

Protokoll Nr. 1 der Sitzung des Fachausschusses „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“

Sitzungstag:
04.09.2023

Sitzungsbeginn:
16:30 Uhr

Sitzungsende:
19:00 Uhr

Sitzungsart:
Ortsamt Hemelingen
Godehardstraße 19

Vom Ortsamt

Jörn Hermening
Silke Lüerssen

Vom Fachausschuss

Kerstin Biegemann
Jens Dennhardt
Hans-Peter Hölscher bis 18:26 Uhr
Tom Hundack
Mine Müller
Wolfgang Schelter
Christa Wilke

Gäste / Referent:innen

Jessica Dove (Amt für Straßen und Verkehr) bis 17:00 Uhr
Heiko Wolf (Polizei Bremen)

sowie am Stadtteilgeschehen interessierte Personen

TOP 1 Konstituierung

- Verpflichtung von Ausschussmitgliedern
- Wahl des / der Sprecher:in (Vorschlagsrecht hat die SPD)
- Wahl des / der stellv. Sprecher:in (Vorschlagsrecht hat Bündnis90/Die Grünen)
- Festlegung der Sitzungstermine 2023, Vorschlag: 09.10., 06.11. und 11.12.

TOP 2 Anhörungen des Amtes für Straßen und Verkehr

TOP 3 Rückmeldungen auf Beschlüsse und Bericht vom Ortstermin Mahndorfer Sommerdeich und Grete-Stein-Straße

TOP 4 Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita der Ev. Gemeinde St. Johannis Arbergen

TOP 5 Verschiedenes (u.a.)

Bürgerantrag von Arne Mahler zum Ausbau des ÖPNV in Hemelingen

Jörn Hermening eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er schlägt vor, die Tagesordnungspunkte 2 und 3, die auf dem mit der Einladung versandten Vorschlag zur Tagesordnung stehen, zu tauschen. Die Fachausschussmitglieder erklären ihr Einverständnis. Weitere Änderungs-/Ergänzungswünsche werden nicht geäußert, daher gilt dieser geänderte Vorschlag als beschlossene Tagesordnung.

TOP 1 Konstituierung

Verpflichtung von Ausschussmitgliedern

Jörn Hermening verpflichtet Tom Hundack, Wolfgang Schelter und Christa Wilke. Er verliest die Verpflichtungserklärung (siehe Protokoll der konstituierenden Beiratssitzung vom 29.06.2023 Anlage 1), verpflichtet die o. g. sachkundigen Personen schriftlich zur gewissenhaften Tätigkeit und Verschwiegenheit und weist auf strafrechtliche Folgen bei Verstößen hin (siehe Protokoll der konstituierenden Beiratssitzung vom 29.06.2023 Anlage 2).

Wahl des / der Sprecher:in (Vorschlagsrecht hat die SPD)
Jens Dennhardt wird vorgeschlagen.

Die vorstehende Person wird vom Fachausschuss gewählt.

Abstimmungsergebnis: 7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen.

Wahl des / der stellv. Sprecher:in (Vorschlagsrecht Bündnis90/Die Grünen)
Kerstin Biegemann wird vorgeschlagen.

Die vorstehende Person wird vom Fachausschuss gewählt.

Abstimmungsergebnis: 7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

Festlegung der Sitzungstermine 2023
Vorschlag: 09.10., 06.11. und 11.12.

Die o. g. Sitzungstermine werden beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

TOP 2 Anhörungen des Amtes für Straßen und Verkehr

1. Brüggeweg, Radschutzstreifen

Der Radschutzstreifen für die Straße Brüggeweg soll gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angepasst werden. Die Straße Brüggeweg (zwischen der Christernstraße und dem Kreisel zur Schlangstraße) weist einen Radschutzstreifen auf, der jedoch nicht mehr den geltenden Richtlinien entspricht. Gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) muss ein Radschutzstreifen eine Breite von mindestens 1,25 m aufweisen (im Regelfall jedoch 1,50m). Für die Markierung bedarf es Leitlinien in Form eines Schmalstrichs mit einer Breite von 0,12m und einer Länge von 1,00m. Hierbei soll zwischen den Schmalstrichen ein Längsabstand von 1,00m bestehen. Der Radschutzstreifen des Brüggewegs weist aktuell hingegen Breitstrich auf, der die Vorgaben der ERA nicht erfüllt. Dieser Zustand ist nicht im Einklang mit der StVO und muss korrigiert werden.

