

FA Mobilität und Stadtentwicklung (Beirat Neustadt)

Ergebnisprotokoll der öffentlichen Sitzung (Nr. 06/23-27)

vom 05.09.2024 von 18.30 Uhr bis 20.13 Uhr in der Mensa der Oberschule am Leibnizplatz, Schulstraße 24, 28199 Bremen

Anwesend: Christian Kok (Vorsitz, BM, DIE LINKE), Gabriele Mahro (i.V.) (BM, Die LINKE), Julius Walther (stellv. Vorsitz, skBü, B90/DIE GRÜNEN), Vibke Martens (BM, SPD), Jens Oppermann (i.V.) (BM, SPD), Ulrike Heuer (i.V.) (BM, B90/DIE GRÜNEN),

Beratend: Anke Maurer (BM, BSW – bis 20:00), Lieselotte Niemetz (skBü, DIE PARTEI – bis 20:00), Colin Nolte (BM, BD)

Fehlend: Imran Rose (skBü, SPD) (e), Lennart Härtlein (skBü, DIE LINKE) (e), Anna Katharina Hett (skBü, FDP) (e), Johannes Osterkamp (BM, B90/DIE GRÜNEN), Renee Wagner (BM, CDU)

Referent:innen: Herr Graue (ASV)

Gäste: Vertreter:innen der Polizei, der Presse und weitere interessierte Bürger:innen

Vorsitz: Uwe Martin

Protokoll: Viktoria Hochlan (beide Ortsamt Neustadt/Woltmershausen)

Abkürzungen: ASV = Amt für Straßen und Verkehr Bremen, BM = Beiratsmitglied, BSAG = Bremer Straßenbahn AG; BV = Beschlussvorschlag, FA = Fachausschuss, GMT = Geschwindigkeitsmesstafel, KoA = Koordinierungsausschuss, OA = Ortsamt, OAL = Ortsamtsleitung, ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr; SBMS = Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, skBü= sachkundige:r Bürger:in, SUKW = Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

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

Erweiterung der TO: Die OAL erläutert, Herr Graue vom ASV habe sich kurzfristig dazu bereit erklärt, den FA und die Öffentlichkeit bzgl. des Sachstandes zur Sperrung der Bürgermeister-Smidt-Brücke zu informieren. Da Herr Graue ein begrenztes Zeitfenster habe, empfehle die OAL, den TOP „**Bericht zur Bürgermeister-Smidt-Brücke**“ bei Erscheinen von Herrn Graue aufzurufen.

Beschluss: Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt. Die vorgeschlagene Tagesordnung wird mit der vorgeschlagenen Erweiterung genehmigt. (einstimmig)

TOP 2. Genehmigung des Sitzungsprotokolls vom 30.05.2024 (Nr. 05/23-27)

Beschluss: Das Protokoll vom 30.05.2024 wird ohne Änderungen genehmigt. (einstimmig bei 3 Enthaltungen)

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

- Ein Bürger erkundigt sich nach der Verkehrssituation auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke. Er wisse, dass diese Thematik, bereits befasst werde und wolle erfragen, wie das weitere Vorgehen geplant sei.

Der FA-Sprecher erläutert, dass aktuell ein gemeinsames Treffen mit dem ASV und dem Beirat Mitte geplant sei. Man wolle sich die Situation vor Ort anschauen und mögliche Maßnahmen diskutieren, bevor ein konkretes Verfahren beschlossen werde.

- Eine Bürgerin erinnert an die geplante Feinstaubmessung in der Friedrich-Ebert-Straße. Ihr sei nicht bekannt, dass diese bereits durchgeführt worden sei, obwohl sie diesen Sommer hätte passieren sollen. Sie wünsche sich diese in Richtung des St.-Pauli-Stifts. Sie erhoffe sich durch die Messung Klarheit, da dort auch viele Kinder und ältere Menschen wohnen würden. Die OAL teilt mit, dass der Wunsch einer Feinstaubmessung in diesem Bereich bereits an SUKW gemeldet worden sei und diese bestätigt hätten, dass ein Messpunkt in der Neustadt in die Planung aufgenommen werde. Der tatsächliche Messpunkt müsse dennoch nach wissenschaftlichen Kriterien festgelegt werden.

