

FA Mobilität und Stadtentwicklung (Beirat Neustadt)

Ergebnisprotokoll der öffentlichen Sitzung (Nr. 08/23-27)

vom 20.02.2025 von 18.30 Uhr bis 20:04 Uhr in der Aula der Wilhelm-Kaisen-Oberschule, Valckenburghstraße 1-3, 28201 Bremen

Anwesend: Lennart Härtlein, Christian Kok, Judith Maschke (i.V.), Johannes Osterkamp, Renee Wagner (ab 18:34 Uhr)

Beratend: *Anke Maurer (BM, BSW, ab 18:39 Uhr), Lars Köke (BM, DIE PARTEI)*

Fehlend: Julius Walther (e), Vibke Martens (e), Imran Rose, *Colin Nolte (e), Anna Katharina Hett (e)*

Referent:innen/Gäste: Herr Frankenstein (Landesbehindertenbeauftragter), Herr Graue (Amt für Straßen und Verkehr)

Vorsitz: Uwe Martin

Protokoll: Fionn Heinemann (beide Ortsamt Neustadt/Woltmershausen)

Abkürzungen: BM = Beiratsmitglied, BS = Beiratssprecher, OAL = Ortsamtsleitung, FA = Fachausschuss

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

Aus gegebenem Anlass wird eine Erweiterung der Tagesordnung (TO) um den Punkt „Berichterstattung zur Brückensanierung“ vorgeschlagen. Hierzu ist der Leiter des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV), Rick Graue, anwesend. Der Punkt soll als neuer TOP 5 behandelt werden. Einer Ergänzung der TO wird einstimmig zugestimmt.

Beschluss: Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt und die vorgeschlagene Tagesordnung wird inklusive der vorgeschlagenen Ergänzung genehmigt. (einstimmig)

TOP 2. Genehmigung des Sitzungsprotokolls vom 28.11.2024 (Nrn. 07/23-27)

Beschluss: Das Protokoll vom 28.11.2024 wird ohne Änderungen genehmigt. (einstimmig, bei einer Enthaltung)

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

Ein Bürger erkundigt sich zum aktuellen Sachstand, was das Vorgehen gegen das aufgesetzte Parken betrifft. Der BS berichtet in diesem Zusammenhang kurz von der Beirätekonzferenz. Die Senatorin habe hier das stufenweise Vorgehen der Behörde vorgestellt (siehe TOP 8, vorletzter Punkt). Zurzeit würden Listen mit Straßennamen kursieren, die mit Priorität bearbeitet werden sollen. Ein ADFC-Vertreter weist auf die Dringlichkeit über genaue Infos zu den Straßen hin, welche in der Neustadt betroffen sein werden und bittet um detailliertere Informationen. Das OA wird hierzu bei der Verkehrsbehörde anfragen.

TOP 4. Barrierefreie Gestaltung der Werdersee-Terrassen

Der TOP geht auf ein Bürgeranliegen zurück, welches die Pflasterung der neuen Werdersee-Terrassen (auf Höhe Deichschart) als nicht rollstuhlgerecht monierte. Seitens des Umweltbetrieb Bremen (UBB), welcher für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlich war, liegt folgende Stellungnahme vor: „...die Planung der Anlage wurde vom UBB eng mit dem Landesbehindertenbeauftragten

abgestimmt und auch zur Ausführung freigegeben. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten – sprich den Zwangspunkten in den Anschlusshöhen (den Radweg an der einen Seite und die Gewässerkante an der anderen Seite) – werden die Rampen mit einem Gefälle von 6,8% anstelle der betreffenden Norm benannten 6% ausgeführt. Diese Abweichung wird vor Ort durch ein entsprechendes Hinweisschild gekennzeichnet. Was die Bankplätze betrifft, so werden Sitzbereiche unterschiedlicher Aufenthaltsqualität angeboten. Dabei sind auch Bankstandorte mit Stellmöglichkeiten für Rollstühle, Kinderwagen etc. vorgesehen. Die Planung wägt regelmäßig zwischen den unterschiedlichen Belangen und Anforderungen an die Planung ab. Auf der einen Seite werden ein umsichtiger Versiegelungsgrad und moderate Kosten gewünscht, auf der anderen Seite eine möglichst große Nutzfläche, die barrierefrei zugänglich ist. Es gibt kein Regelwerk, das den Anspruch auf eine definierte Anzahl an Bankplätzen mit Rollstühlen begründet. Ebenso ist eine Anzahl an Sitzplätzen pro Grünfläche nicht definiert. Der UBB stimmt die Planungen in einem umfangreichen Beteiligungsverfahren ab, um möglichst alle Belange zu berücksichtigen. Diese Beteiligung fand auch bei diesem Projekt statt. (...)“

Der LBB äußert, dass er zwar umfassend in das Beteiligungsverfahren eingebunden worden sei, jedoch seien seines Erachtens dennoch nicht alle relevanten Normen für die Barrierefreiheit eingehalten worden. Die Verwendung von Natursteinpflaster sei vom damaligen Beirat gewollt worden und aus Umwelt- und Nachhaltigkeitsperspektive sicher nachvollziehbar, aber für die Barrierefreiheit nachteilig. In einer nachträglichen Stellungnahme habe der UBB erklärt, dass geprüft werde, ob die Steine abgeschliffen werden können. Dies verursache jedoch voraussichtliche Kosten von 32.000,- € brutto. Darüber hinaus seien auch bautechnische Schädigungen an der Verfüugung zu befürchten.