Der Brüggeweg verfügt allerdings über eine Fahrbahnbreite von 7,00 m (inkl. Fahrbahnrinne). Um eine möglichst effiziente Nutzung der Fahrbahnbreite zu erreichen inkl. der vorgegebenen Breite für den Radschutzstreifen, wird folgende Lösung verfolgt: Im Brüggeweg in Richtung Schlangstraße sind seitliche Parkplätze vorhanden. Seitliche Parkplätze beinhalten immer die Gefahr, dass der Radverkehr mit einer geöffneten Fahrzeugtür kollidieren kann, sogenannte "Dooring-Zone". Daher wird in der Regel zusätzlich zum 1,50 m (mindestens aber 1,25 m) ein Sicherheitstrennstreifen von weiteren 0,50m vorgesehen. In diesem Fall würde dies bedeuten, dass eine Fahrbahnbreite von 5,00m verbliebe. Eine Fahrbahnbreite von 5,00 m ist unzureichend, insbesondere vor dem Hintergrund das LKW diese Strecken nutzen, um anliegende Firmen zu beliefern. Um eine möglichst breite Restfahrbahnbreite zu erreichen, ist es ratsam, dass der Radschutzstreifen auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite angeordnet wird. Für den Brüggeweg in Richtung der Sebaldsbrücker Heerstraße wird ein Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m angeordnet. Die bestehenden Piktogramme bleiben bestehen. In dieser Fahrtrichtung bestehen keine seitlichen Parkplätze, sodass ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m entfällt. Mit dieser Vorgehensweise verbleibt eine Restfahrbahnbreite von 5,50 m. Das ist das absolute Mindestmaß. Bei dieser Lösung wird weiterhin auf eine Mittelmarkierung verzichtet, da unter normalen Bedingungen eine Fahrbahn mit Mittelmarkierung eine Breite von 3,50 m aufweisen sollte. Dadurch würde für die Fahrbahn mit dem Schutzstreifen eine Fahrbahnbreite von lediglich 2,00 m verbleiben. Da dieses zu schmal ist, hätte dies zur Folge, dass die Mittelmarkierung ständig überfahren wird. Gleichzeitig wird in Tempo-30-

Zonen auf eine Mittelmarkierung verzichtet. Da es sich hierbei um eine Tempo-30-Strecke handelt, kann dieses Prinzip weiterhin angewandt werden. Gleichzeitig wurde mit der Novelle der StVO aus 2020 beschlossen, dass sowohl das Parken, als auch das Halten auf einem Radschutzstreifen verboten ist. Dadurch können die Verkehrszeichen 286-10, 286-20 und 286-30 (Halteverbot Anfang, Ende und Mitte) demontiert werden. Dies führt zudem zu einer Abnahme der Beschilderung, welches die Verkehrsteilnehmenden entlastet. Für die Hochpflasterungen Ecke Westerholzstraße entfällt der Radschutzstreifen, damit die KFZ und Radfahrenden auf eine Fahrbahn gelenkt werden und somit nacheinander einfahren. Auf Höhe der Ampelanlage Brüggeweg Ecke Christernstraße wird der Radschutzstreifen auf eine Mindestbreite von 1,25m reduziert, da diese ansonsten mit der Haltelinie der KFZ-Fahrzeuge kollidiert und die Breite hierfür einschränkt. Dies gilt für den Brüggeweg ab dem Kreisverkehr Höhe der Straße Bruchweg bis Ecke Christernstraße. Im beigefügten Betriebsplan sind die Änderungen zum aktuellen Stand in schwarz dargestellt.