- Die Bürgerin meldet, dass die Fußgängerüberwege Höhe Oberschule am Leibnizplatz und Höhe St.-Pauli-Stift gefährlich seien, da die Radfahrenden dort wenig rücksichtsvoll fahren würden.

Der FA-Sprecher erläutert, dass die Friedrich-Ebert-Straße neugestaltet werden solle, wobei die Umgestaltung der Verkehrsführung für Fahrradfahrende ebenfalls auf der Agenda stünde.

Ein FA-Mitglied von B90/DIE GRÜNEN ergänzt, dass das Problem sich bis zur Wilhelm-Kaisen-Brücke erstreckt, es sich daher um ein sehr komplexes und weitläufiges Problem handele.

Ein Mitglied von DIE PARTEI ergänzt, dass das Problem mit den Radfahrenden bereits bekannt sei und auch schon im FA besprochen worden sei. Ihr falle nun die Möglichkeit ein, Haltemarkierungen auf Höhe der Fahrradampeln auf dem Boden anzubringen.

Ein FA-Mitglied der SPD teilt mit, dass die Situation mit den teilweise auch zu schmalen Fahrrad- und Fußgängerwegen bekannt und teilweise breiter im Fahrradmodellquartier aufgegriffen worden sei. Der FA und der Beirat könnten aktuell nichts zur Lösung des Problems beitragen, würden die Thematik jedoch verfolgen.

- Die Bürgerin trägt darüber hinaus weitere Anliegen vor, die thematisch anderen FA des Beirates Neustadt zuzuordnen sind.

Die OAL bittet darum, die Anliegen, mit denen sich die FA befassen könnten, noch einmal schriftlich an das OA zu übermitteln.

TOP 4. Bericht zur Bürgermeister-Smidt-Brücke

Zu diesem Tagesordnungspunkt hat Herr Graue, Amt für Straßen und Verkehr Bremen, eine [Präsentation](#) vorbereitet.

Er erläutert, dass die bestehenden Brücken in Bremen wegen des in den vergangenen Jahrzehnten zugenommenen Autoverkehrs und ÖPNV einer höheren Belastung ausgesetzt gewesen seien als die, für die sie ursprünglich geplant worden seien. Die durchgeführte Neuberechnung habe ergeben, dass das Ziellastniveau, das die Bürgermeister-Smidt-Brücke benötige, um den aktuellen Betrieb fortsetzen zu können, nicht nachgewiesen sei. Daher müsse an dieser Stelle nun nachgebessert und die Brücke ertüchtigt werden. Weiterhin seien Zuganker in der Brückenkonstruktion beschädigt. Um diese zu reparieren und die Brücke im Betrieb abzusichern sei eine komplette Sperrung für alle Verkehre erforderlich. Auch der Fuß- und Radverkehr unter der Brücke auf der Brillseite werde Einschränkungen erfahren

Die Sperrung werde in dem Zeitraum vom 04.11.24 bis voraussichtlich Ende Februar 2025 erfolgen. Weitere Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen würden folgen, für die dann voraussichtlich keine komplette Sperrung über einen längeren Zeitraum erforderlich sei.

Die FA-Mitglieder bedanken sich bei Herrn Graue für seine Ausführungen.

Der FA-Sprecher erkundigt sich nach der Ausweichplanung des ÖPNV für den gesamten Zeitraum. Die Straßenbahn-Linie 1 werde viele Fahrgäste anderer Linien aufnehmen und der Takt werde dennoch ausgedünnt. Das könne er nicht nachvollziehen.

