möglich und was würden die notwendigen Anpassungen kosten?

- Gibt es die Möglichkeit, im besagten Bereich Franziseck - unmittelbar vor der ersten Einbiegung rechts im noch nicht gepflasterten Bereich - einen Markierungsstreifen quer zur Fahrbahn aufzubringen, um dadurch zusätzlich auf die bestehende Rechts vor Links Regelung aufmerksam zu machen. Und was würde dies kosten? - Kann das Verkehrszeichen Tempo 30 Zone mit/ohne weitere Maßnahmen in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt werden?

Anlass: Das Haushaltsrecht mahnt zur Sparsamkeit, ebenso die VwV-StVO in Bezug auf die Anbringung von Fahrbahnmarkierungen, die - wie im Falle des ASV Vorschlags - lediglich auf ein bestehendes Verkehrszeichen aufmerksam machen. Daher sollten m. E. vor der Verausgabung von ca 2TEUR für eine Fahrbahnmarkierung zunächst alle möglichen, ggf. günstigeren Alternativen - insbesondere der angefragte Tausch der bestehen Pfosten für die Montage - geprüft werden.

Die weitere Befassung soll in der nächsten Sitzung des Fachausschusses 05. September 2024 erfolgen. Die Grünen werden dazu einen Beschlussvorschlag vorbereiten.

TOP 6. Beratung zur Verkehrssituation Wilhelm-Kaisen-Brücke

Zu Beginn erläutert die OAL, dass sich der KoA für eine vorbereitende Befassung der beiden BV im FA MobS ausgesprochen hat und die Erarbeitung eines mehrheitsfähigen BV in die Fraktionen verwiesen hat. Eine weitere Befassung des Beirates soll nach Beratung im KoA am 8.8. in einer Beiratssitzung im 2. HJ erfolgen. Es wird vereinbart die beiden BV von FDP und DIE LINKE im Protokoll aufzuführen.

Eine Diskussion der BV in der Sitzung findet nicht statt.

Beschlussvorschlag Die Linke

„BV FA MobS - Radverkehr Wilhelm-Kaisen-Brücke Entwurf

Der Beirat Neustadt fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) und das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) auf:

1. Eine Spur für Kraftfahrzeuge pro Richtung in einen beidseitigen, vom Kraftfahrzeugverkehr physikalisch geschützten Radweg umzuwandeln

2. Die westerseitige KfZ-Spur von "Tiefer" in einen beidseitigen Radweg umzuwandeln, diesen Radweg an den neuen auf der Südseite der Brücke anzubinden und den KfZ-Verkehr Richtung Östliche Vorstadt auf die andere Seite von "Tiefer" zu verlegen
3. Einen dem Verkehrsfluss entsprechende, sinnvolle und radverkehrsfreundliche Anbindung der Radwege an das umliegende Radnetz sicherzustellen
4. Eine Vollsperrung für Kraftfahrzeuge während Bauarbeiten zu vermeiden
5. Die oben genannten Maßnahmen in die bestehenden Planungen für die Innenstadt, die Radpremiumrouten, die Friedrich-Ebert-Straße und den Osterdeich einzubinden
6. Zur Kosteneinsparung die oben genannten Maßnahmen, sofern möglich und zeitlich sinnvoll, mit der Sanierung der Wilhelm-Kaisen-Brücke zu verbinden
7. Zur weiteren Kosteneinsparung, wenn möglich, die notwendige physische Trennung von Radverkehr und Kraftfahrzeugen mit standardisierten, kommerziell verfügbaren Elementen (z.B. Betonschwellen) zu realisieren. Ein Bild, nur zur Veranschaulichung und nicht Teil des Beschlusses, befindet sich auf der Rückseite.

Begründung: Es kommt immer wieder zu Konflikten und gefährlichen Situationen auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke und an "Tiefer" zwischen Radverkehr und Fußverkehr, sowie zwischen Radverkehr und Radverkehr. Die jetzigen Radwege bieten dem Verkehrsaufkommen nicht genügend Platz, weshalb der Radverkehr auf die jetzigen Autospuren verlagert werden muss. So hat der Fußverkehr und gleichzeitig der Raum auf der Brücke genügend Raum und Sicherheit. Das Queren der Brücke, der Weg in die Innenstadt und der Weg in die Östliche Vorstadt wird so für die vielen Fußgehenden und Radfahrenden spürbar sicherer und angenehmer. Dies wird den Rad- und Fußverkehr daher fördern und die Verkehrswende unterstützen. Dies würde außerdem, die Last auf der Brücke verringern. Dieser Beschluss fügt sich in die bestehenden Planungen für Radpremiumrouten und autoarmer Innenstadt. Aufgrund letzterem wird ohnehin weniger Kapazität für Kraftfahrzeuge auf den Brücken über die Weser benötigt."