Jessica Dove beantwortet die Fragen der Fachausschussmitglieder und der am Stadtteilgeschehen interessierte Personen.

Nach Diskussion im Fachausschuss stellt Jörn Hermening die nachfolgende Stellungnahme zur Abstimmung:

Die Markierung des Radschutzstreifens auf der Fahrbahn im Brüggeweg soll entfernt werden. Stattdessen sollen Fahrradpiktogramme sowie entspr. Richtungspfeile aufgebracht werden.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

1. Schlangstraße, Radschutzstreifen

Der Radschutzstreifen für die Schlangstraße soll gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angepasst werden. Die Schlangstraße (zwischen der Auguste-Bosse-Straße und dem Kreis zur Brüggeweg) weist einen Radschutzstreifen auf, der jedoch nicht mehr den geltenden Richtlinien entspricht. Gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) muss ein Radschutzstreifen eine Breite von mindestens 1,25 m aufweisen (im Regelfall jedoch 1,50 m). Für die Markierung bedarf es Leitlinien in Form eines Schmalstrichs mit einer Breite von 0,12 m und einer Länge von 1,00 m. Hierbei soll zwischen den Schmalstrichen ein Längsabstand von 1,00 m bestehen. Der Radschutzstreifen der Schlangstraße weist aktuell hingegen Breitstrich auf, der die Vorgaben der ERA nicht erfüllt. Dieser Zustand ist nicht im Einklang mit der StVO und muss korrigiert werden.

Die Schlangstraße verfügt allerdings über eine Fahrbahnbreite von 7,00 m (inkl. Fahrbahnrinne). Um eine möglichst effiziente Nutzung der Fahrbahnbreite zu erreichen inkl. der vorgegebenen Breite für den Radschutzstreifen, wird folgende Lösung verfolgt: In der Schlangstraße in Richtung Hannoversche Straße sind seitliche Parkplätze vorhanden. Seitliche Parkplätze beinhalten immer die Gefahr, dass der Radverkehr mit einer geöffneten Fahrzeugtür kollidieren kann, sogenannte "Dooring-Zone". Daher wird in der Regel zusätzlich zum 1,50 m (mindestens aber 1,25 m) ein Sicherheitstrennstreifen von weiteren 0,50 m vorgesehen. In diesem Fall würde dies bedeuten, dass eine Fahrbahnbreite von 5,00 m verbliebe. Eine Fahrbahnbreite von 5,00 m ist unzureichend, insbesondere vor dem Hintergrund das LKW diese Strecken nutzen, um anliegende Firmen zu beliefern. Um eine möglichst breite Restfahrbahnbreite zu erreichen, ist es ratsam, dass der Radschutzstreifen auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite angeordnet wird. Für die Schlangstraße in Richtung des Kreisels wird ein Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m angeordnet. Die bestehenden Piktogramme bleiben bestehen. In dieser Fahrtrichtung bestehen keine seitlichen Parkplätze, sodass ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m entfällt. Mit dieser Vorgehensweise verbleibt eine Restfahrbahnbreite von 5,50 m. Das ist das absolute Mindestmaß. Bei dieser Lösung wird weiterhin auf eine Mittelmarkierung verzichtet, da unter normalen Bedingungen eine Fahrbahn mit Mittelmarkierung eine Breite von 3,50 m aufweisen sollte. Dadurch würde für die Fahrbahn mit dem Schutzstreifen eine

Fahrbahnbreite von lediglich 2,00 m verbleiben. Da dieses zu schmal ist, hätte dies zur Folge, dass die Mittelmarkierung ständig überfahren wird. Gleichzeitig wird in Tempo-30-Zonen auf eine Mittelmarkierung verzichtet. Da es sich hierbei um eine Tempo-30-Strecke handelt, kann dieses Prinzip weiterhin angewandt werden.

Jessica Dove beantwortet die Fragen der Fachausschussmitglieder und der am Stadtteilgeschehen interessierte Personen.