Herr Graue erläutert, dass die Umleitung des ÖPNV über die Wilhelm-Kaisen-Brücke erfolge. Diese müsse ebenfalls ertüchtigt werden und unterliege daher auch Nutzungseinschränkungen die sich auf die Übergangsverkehre der Straßenbahnen und Busse auswirken. Die BSAG habe ein gutes Konzept für die vorliegenden widrigen Beförderungsbedingungen über die Weser ausgearbeitet. Der Plan sei, die Nutzungseinschränkungen zurückzunehmen, wenn die Brücke in den nächsten Jahren ebenfalls ertüchtigt sei.

Der FA-Sprecher erkundigt sich weiter, ob es keine Möglichkeit sei, die Wilhelm-Kaisen-Brücke für eine Autospur zu sperren, um so alle Busse darüber umleiten zu können. Außerdem könne es eine Möglichkeit sein, eine Spur der Stephanibrücke für Busse, LKW und Lieferverkehr auszuweisen. Herr Graue antwortet, dass bei beiden Situationen der Autoverkehr zu stark eingeschränkt würde, wenn eine Autospur herausgenommen würde, da beide Brücken sehr viel Autoverkehr befördern würden. Es seien jedoch viele Überlegungen angestellt worden. Überdies handele es sich bei der Stephanibrücke um eine Brücke des Bundes, da auf ihr eine Fernstraße befindlich sei. Die Verwaltung der Brücke liege nicht in seiner Zuständigkeit.

Auch erkundigt sich der FA-Sprecher danach, wie sichergestellt werden könne, dass Busse und Bahnen durch die neuen Umleitungsregelungen nicht im Stau stehen würden.

Herr Graue gibt an, dass die Ampelschaltungen an den betroffenen Knotenpunkten für den Busverkehr optimal eingestellt würden, zudem auch der ungünstige Verkehr reduziert werden solle. Dennoch müssten alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden, weshalb zu starke Änderungen in der Verkehrsführung gar nicht möglich seien.

Ein FA-Mitglied von DIE PARTEI erkundigt sich danach, wie der Verkehr aus dem Fahrradmodellquartier herausgehalten werden könne, wenn mehr Nutzende die Wilhelm-Kaisen-Brücke passieren und dies zu mehr Stau führen würde. Hier spreche sie vorwiegend von Schwerlastverkehr.

Herr Graue gibt an, dass Schwerlastverkehr die Brücke nicht nutzen dürfe und daher ausschließlich über die Stephanibrücke ausweichen könne.

Ein Mitglied von BSW fragt nach, warum es so lange gedauert habe, bis die Schäden an der Brücke erkannt worden und Ausbesserungsarbeiten, sowie die Ertüchtigung starten könnten.

Herr Graue erläutert, dass erst bei der Nachberechnung die Schäden aufgefallen seien, sie hätten bei den üblich durchgeführten Instandhaltungsarbeiten nicht erkannt werden können. Er könne nur Vermutungen für die Ursache des Schadens anstellen, so beispielsweise die Nutzung der Brücke durch den zusätzlichen und beim Bau nicht eingeplanten, schweren Straßenbahnverkehr. Die Nachrechnungen hätten nicht früher durchgeführt werden können, da es deutschlandweit sehr wenige Büros gebe, die derartig komplexe Berechnungen durchführen würden. Die Wartezeiten dafür betrügen Jahre. Außerdem sei hier nach Verkehrsbedeutung gestaffelt worden, sodass Autobahnen und Bundesstraßen der Vorrang gewährt worden sei.

Ein Mitglied der Partei B90/DIE GRÜNEN gibt zu bedenken, dass nicht alle Personen, die die Weser überqueren wollten und müssten, den kilometerweiten Umweg bewältigen könnten. Der Bau der geplanten Fahrradbrücke sei ebenfalls bis auf Weiteres verschoben. Wie werde damit umgegangen?