Beschlussvorschlag FDP:

Der Beirat Neustadt möge beschließen:

1. Der Beirat Neustadt fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und das Amt für Straßen und Verkehr auf, im Bereich der Kreuzung Friedrich-Ebert-Str./Osterstr., Sankt-Pauli Brücke, Wilhelm-Kaisen-Brücke bis zum Kreuzungsbereich Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke/ Tiefer, Radfahrern das Fahren in beide Richtungen zukünftig zu untersagen.
2. Außerdem fordern wir, dass die Verkehrsführung an der Einmündung Osterstraße und an der Fußgängerampel über die Friedrich-Ebert-Str. überarbeitet werden muss. Am Ende der Rampe hinunter zur Osterstraße/Zentaurenstr. sollte in diesem Zuge durch entsprechende Kennzeichnung darauf hingewiesen werden, dass hier Vorfahrt (rechts vor links) zu beachten ist. An beiden Seiten der Rampe ist ein zusätzlicher Hinweis unter dem VZ 240 anzubringen, dass Radfahrende hier nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Außerdem sollte hier eine klare farbliche Darstellung des Fahrrad- und Fußgängerweges für die sichere Querung der Fahrbahnen erfolgen. Gleiches sollte im Bereich Franzuseck erfolgen.
3. An der Einmündung Franzuseck ist in Höhe des Wasser- und Schifffahrtsamtes ein falsches Verkehrszeichen Z 237 angebracht, damit wird der dortige Abschnitt bis zur Einmündung St.-Pauli Deich als reiner Radweg ausgeschildert, der Fußweg fällt komplett weg. Dieses Schild sollte unverzüglich entfernt werden. Auch im Bereich Wilhelm-Kaisen-Brücke, Sankt-Pauli-Brücke, Kreuzung Osterstr., ist insbesondere auf der östlichen Seite die Verkehrsführung und Beschilderung katastrophal. Vor dem St.-Pauli-Stift besteht besonders wegen der lebensälteren Bewohner akuter Handlungsbedarf, es ist für diese Menschen häufig gefährlich das Haus zu verlassen, weil auch unter den Arkaden Radfahrende unterwegs sind. Auch hier sehen wir dringenden Handlungsbedarf, damit es für alle Verkehrsteilnehmer klar ist, wie die Führung von Fuß- und Radwegen ist.

Begründung:

Die Wilhelm-Kaisen-Brücke ist eine der meist befahrenen Brücke Bremens, an manchen Tagen passieren mehr als 10.000 Radfahrende die Brücke. Bereits 2017 hat der damalige Sprecher der Verkehrsbehörde in einem Weser Kurier Artikel darauf hingewiesen, dass besonders diese Brücke, durch Fahrradfahrer temporär überlastet ist. In diesem Artikel vom 3.10.2017 benennt auch der ADFC die Kaisen-Brücke als eine der gefährlichsten Stellen für Radfahrer in der Stadt, die Radwege auf der Brücke sind sehr eng, überholende Radfahrer weichen auf den Gehweg aus und bedrängen Fußgänger. Immer wieder kommt es zu Unfällen, meist zwischen Radfahrern untereinander oder mit Fußgängerbeteiligung.

Gerade vor dem Hintergrund, dass der Bau der Fahrradbrücken über die kleine und große Weser (Wesersprung) nicht mittelfristig zu erwarten ist, kann durch relativ wenig Aufwand eine Entschärfung der Situation auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke erreicht werden. Offenbar steht eine Sanierung der Wilhelm-Kaisen-Brücke unmittelbar bevor, so dass diese Änderungen sicher einfach umgesetzt werden können, damit es zu mehr Sicherheit in der Querung der Brücke für Fußgänger und Radfahrer kommt.

In diesem Zuge sollten auch die Verkehrsschilder der angrenzenden Straßen/ Bereiche überprüft und ergänzt, geändert oder entfernt werden. So wäre dann für jeden Verkehrsteilnehmer auf dieser Achse klar, wie die Verkehrsführung ect. ist.

Der OAL regt an, dass die beiden Anträge zunächst in den Fraktionen diskutiert werden sollen.