Zu klären sei nun zum einen der Umgang mit der gegebenen Situation vor Ort, zum anderen bedürfe es aber auch einer Grundsatzentscheidung, um derartige Situationen zukünftig zu vermeiden. Dies habe er auch an die Umweltsenatorin herangetragen. Der jetzige Zustand sei aus Sicht der Barrierefreiheit aber auch der Verkehrssicherheit problematisch.

Der BS schlägt vor, sich für eine grundsätzliche Lösung bzgl. des Einsatzes von Großpflasterung auf öffentlichen Grund einzusetzen, damit die Problematik bei zukünftigen Vorhaben nicht mehr auftritt. Er regt zudem an, dies im Koordinierungsausschuss zu erörtern. Was eine Glättung des Pflasters betrifft, müsse man zunächst im Beirat diskutieren, ob der Beirat diese Mittel für eine einzelne Baumaßnahme aufwenden kann und möchte. Zudem sollte vom UBB geprüft werden, ob es günstigere Alternativen für eine Glättung zumindest der untersten Terrasse gebe. Weiterhin wäre eine Abschlussicherung an der Gewässerkante erforderlich.

FA-Mitglieder von DIE LINKE drücken ihr Unverständnis für die Verwendung von Naturkopfsteinpflaster im Verkehrsraum aus. Man plädiere dafür, dass der UBB die Kosten für die Herstellung einer barrierefreien Gestaltung übernehme.

Der antragsstellende Bürger äußert Zweifel an den angeblichen Kosten von 32.000 € für eine Glättung des Pflasters und kündigt an, selbst einen Kostenvoranschlag einzuholen und diesen dem OA zukommen zu lassen.

Auch wird festgehalten, dass der LBB dem OA den letzten Mailverkehr bzgl. der Werdersee Terrasse vom UBB zukommen lässt, sodass der Beirat weitere Schritte diskutieren kann.

TOP 5. Berichterstattung zur Brückensanierung

Herr Graue schildert den aktuellen Stand der Brückensanierungen und weitere Planungen zur Wilhelm-Kaisen-Brücke (WKB) sowie zur Bürgermeister-Smidt-Brücke (BSB). Dieser Bericht entspricht im Wesentlichen den Informationen, welche im Rahmen der [Pressekonferenz](#) am 11.02.2025 veröffentlicht wurden.

Das Kernproblem für die maroden Brücken wird in den massiv zugenommenen Lasten gesehen, welche beim Bau der Brücken in den Nachkriegsjahren noch nicht abgesehen wurden. Laut einer Nachberechnung im Rahmen der Sanierung der BSB dürfen Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 16 Tonnen (hierunter fallen auch Straßenbahnen und Busse) die Brücke auch in den kommenden Monaten zunächst nicht passieren. Dies sei das Ergebnis von Nachberechnungen, welche während der Sperrung abgeschlossen wurden und unabhängig von der aktuell laufenden Notsanierung sind.

Ab 01.03.2025 wird die BSB zunächst nur für alle anderen Verkehrsteilnehmenden freigegeben. Um den öffentlichen Nahverkehr möglichst bald wieder über die BSB fahren zu lassen, werden drei zentrale Maßnahmen eingeleitet:

1. **Technische Nachrechnung für Busverkehr:** Das ASV prüft mit Unterstützung der Hochschule Bremen, ob Busse unter bestimmten Bedingungen sicher über die Brücke fahren können. Erste Ergebnisse werden in den kommenden Wochen erwartet.
2. **Belastungstest für Straßenbahnen:** Ein Monitoring-System und evtl. Verkehrsversuche werden weitere detaillierte Daten zur Tragfähigkeit liefern. Erste Erkenntnisse werden in diesem Sommer erwartet.
3. **Optimierung der Verkehrssituation:** Die Wilhelm-Kaisen-Brücke soll ertüchtigt werden, um den zusätzlichen Verkehr besser aufzunehmen.

Die BSAG wird das aktuelle Angebot mit Umleitungen und Ersatzverkehren vorerst beibehalten und auf die aktuelle Situation reagieren.