Herr Graue gibt an, dass es sich bei der Bürgermeister-Smidt-Brücke um einen Sonderfall handle, der so hoffentlich nicht mehr vorkomme. Das statische Defizit führe zu der zwingenden Brückenschließung. Bei der Wilhelm-Kaisen-Brücke würden die Bauarbeiten, die im kommenden Jahr stattfinden würden, maximal zu einer Vollsperrung von einem Wochenende führen. Die Anbindung an die Innenstadt bleibe daher dennoch gegeben. Alternative Achsen der Weserquerung seien denkbar, bedürften jedoch einer langen Planung und ebenfalls langen Wartezeiten, da auch hier die entsprechenden Ingenieurbüros stark ausgelastet seien. Positiv möchte er hervorheben, dass die folgenden Baumaßnahmen nicht derartig starke Eingriffe bedeuten würden.

Ein weiteres FA-Mitglied von B90/DIE GRÜNEN erkundigt sich, ob als Ausweichmöglichkeit auch weitere Fährverbindungen geprüft worden seien.

Herr Graue erläutert, dass dies durch das zuständige Ressort geprüft worden sei und wegen der Lage der Anlegestellen nicht möglich sei. Genaue Angaben hierzu könne er jedoch nicht machen.

Ein Mitglied von DIE PARTEI fragt, wie die Verkehrssituation während der Umleitungszeit auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke geplant sei, da die Nutzenden der Brücke sich aktuell schon in die Quere kommen würden.

Herr Graue gibt an, dass das ASV ebenfalls baulichen Grenzen gegenüberstehe und hier an die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden appellieren müsse.

Ein FA-Mitglied von DIE LINKE ergänzt hierzu, dass der Beirat bereits an der Verbesserung der Situation auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke mit der zuständigen Behörde in Kontakt stehe. Die Bauarbeiten müssten jedoch erst abgewartet werden.

Der FA-Sprecher fragt nach, ob die Nutzung der Linien 14 und 46 evaluiert werde.

Herr Graue gibt an, dass er dazu keine genauen Informationen habe, er davon ausgehe, dass die BSAG intern evaluieren werde.

Auch erkundigt der FA-Sprecher sich danach, ob bei der Ertüchtigung der Brücken berücksichtigt werde, dass Autos in Zukunft schwerer würden und in den vergangenen Jahrzehnten bereits schwerer geworden seien.

Herr Graue erläutert, dass Autos in dem Falle nicht das Problem darstellen würden. Hier sei das Gewicht von Bussen, Straßenbahnen und LKW relevant.

Der FA-Sprecher fragt nach, ob in dem Zeitplan für die Baumaßnahmen etwaige witterungsbedingte Pausen eingerechnet seien. Herr Graue gibt an, dass der Zeitplan so konstruiert sei, dass die überwiegende Zeit tatsächlich gearbeitet werden könne.

Auch erkundigt sich der FA-Sprecher danach, ob nur die Zuganker marode seien. Herr Graue erläutert, dass nur die Zuganker marode seien, bei der Nachrechnung jedoch aufgefallen sei, dass die ganze Brücke nicht mehr den Anforderungen entspreche und für das vorhandene Gewicht nicht ausgelegt sei. Daher werde in dem ersten Schritt die Teilertüchtigung erfolgen. Ein Ersatzneubau müsse dann zu einem späteren Zeitpunkt folgen.

Ein FA-Mitglied der SPD möchte wissen, warum die Brücke nicht abgerissen und neu gebaut werde. Herr Graue antwortet, dass dies ein einfacheres Verfahren wäre, dies jedoch sehr viel länger dauern würde und bei dem Platzmangel in Bremen nicht einfach umzusetzen sei, da die neue Brücke nicht einfach neben die alte gebaut werden könne.