Beschluss: Die beiden Beschlussvorschläge sollen in den Fraktionen diskutiert werden. Es soll versucht werden einen mehrheitsfähigen BV zu erarbeiten. (4 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)

TOP 7. Beschluss zu Fahrradbügeln

Beschluss: Der Beirat Neustadt begrüßt den Bürger*innenantrag des ADFC vom 01.04.2024 und fordert das Amt für Straßen und Verkehr auf, finanziert aus dem Stadtteilbudget Verkehr mit insgesamt bis zu 10.000€, an den folgenden Stellen insgesamt 15 Dreifach-Fahrradbügel (Dreierbügel) zu installieren.

1. Ecke Gastfeldstraße/Hegelstraße, Dreierbügel an zwei Ecken, wo der Platz vorhanden ist.

Begründung: Die Kreuzung wird regelmäßig von KfZ zugeparkt, was die Sichtbarkeit verringert und Gefahr schafft.

2. Meyerstraße, zwei Dreierbügel entweder links oder rechts, z.B. in Höhe der Nr. 97.

Begründung: Es gibt keine Möglichkeit, Fahrräder abzustellen, Fahrräder stehen teils auf dem Fußweg was auf Bedarf schließen lässt.

3. Ecke Gastfeldstraße/ Hermannstraße, Dreierbügel an zwei Ecken, wo der Platz vorhanden ist.

Begründung: Die Kreuzung wird regelmäßig von KfZ zugeparkt, was die Sichtbarkeit verringert und Gefahr schafft.

4. Aleco, Pappelstraße 95, insgesamt drei Dreierbügel links und rechts vom Eingang, wie vor dem Edeka in der Gastfeldstraße, sofern Platz für ein Lieferfahrzeug verbleibt bis zu drei Bügel.

Begründung: Der Eingang von KfZ zugeparkt, der Bedarf ist hier besonders groß Aufgrund von Gewerbe.

5. Ecke Langemarckstraße/ Große Annenstraße, zwei Dreierbügel auf geeigneten Flächen im Parkstreifen.

Begründung: Der Bedarf ist hier besonders groß Aufgrund von Gewerbe.

6. Ecke Meyerstraße/Theodor-Strom-Straße, zwei Dreierbügel auf der Fahrbahn zur Sichtbarkeit des Radverkehrs.

Begründung: Die Einmündung des Fahrradwegs ist oft zugeparkt, weshalb die Sichtbarkeit zu gering ist, was Gefahr schafft.

7. Ecke Kleine-Johannisstraße/Westerstraße, zwei Dreierbügel auf geeigneten Flächen im Umfeld der Westerstraße 58, rechts an der kleinen Johannisstraße oder zur anderen Seite auf der Parkbucht.

Begründung: Der Bedarf ist hier besonders groß Aufgrund von Gewerbe.

Zusätzlich: Sollte das Budget nicht ausreichen, soll die Umsetzung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten starten und parallel eine Rücksprache mit dem Beirat erfolgen. Sind einzelne Bügel kosteneffektiver pro Fahrradstellplatz, so ist dies vorzuziehen. Sollte es an einer Stelle nicht möglich sein, einen Dreierbügel aufzustellen, so fordert der Beirat stattdessen zwei einzelne Bügel. Sollte das ASV eine oder mehrere der Stellen ablehnen, gilt die Forderung aller weiteren Stellen uneingeschränkt. (5 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung)

TOP 8. Stadtteilbudget Verkehr: Anschaffung und Anbringung von Geschwindigkeitsmesstafeln (GMT)

An insgesamt 7 Orten in der Neustadt sollen Geschwindigkeitsmesstafeln angebracht werden. Dazu wurden 3 Angebote eingeholt. Zwei Elektro-Firmen können den Auftrag nicht realisieren. Eine Firma

hat ein Angebot über die Anschaffung und Montage von 7 Geschwindigkeitsmesstafeln des Typs Viasis Mini (inkl. Solarmodule) der Firma Via Traffic Controlling GmbH in Höhe von **24.915,03 Euro** für die Beschaffung und Anbringung erstellt.