Hinsichtlich der Sorgen, ob eine zeitgleiche Sperrung von BSB und WKB zu befürchten ist, führt Herr Graue aus, dass Sperrungen der WKB nur an einzelnen Tagen / Wochenenden und in Nachtstunden geplant seien, sodass der Verkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt werde.

Auf die Nachfrage, ob er eine realistische Chance dafür sehe, dass der ÖPNV in absehbarer Zukunft wieder über die BSB geführt werden könne, antwortet Herr Graue, dass dies bestenfalls Ostern der Fall sein könne. Genauere Prognosen hierzu müssen jedoch abgewartet werden.

Grundsätzlich werde dem ÖPNV jedoch Priorität eingeräumt.

Der FA-Sprecher und der BS halten abschließend fest, dass die ÖPNV-Verfügbarkeit für die Neustadt (ebenso wie für die anderen Stadtteile „links der Weser“) von höchster Bedeutung sei. Der BS erkennt an, dass das ASV hierfür offenbar alles in seiner Macht Stehende tue und appelliert an SBMS und ASV, bei derartigen Themen zukünftig frühzeitig einbezogen zu werden und nicht aus der Presse von Vorhaben und Sachstand zu erfahren.

Herr Graue erklärt, dass man mit dem neuen Sachstand zunächst möglichst schnell an die breite Öffentlichkeit treten wollte und schnell handeln musste.

TOP 6. Stadtteilbudget Verkehr: Fahrradweg Erlenstraße

Infolge von immer wieder aufkommenden Beschwerden (zuletzt durch ein entsprechendes Bürgeranliegen auf einer Sitzung des Fachausschusses) hat sich das OA mit dem UBB und dem ASV in Verbindung gesetzt, um Lösungen für eine Verbesserung des südseitigen Radweges in der Erlenstraße zwischen Langemarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße zu eruieren.

Das Aufschütten der betroffenen Stellen bietet leider nur eine kurzzeitige und leichte Besserung. Um den Baumschutz zu gewährleisten kommt auch keine Asphaltierung infrage. Für eine komplette

Sanierung / Umbau der Straße fehlen die finanziellen Mittel. So hat sich herauskristallisiert, dass an den betroffenen Stellen (im Baumwurzelbereich) eine moderne luft- und wasserdurchlässige Decke aufgebracht werden könnte, welche sowohl dem Baumschutz (Luft- und Wasserdurchlässigkeit) zugutekommt als auch die langfristige Befahrbarkeit des Weges gewährleistet. Die Baumaßnahme würde 16 Teilstücke entlang der Erlenstraße zwischen Langemarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße umfassen und laut Kostenvoranschlag des ASV 44.625 € kosten.

Beschluss: Der Beirat Neustadt stellt bis zu 44.625 € aus seinem Stadtteilbudget Verkehr zur Verfügung, um den südseitigen Fahrradweg in der Erlenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Langemarckstraße aufzubessern. Entsprechend des vorliegenden Kostenvoranschlags, welcher dem Ortsamt am 04.02.2025 vom ASV übermittelt wurde, soll an 16 Teilstücken im Baumwurzelbereich eine luft- und wasserdurchlässige Decke aufgetragen werden. Das ASV wird mit der Umsetzung der Maßnahme beauftragt. (einstimmig)

TOP 7. Stadtteilbudget Verkehr: Fahrradbügel Kornstraße / Ecke Kleiststraße

Beschluss: Der Beirat Neustadt stellt bis zu 6.068,33 €€ aus seinem Stadtteilbudget Verkehr für die Installation von Fahrradbügeln an den beiden Ecken der Straßeneinmündung Kornstraße / Kleiststraße zur Verfügung und bittet das ASV um schnellstmögliche Umsetzung. (einstimmig, bei einer Enthaltung)