Ein Bürger fordert, dass der Wesersprung für den Fuß- und Radverkehr bestehen solle, bevor die Wilhelm-Kaisen-Brücke ertüchtigt werde, da sonst gar nicht mehr die Möglichkeit bestehe, die Weser zu überqueren.

Herr Graue erläutert, dass die Arbeiten an der Bürgermeister-Smidt-Brücke erst abgeschlossen sein müssten, bevor mit der Wilhelm-Kaisen-Brücke begonnen werde. Er nehme den Hinweis jedoch mit.

TOP 5. Beschlussfassung zu: Franzioseck

Ein [BV des FA-Sprechers](#) liegt allen FA-Mitgliedern vor. Dieser wird durch den FA-Sprecher verlesen.

Beschluss: Der Beirat Neustadt stellt für ein Tempo 30 Piktogramm im Franzioseck Mittel in ausreichender Höhe aus dem Stadtteilbudget Verkehr zur Verfügung.

Begründung: Es gibt im Franzioseck ein gültiges Verkehrszeichen 30er Zone, angebracht auf einem Pfosten rechts vom Radweg, das lt. übereinstimmendem Verständnis schlecht sichtbar und mit Stickern überklebt 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 ist, weiter links in Richtung Fahrbahn, kann lt ASV nicht realisiert werden.

Das ASV schlägt stattdessen eine zusätzliche, jedoch für das Stadtteilbudget kostenpflichtige 30er Zonen Markierung auf dem Straßenbelag (ca 2TEUR) vor. (einstimmig bei 1 Enthaltung)

TOP 6. Beschlussfassung zu: GMT Pappelstraße

Es liegt ein [BV des FA-Sprechers](#) vor.

Die OAL erläutert den aktuellen Informationsstand. Mit dem ASV und der Verkehrssachbearbeitung der Polizei sei in Klärung, welche Pfosten zur Anbringung von GMT in der Pappelstraße in Frage kommen würden. Überdies habe sich ein Berechnungsfehler in den BV eingeschlichen, weshalb ein Betrag i.H.v. 7.200,- € beschlossen werden müsse, wenn zwei GMT angebracht werden sollten.

Beschluss: Der Beirat Neustadt fordert das ASV auf, zwei Geschwindigkeitsmesstafeln (GMT) in der Pappelstraße anzubringen, eine pro Richtung, sofern baulich geeignete Stellen dafür existieren. Der Beirat stellt dafür bis zu (3.600,- € pro GMT) 7.200,- € aus dem Stadtteilbudget Verkehr zur Verfügung.

Begründung: Zu oft wird die Geschwindigkeit in der Pappelstraße übertreten.

Geschwindigkeitsmesstafeln sind eine wirksame Methode, dies zu reduzieren. Die Auswertung der Daten könnte einen festen Blitzer ermöglichen. So wurde auch schon eine Mehrzahl von GMTs in den letzten Sitzungen beschlossen, wo die Pappelstraße allerdings noch nicht berücksichtigt war.

Das ASV prüft die Anbringung an einen Mast nahe des Delmemarktes. (einstimmig)

TOP 7. Berichte des Amtes

- Die OAL erläutert ein Bürgeranliegen, das bereits in der [Beiratssitzung am 06.06.24](#) vorgetragen worden sei. Eine Bürgerin habe die Parksituation in der Kornstraße auf Höhe des Özbim Centers bemängelt. Das OA habe bei dem Ordnungsamt, der Polizei, dem ASV und dem Gewerbeamt nachgefragt, wie die Situation vor Ort sich aus rechtlicher Sicht darstelle. Dem Ordnungsamt und der Polizei sei die Situation bekannt, sie hätten jedoch keine Handhabe, dort Verstöße zu ahnden. Sie seien freitags jedoch besonders häufig vor Ort. Ein Mitglied von DIE LINKE erläutert, dass die Situation dort ein Dilemma sei. Der Parkplatz dort gehöre teilweise zu dem Markt und teilweise sei er privater Grund. Daher gebe es nicht ausreichend Parkplätze für die Besuchenden des Özbim Marktes und der Parkdruck weite sich auf den davor befindlichen Bürgersteig aus. Ein Mitglied von der SPD ergänzt, dass der Eigentümer des Marktes bereits selbst Maßnahmen ergriffen habe, um die Situation dort zu entspannen. Er sehe die Möglichkeit, dieses Thema durch den Beirat zu befassen.