Die Anbringung der Geschwindigkeitsmesstafeln soll an folgenden Orten erfolgen:

- Buntentorsteinweg zwischen Boßdorfstraße und Kirchweg
(Stahlbeleuchtungsmast)
- Kornstraße zwischen Volkmannstraße und Georg-Droste-Straße
(Stahlbeleuchtungsmast)
- Gastfeldstraße zwischen Meyerstraße und Kirchweg
(Stahlbeleuchtungsmast)
- Kirchweg zwischen Neuenlander Straße und Gastfeldstraße
(Stahlbeleuchtungsmast)
- Werderstraße ab Fuldastraße bis zum Kuhhirten (Stahlbeleuchtungsmast)
- Friedrich-Ebert-Straße zw. Neuenlander Straße und Leibnizplatz
(Fahrleitungsmast)
- Langemarckstraße zwischen Hochschule Bremen und Westerstraße (Fahrleitungsmast)

Beschluss: Geschwindigkeitsmesstafeln (Nachfolgebeschluss) Der Beirat Neustadt stellt für die am [30.11.2023](#) beschlossenen Geschwindigkeitsmesstafeln 25.000 Euro aus dem Stadtteilbudget Verkehr zur Verfügung. (einstimmig)

TOP 9. Antwort des ASV zu Hohentorsheerstraße (16. Mai 2024)

Zum [Beschluss vom 22.02.24](#) nimmt das ASV wie folgt Stellung:

Zu 1: Auf Höhe der Hohentorsheerstraße 1 besteht bereits eine Fußgänger- und Radfahrerfurt, die den entsprechenden Verkehrsteilnehmern eine Querungsmöglichkeit bietet. In einer Entfernung von ca. 70m befindet sich eine Lichtsignalanlage, die das Queren auf Höhe der Grünanlage ermöglicht. In einer Entfernung von ca. 120m befindet sich eine weitere Lichtsignalanlage, die eine Querung auf Höhe der Lahnstraße ermöglicht. Es sind somit in beiden Richtungen signalisierte Querungsmöglichkeiten vorhanden, gemäß der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen handelt es sich hierbei um Ausschlusskriterien im Hinblick auf die Einrichtung eines Fußgängerüberweges. Auch der Zugang zu den Nahversorgungszentren und dem ÖPNV wird durch die vorhanden signalisierten Übergänge sichergestellt. Einer Einrichtung kann daher nicht zugestimmt werden.

Zu 2: Der Knotenpunkt Am Hohentorsplatz/ Hohentorstraße/ Hohentorheerstraße ist in den Jahren 2015/2016 nach einem langen, umfangreichen Beteiligungsprozess im Rahmen der Sanierung Hohentor umgestaltet worden. Die seinerzeitige Planung hatte den Focus Einsatzsicherheit der Feuerwehr, verbesserte ÖV-Abwicklung, sichere und verbesserte Fuß- und Radfahrerführung, Barrierefreiheit sowie Reduzierung der Verkehrsflächen. Für die bauliche Umsetzung der Maßnahme wurden Mittel der Städtebauförderung in Höhe von rund 1,5 Mio. € eingesetzt, die nachhaltig zu sichern sind. Entsprechend unterliegen diese einer Zweckbindungsfrist von 25 Jahren. Der vom Beirat gewünschte Minikreisverkehr wird den vorgenannten Kriterien in großen Teilen aufgrund der Einsatzgrenzen dieser Art der Verkehrsführung, insbesondere im Hinblick auf ÖV-Bevorrechtigung, Einsatzsicherheit der Feuerwehr, Nachteile für sehbehinderte Personen und Minimierung der Verkehrsfläche durch das erforderliche Abkröpfen der Zufahrten zur Verdeutlichung der Vorfahrtsregelung nicht gerecht. Des Weiteren wären zuzüglich zu den entstehenden Umbaukosten die für den Umbau 2015/2016 erhaltenen Fördergelder durch den Straßenbaulastträger

zurückzuzahlen. Vor diesem Hintergrund wird die geplante Umwandlung des Knotenpunkts zu einem Minikreisverkehr abgelehnt.

Zu 3: Grundsätzlich steht aus verkehrsplanerischer Sicht den gewünschten vier Einengungen nichts entgegen. Vor dem Hintergrund, dass die bauliche Herstellung der gewünschten Einengungen mit Hinblick auf eventuelle Umleitungsverkehre schon einmal abgelehnt wurde, ist hier weiterhin nur eine markierungstechnische Lösung vorstellbar. Das ASV hat auf Grund der angespannten Haushaltslage nur begrenzte Ressourcen zur Verfügung, die vorrangig in die Beseitigung von Schäden zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit investiert werden. Gegebenenfalls kann über das Stadtteilbudget diese Maßnahme ermöglicht werden.