TOP 8. Berichte des Amtes

<p>Auswertung der Geschwindigkeitsmesstafel (GMT)-Daten in der Hohentorsheerstraße: In Summe wurden 425.037 Fahrzeuge gemessen (gezählt) und wiederum 140.488 waren gem. System zu schnell unterwegs, also schneller als 30km/h. Bei Anwendung der Maßstäbe für eine polizeiliche Messung (Toleranzabzug, u.ä.) wären in Summe 23.325 Verstöße gezählt worden. Der gesamte Zeitraum betrug 44 Tage, also vom 16.12.2024 bis zum 28.01.2025. Bei 23.325 Verstößen von 425.037 gemessenen Fahrzeugen ergibt sich eine Verstoßquote von 5,49%. Der stadtbremische Vergleichswert liegt bei 6,88% (Jahreswert 2024). Dementsprechend ist eine moderate Verstoßquote festzustellen, wie sie bei derartigen Straßen im Stadtgebiet als „üblich“ zu bezeichnen ist. Anzumerken ist, dass es sich bei den Geschwindigkeitsmesstafeln nicht um geeichte Messgeräte handelt. Ferner wurden die Werte als sogenannte „absolute Werte“ aufgeführt, ohne eine Herausrechnung von beispielsweise Fahrzeugen mit Sonderrechten. Ein Handlungsbedarf für weitere Maßnahmen lässt sich aus den Zahlen nicht ableiten. Aufgrund einzelner „Ausreißer“ wird die Straße jedoch intern für eine spätere Geschwindigkeitsmessung mittels Handgerät vorgemerkt.</p>	<p>→keine weitere Veranlassung</p>
<p>Bürgerbeschwerde über Polizei Bremen ans OA und OA Anfrage zu mobile Geschwindigkeitsmesstafeln → laut Rückmeldung der BSAG gestaltet sich durch vorhandene Bepflanzung und Parkplätze in der Hohentorsheerstraße die Aufstellung einer mobilen GMT als schwierig. Weiterhin sei in der Hohentorsheerstraße kein geeigneter Mast vorhanden. Es gäbe nur die Möglichkeit durch den Beirat einen Mast aufstellen zu lassen oder das Gestell der mobilen GMT dort zu positionieren, dass die GMT aus dem Kirchweg dort angebracht (versetzt) werden kann. Da bereits eine GMT in der Hohentorsheerstraße steht und sich die Verkehrssituation hier nicht als problematisch zeigt, wird davon abgesehen, hier einen zusätzlichen Mast zu beanspruchen.</p>	<p>→keine weitere Veranlassung</p>

<p>Bericht zu Bürgeranliegen bzgl. Anwohnerparken (hier: Oberländer Häfen) Der Beirat Neustadt hat sich in den vergangenen Jahren bereits mehrfach für die Einführung von Bewohnerparkzonen starkgemacht und die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) zur Umsetzung aufgefordert (siehe z.B. Beschluss vom 21.09.2023). Der gesamte Bereich Stadtwerder wurde zudem in den Beschluss vom 11.04.2024 einbezogen. Von SBMS haben wir am 23.09.2024 folgende Stellungnahme erhalten: „...am 6. Juni 2024 fällte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig das lange erwartete Urteil zum zukünftigen Umgang mit aufgesetztem Parken auf dem Gehweg. Die schriftliche Urteilsbegründung steht noch aus und wird in Kürze erwartet. Daher können wir momentan noch keine konkreten Maßnahmen ableiten. Sobald das schriftliche Urteil vorliegt, werden entsprechende Schritte unternommen. (...). Die Möglichkeiten und Ziele, die wir beim Thema „Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung“ zukünftig verfolgen wollen hängen eng davon ab, was uns das Gericht auferlegt und welchen Rahmen es uns setzt. Momentan können wir daher zu einzelnen Stadtteilen oder Quartieren keine belastbare Aussage treffen. Es wird zu entscheiden sein, welche strukturellen Maßnahmen im Verfahren wir insgesamt umsetzen wollen und darum, insgesamt eine effiziente Lösung zu finden.“ Am 16. Januar 2025 wurde dann im nächsten Schritt das „Konzept zum Vorgehen gegen Gehwegparken (auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts)“ der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis gegeben (siehe: https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZX5kRkMnakmRd_ZFT3suusSRLp7fjAvX96b5l2TcNeVc/Beschlussvorlage_Ausschuesse-Deputationen_VL_21-3950.pdf). Teil des Konzeptes ist auch das Bewohnerparken in der Neustadt, welches in „Stufe 3“ umgesetzt werden soll. Diese startet laut SBMS im Laufe des Jahres 2025, frühestens im Frühjahr 2025. Eine verkürzte und übersichtlichere Darstellung des Konzeptes inkl. Zeitplan finden sie hier: https://bau.bremen.de/mobilitaet/aktuelle-projekte/umgang-mit-dem-gehwegparken-2159171</p>	<p>→Beteiligungsverfahren durch SBMS wird abgewartet</p>
<p>Bremer Aufräumtage 2025 Am 07. und 08.03.25 finden die Bremer Aufräumtage statt. Das OA bietet am 07.03.25 einen Sammelplatz, bei dem alle Teilnehmenden von 10.00-14.00 Uhr alle benötigten Utensilien abholen können.</p>	<p>→keine weitere Veranlassung</p>

TOP 9. Berichte aus dem Fachausschuss

- Der FA-Sprecher berichtet, dass der [Beschluss zur Querung der Haltestelle Hochschule Bremen](#) vom ASV abgelehnt werde. Hierzu werde man jedoch noch einmal am 13.3. ins Gespräch gehen (Treffen von OA / FA Sprechern + ASV Leitung).

TOP 10. Verschiedenes

-

Christian Kok
Ausschussprecher

Uwe Martin
Sitzungsleitung

Fionn Heinemann
Protokoll