- Durch den FA ans ASV formulierten Fragen zum Fahrradverkehr seien durch die Behörde von SBMS am 07.05.24 beantwortet worden. Die OAL erkundigt sich bei den FA-Mitgliedern, ob weiterer Beratungsbedarf bestehe. Es sei das Angebot gemacht worden, einen Kollegen der entsprechenden Behörde zu einer Sitzung hinzuzuziehen, um offene Fragen beantworten zu können.
Der FA-Sprecher erklärt, dass die Antworten interessante Einblicke in die Arbeit des ASV geben würden. Hierzu würde er gerne ein Gespräch mit dem ASV führen. Zunächst werde er einen Kommentar dazu verfassen, diesen mit den weiteren BM und FA-Mitgliedern abstimmen und dann an das OA übermitteln.
Die OAL ergänzt, dass der Text im KoA des Beirates befasst werde, sobald er dem OA vorliege.
- Die OAL gibt an, dass von einer Bürgerin die verkehrliche Sicherheit in der Gartenstadt Werdersee bemängelt worden sei. Hierzu habe am 03.09.24 ein Treffen vom Projektträger Interhomes, dem ASV, der Kontaktpolizei und Elternvertretungen stattgefunden. Dabei seien alle Probleme besprochen und Lösungen entwickelt worden, die zeitnah umgesetzt werden sollten. Sobald es neue Informationen gebe, würde das OA diese an die FA-Mitglieder weiterleiten.
- Am 27.05.24 habe das ASV sich zu dem Beschluss des FA zur Herstellung von Mini-Kreisverkehren in der Neustadt geäußert. Die Stellungnahme liege allen FA-Mitgliedern vor. Die OAL erkundigt sich danach, ob der Beschluss damit erledigt sei.
Der FA-Sprecher gibt zu bedenken, dass eventuell nicht der richtige Beschluss an das ASV übermittelt worden sei.
Die OAL gibt an, dass dies intern noch einmal aufgearbeitet werden müsse.
- Die OAL spricht eine Stellungnahme des ASV an das OA West vom 26.04.24 betreffend die verkehrliche Regelung in Schulstraßen an. Ressortweit sei festgelegt worden, diese Thematik nicht weiter zu verfolgen, da eine rechtssichere und zugleich verkehrssichere Umsetzung nicht gegeben sei.
Die FA-Mitglieder geben an, das Thema nicht weiter verfolgen zu wollen.
- Auch liege dem OA und den FA-Mitgliedern die Antwort des ASV zur [Stellungnahme des FA](#) zur Thematik der Schulwegsicherheit in der Oderstraße vom 11.04.24 vor. Die beidseitige Verengung der Fahrbahn sei, so die OAL, abgelehnt worden. Die Zickzack-Linie und das Hinweisschild „Vorsicht Schule“ seien umgesetzt worden. Allen liege hierzu auch ein Bürgeranliegen vom 26.08.24 vor. Demnach habe die Verkehrssituation sich vor Ort eher verschlechtert. Die OAL sei vor Ort gewesen und stimme den Schilderungen der Bürgerin zu. Wünsche der FA eine weitere Befassung?
Ein Mitglied von DIE PARTEI schlägt vor, dies zum Anlass zu nehmen, um ein „Tempo 30“-Piktogramm auf der Straße anzubringen.
Ein FA-Mitglied von DIE LINKE äußert, dass die Situation noch einmal aufgegriffen werden solle.
- Die OAL erkundigt sich, ob die FA-Mitglieder den potenziellen Standort für einen Fahrradbügel in der Pappelstraße vor dem Aleco-Markt – ergänzend zu dem [Beschluss vom 30.05.24](#) – noch einmal diskutieren wollen.
Ein Mitglied der SPD erläutert, dass gegenüber des Marktes bereits Fahrradbügel angebracht seien. Den Autofahrenden dürfe nicht jeglicher Platz genommen werden. Außerdem sei der Bürgersteig vor dem Markt ohnehin sehr eng.
Der FA-Sprecher betont, dass die Bügel nur angebracht werden sollten, sofern der Lieferverkehr weiterhin gewährleistet werden könne.
Die FA-Mitglieder geben mehrheitlich an, dass der Beschluss damit für sie abgearbeitet sei und keine erneute Befassung der Fahrradbügel am Aleco Markt erfolgen müsse.
- Die OAL erläutert, dass ein Gesprächstermin mit Herrn Graue vom ASV eingerichtet werde. Hierfür bitte er die FA-Mitglieder, einen Fragenkatalog zu entwickeln, der dann vorab an das ASV übermittelt werden könne. Außerdem müsse der Termin und die Teilnehmenden abgestimmt werden.
Die FA-Mitglieder geben an, dieses Thema noch einmal in den Fraktionen beraten zu wollen.