Zu 4: Bei den genannten Markierungen (Verkehrszeichen 342 (Haifischzähne)) handelt es sich um ein unterstützendes Verkehrszeichen, welches keine eigene verkehrslenkende Wirkung entfaltet, sondern lediglich die bestehende Verkehrsregelung hervorhebt. Um ein solches Zeichen aufzubringen, muss gemäß § 45 Abs. 9 StVO ein besonderer Umstand vorliegen, der die zusätzliche Kennzeichnung zwingend erfordert. Ein solcher Umstand würde, gemäß VwV -StVO zu Zeichen 342, nur bei schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen in Frage kommen. In der Hohentorsheerstraße sind auf der gesamten Straßenlänge jedoch Parkbuchten vorhanden, es wird daher nicht auf der Straße geparkt und die Kreuzungsbereiche werden freigehalten. Es kommt daher nicht zu einer eingeschränkten Sichtbarkeit in den Kreuzungsbereichen. Der Beauftragung des Zeichens 342 kann daher nicht zugestimmt werden.

Zu 5: Die Stadtgemeinde Bremen schreibt derzeit ein neues Bikesharing-System für die Gesamtstadt mit 1.000 Standardrädern aus. Mit der Einführung des neuen Systems werden weitere Bikesharing-Stationen eingerichtet, der Standort Hohentorsheerstraße kann in die Prüfung aufgenommen werden.

Beschluss: Der Beirat Neustadt reagiert wie folgt auf die Stellungnahme des Amts für Straßen und Verkehr (ASV) vom 15.05.2024 auf den Beschluss vom 22.02.2024.

Zu Punkt 1 (Fußgängerüberweg): Der Beirat fordert erneut die Wiederherstellung des Fußgängerüberwegs bei der Hohentorsheerstraße 1 ist wiederherzustellen, wie auch schon am 09.05.2018 und 13.06.2018 vom Beirat und mehreren Bürger*innen gefordert. Die Gründe sind

- Aufgrund der besonderen Lage als Zugang zu den ÖPNV-Haltestellen und Naherholungsgebieten besteht ein besonderer Bedarf einer sicheren Quermöglichkeit dort.
- Es besteht keine Ampelschaltung für den Fußverkehr auf der Südseite der Kreuzung Hohentorsheerstr. - Am Hohentorsplatz.
- Die Einmündung der Woltmershauser Allee führt zu weiterem Fußverkehrsaufkommen, für das eine Querung nach Südosten fehlt.
- Die geforderte Querung liegt in einer Tempo 50 Zone.
- Knapp südlich stellte eine Geschwindigkeitsmesstafel eine Geschwindigkeitsübertretung von 35% (Mail Ortsamt 16.04.2024) in der Tempo 30 Zone fest. Der geforderte Fußgängerüberweg würde dies voraussichtlich reduzieren.

Zu Punkt 3 (Einseitige Verengungen), unabhängig voneinander zu betrachten: Der Beirat fordert erneut die vier einseitigen Verengungen und nimmt die Aussage des ASV zur Kenntnis, dass aus verkehrsplanerischer Sicht dem nichts entgegensteht. Der vom ASV benannte Effekt zur

Verkehrsverlagerung ist erwünscht, da eine insgesamt Verringerung des Verkehrsaufkommens aufgrund induzierter Nachfrage zu erwarten ist, sowie die Hohentorsheerstraße nicht als Hauptverkehrsader anzusehen ist, worauf schon die Maßnahmen Tempo 30 und Einbahnstraße im südlichen Teil abzielten. Diese Verengungen sind nicht durch Markierungen, sondern für eine deutlich erhöhte Wirksamkeit mit vertikaler Infrastruktur herzustellen.

Zu beiden Punkten: Der Beirat kann sich vorstellen, beide Maßnahmen aus dem Stadtteilbudget Verkehr zu finanzieren und bittet um Kostenaufstellungen. (5 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung)

TOP 10. Antwort des ASV zur Verbesserung der Ampelschaltungen in der Neustadt

Der Beirat Neustadt reagiert auf die Stellungnahme des Amts für Straßen und Verkehr (ASV) vom 22.03.2024 zum Thema Ampelschaltungen und fordert das ASV erneut auf, die Wartezeiten an den im Beschluss vom [22.02.2024](#) aufgeführten Kreuzungen der Zielvorgabe von maximal 45 Sekunden Wartezeit für den Fuß- und Radverkehr, zu reduzieren, an den konkret benannten Kreuzungen Langemarckstr. - Pappelstr., Leibnizplatz, Erlenstr. - Friedrich-Ebert-Str., Westerstr. - Langemarckstr., Osterstr. - Langemarckstr., Friesenwerder - Am Hohentorsplatz und Friesenwerder - Große Sortillienstr.