Nach Diskussion im Fachausschuss stellt Jörn Hermening die nachfolgende Stellungnahme zur Abstimmung:

Die Markierung des Radschutzstreifens auf der Fahrbahn in der Schlegelstraße soll entfernt werden. Stattdessen sollen Fahrradpiktogramme sowie entspr. Richtungspfeile aufgebracht werden.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

2. Klausstraße, Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“

Die Klausstraße ist zwischen Kleine Westerholzstraße und Brüggeweg eine Einbahnstraße, jedoch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Das sorgt für Umwege von Radfahrenden mit Start oder Ziel in diesem Teilbereich der Straße, je nach Richtung. Daher sollte sie, wie in Bremen üblich, für den Radverkehr geöffnet werden.

Die Beschilderung wäre am an der Einmündung am Brüggeweg vorhandenen rechtsseitig aufgestellten VZ 267 „Verbot der Einfahrt“ um das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ zu ergänzen. Weiterhin ist an der Einmündung Kleine Westerholzstraße ebenfalls das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ beidseitig an den vorhandenen VZ 220-10 und 220-20 „Einbahnstraße Links- / rechtsseitig „zu ergänzen.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

3. Westerholzstraße, Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“

Die Westerholzstraße ist zwischen Kleine Westerholzstraße und Brüggeweg eine Einbahnstraße, jedoch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Das sorgt für Umwege von Radfahrenden mit Start oder Ziel in diesem Teilbereich der Straße, je nach Richtung. Daher sollte sie, wie in Bremen üblich, für den Radverkehr geöffnet werden.

Die Beschilderung wäre an den vorhandenen beidseitig aufgestellten VZ 267 „Verbot der Einfahrt“ um das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ zu ergänzen an der Einmündung Kleine Westerholzstraße. Weiterhin ist an der Einmündung am Brüggeweg ebenfalls das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ beidseitig an den VZ 220-10 und 220-20 „Einbahnstraße Links- / rechtsseitig „zu ergänzen.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

TOP 2 Rückmeldungen auf Beschlüsse und Bericht vom Ortstermin Mahndorfer Sommerdeich und Grete-Stein-Straße

Rückmeldungen auf Beschlüsse:

- Die Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) vom 21.02.2023 zu den Beschlüssen des FA „Stadtteilentwicklung und Wirtschaft“ vom 16.01.2023 zur Entwicklung des Könecke-Areals ist dem Protokoll als Anlage 1 beigelegt.

Jörn Hermening teilt mit, dass am 13.09.2023 das Preisgericht im Wettbewerbsverfahren Könecke stattfinden soll. Der Fachausschuss beschließt, dass auf der Sitzung am 09.10.2023 ein Bericht erfolgen soll.

- Antwort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 21.02.2023 zu dem Beschluss des FA „Stadtteilentwicklung und Wirtschaft“ vom 16.01.2023¹ zum Thema *Öffentlichkeitsarbeit und Rennbahngelände: Das Setting und die Dramaturgie für die Feierlichkeit Wegeeröffnung eignet sich nicht sehr gut für eine breite Information der Anlieger:innen. Wir haben weder die Möglichkeit eine Präsentation zu zeigen noch sind wir witterungsunabhängig organisiert. Gerne würden wir im Regionalausschuss einen Einblick in die Bearbeitung der Rahmenplanung geben und auf Fragen zum Prozess und weiteren Themen eingehen. In diesem Zusammenhang können auch Herr Essig von der ZZZ und ggf. Herr Knode Detailfragen zu Zwischennutzungen und der Wegeverbindung beantworten. Mit dieser Veranstaltung sind dann aus meiner Sicht alle gut für den Eröffnungstermin vorbereitet. Im Rahmen der Erarbeitung der Rahmenplanung soll dann voraussichtlich Ende Mai eine Präsenzveranstaltung, die Zwischenpräsentation, stattfinden. Hierbei handelt es sich um ein Format bei dem alle Interessierten, Politik, Verwaltung und Fachpublikum zusammen in Austausch kommen können.*

Jörn Hermening teilt mit, dass der Termin zur Einweihung der Wegeverbindung über das Rennbahngelände am 27.06.2023 stattgefunden hat. Im Rahmen einer Beteiligungsveranstaltung am gleichen Tag wurden der Arbeitsstand der Rahmenplanung, sowie aktuelle Zwischennutzungen und Mitwirkungsmöglichkeiten vorgestellt und diskutiert.