- Durch die OAL wird die Antwort des ASV auf ein Bürgeranliegen, betreffend die Spielstraße Hegelstraße, erläutert. Der zuständige Sachbearbeiter des ASV habe sich die Anordnung für die Hegelstraße angesehen und festgestellt, dass dort offiziell keine Spielstraße eingerichtet worden sei, weil baulich keine Anpassung stattgefunden habe. Daher weise die Hegelstraße nicht die notwendigen Merkmale einer Spielstraße auf. Das OA würde diese Information an den Bürger weitergeben.
- Die OAL teilt mit, dass die Stellungnahme von SBMS zum [Beschluss des FA vom 11.04.24](#) zur Umleitung von Regionalbussen eingegangen sei und allen FA-Mitgliedern vorliegen müsse. Er fragt, ob dazu noch Befassungsbedarf bestehe.
Die FA-Mitglieder teilen mit, dass der Beschluss damit für sie erledigt sei.

TOP 8. Berichte aus dem Fachausschuss

- Der FA-Sprecher teilt mit, dass zwei BV in Arbeit seien betreffend den Zustand des Radweges in der Meyerstraße und die Parksituation in der Lahnstraße. Damit würden Bürgeranliegen der vergangenen Sitzung des FA aufgegriffen werden. Anfang 2023 habe es bereits einen [Beschluss zur Meyerstraße](#) gegeben.
Die OAL bittet darum, generell BV gerne 14 Tage vor der nächsten Sitzung an das OA zu übermitteln, um Vorprüfungen der BV einleiten zu können.
- Auch äußert der FA-Sprecher den Wunsch, einen Referenten des ASV zu laden, der die wesentlichen Änderungen der Novelle der Straßenverkehrsordnung und des Straßenverkehrsgesetzes präsentieren könne.

TOP 9. Verschiedenes

- Der FA-Sprecher teilt mit, dass auch ein BV zum Parken in der Lahnstraße in Arbeit sei. Dort würden die Autos nicht auf dem alten Fahrradweg parken und somit die Fahrbahn unnötig verengen. Dieser BV würde zu gegebener Zeit noch mit dem OA abgestimmt werden.
Die OAL erläutert dazu, dass die Verengung durch das ASV gewollt sei. Anderenfalls würde in der Lahnstraße zu schnell gefahren werden, woraus sich eine Gefahrensituation für alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für den beidseitigen Radverkehr ergebe.

Christian Kok
Ausschusssprecher

Uwe Martin
Sitzungsleitung

Viktoria Hochlan
Protokoll