Beschluss: Der Beirat fordert entgegen des ursprünglichen Beschlusses eine maximale Wartezeit in einem Bereich von 45 bis 60 Sekunden und fordert individuelle Antwort für jede Kreuzung. Der Beirat versteht die Komplexität der Thematik, lehnt jedoch die Aussagen, alle Anlagen seien bedarfsgerecht und verkehrsabhängig betrieben, sowie eine generelle Verkürzung von Umlaufzeiten sei weder möglich noch notwendig, ab. Die im Beschluss vom [22.02.2024](#) genannten Ausgestaltungsmaßnahmen sind als konkrete Beispiele anzusehen, wie die Zielvorgabe realisiert werden kann und dienen dazu, das ASV bei der Umsetzung des Beschlusses zu unterstützen. Sollte es unmöglich sein, die Umprogrammierungen der Ampelschaltungen aus anderen Mitteln zu finanzieren, bittet der Beirat um eine Kostenschätzung um die Umprogrammierungen eventuell aus dem Stadtteilbudget Verkehr zu zahlen. (5 Ja, 1 Enthaltung)

TOP 11. Berichte des Amtes

Anliegen v. Hr. Menzel v. 17.04.24: Spielstraße Hegelstraße Beantragt, auf die Straße Verkehrszeichen (Geschwindigkeitsbegrenzung) aufmalen zu lassen. ASV (Telefonat mit J. Thiel am 29.05.24): Es ist fraglich, ob diese Maßnahme einen positiven Effekt hätte. Er möchte sich die „alte“ Anordnung aber noch einmal ansehen und meldet sich dann noch einmal.	Kenntnisnahme
Stellungnahme ASV zum Beschluss Schulwegesicherheit Grundschule an der Oderstraße vom 11.04.2024 mit Mail vom 19.04.2024 übermittelt: In dem Beschluss fordert der Beirat die beidseitige Verengung der Fahrbahn durch geeignete Mittel herzustellen....Nach Rücksprache mit der Verkehrsbehörde, welcher der Beschluss vertraut ist, ist geplant, die vorhandene Parkverbotmarkierung (Zick-	Kenntnisnahme

Zack-Linie) zu verlängern und zusätzlich das Hinweisschild „Vorsicht Schule“ noch deutlicher zu platzieren.	
Stellungnahme des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) zur Führung der Regionalbusse als Antwort auf die Beschlüsse vom 11.04.2024, 25.05.2023 und 17.12.2020 : Verantwortlich für die Planung des straßengebundenen ÖPNV im Verbandsgebiet (u.a. der Stadtgemeinde Bremen) ist der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN). Für das Angebot der BSAG gilt seit Anfang 2019 der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA), der zwischen dem ZVBN, der Stadtgemeinde Bremen und der BSAG geschlossen wurde. In den Landkreisen Diepholz, Verden und Oldenburg bestehen ebenfalls öffentliche Dienstleistungsaufträge mit einer Laufzeit von 10 Jahren. Weiteres Vorgehen: Der ZVBN wird in Zusammenarbeit mit SBMS und BSAG die Führung der Regionalbuslinien in der Bremer Neustadt prüfen. Mögliche Umsetzungszeitpunkte stehen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verlängerung der Linie 8, der Angebotsoffensive der BSAG sowie der Fertigstellung der A281.	Kenntnisnahme

TOP 12. Berichte aus dem Fachausschuss

Die Linke fragt nach dem Ortstermin zur Umgestaltung Neuer Markt. Wird in den KoA 8.8. verwiesen.

Zu der Antwort des ASV zu Minikreisverkehren soll der richtige Beschluss, nach dem Protokoll vom 22.02.24, an das ASV versendet werden. Hierzu kommt eine Info des FA Sprechers ans OA.

Die Linke wünscht sich ein informelles Gespräch mit dem ASV. Dazu wird der OAL den Leiter des ASV anfragen.

Die Grünen berichten zum Delmemarkt: Der dortige Bunker soll komplett abgerissen und die Grube dann neu verfüllt werden. Dazu muss das gesamte Pflaster aufgerissen werden.

Die Grünen berichten kurz über den Sachstand Umbenennung Langemarkstraße. Eine weitere Beratung dazu erfolgt im KoA am 8.8.

TOP 13. Verschiedenes: -/-

Christian Kok
Ausschusssprecher

Uwe Martin
Sitzungsleitung

Katharina Rosenbaum
Protokoll