- Antwort des Ordnungsamtes auf die Anfrage auf Verwarnungen an Falschparker im Stadtteil
[.] wir haben für Hemelingen folgende Postleitzahlen ermittelt:
Postleitzahlen: 28205, 28207, 28307, 28309, 28329
Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Hemelingen> In dem Zeitraum vom 01.01.2023 bis zum 31.05.2023 wurden innerhalb dieser Postleitzahlen 2.331 Verwarnungen an Falschparker ausgesprochen und 82 Abschleppmaßnahmen durchgeführt. Wir hoffen, Ihnen mit dieser Statistik weitergeholfen zu haben.

Der Fachausschuss beschließt, dass auf der Sitzung am 06.11.2023 Vertreter:innen des Ordnungsamtes zur detaillierteren Vorstellung der Einsätze im Stadtteil eingeladen werden sollen.

- Mitteilung des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) zur Forderung des Beirates nach einer verbesserten Schulwegsicherung der Wilhelm Olbers-Schule: zur *Maßnahme „Wilhelm-Olbers-Schule verbesserte Schulwegsicherung“² gibt es ein paar Neuigkeiten. An*

¹ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung wird aufgefordert, die Eröffnung des Weges über das Rennbahngelände für eine breitere Information der Anlieger:innen über die weitere Planung für das Gelände zu nutzen.

² Beschluss des Beirates Hemelingen vom 06.10.2022

Kosten für die Planung einer verbesserten Schulwegsicherung für die Schüler:innen der Wilhelm-Olbers-Schule

Der Beirat Hemelingen übernimmt der Kosten für die Planung einer verbesserten Schulwegsicherung für die Schüler:innen der Wilhelm-Olbers-Schule aus dem Verkehrsbudget des Beirates.

Darin enthalten soll sein:

1. Der Ausbau des Rad- und Fußweges (getrennt) auf der Seite der Bezirkssportanlage zwischen „Auf den Hellen“ und dem Ende der Bezirkssportanlage für Beidrichtungsradverkehr
2. Straßenwechsel für Radfahrende am des Ausbaus (siehe Punkt 1) und Straßenüberquerung für radfahrende Schüler:innen von der Schule kommend Richtung stadteinwärts.

sich war es ja geplant, die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 extern zu vergeben. Hierfür hatte der Beirat bis zu 19.000 € zur Verfügung gestellt. Aufgrund freier Kapazitäten im Haus können wesentliche Teile der Planung nunmehr mit eigenem Personal durchgeführt werden. Es werden also in erheblich geringerem Maße externe Kosten entstehen. Eine genaue Größenordnung kann ich Ihnen aber noch nicht nennen (u.a. die Vermessung wird extern beauftragt).

Zudem hat mir der zuständige Planer bereits erste Überlegungen zukommen lassen, die ich gerne an Sie weiterleite (siehe unten). Darin sind einige Aspekte erwähnt, die im Beirat besprochen werden sollten, um den Fortgang der Planung zu konkretisieren:

Der getrennte Geh- und Radweg ist wie im Plan umsetzbar. Als Vorentwurf erhalten Sie den angehängten Plan. Der Ausbau ist zwischen „Auf den Hellen“ und der Haltestelle Stackkamp umsetzbar. Danach ist der Platz zwischen Haltestelle und Bäumen nur noch 1,50 m. Dieser Bereich ist zu gering für die Installation eines normgerechten getrennten Radweges hinter der Haltestelle. Der Wurzelbereich des Baumes konnte den Bereich sogar noch weiter einschränken, sodass eine befestigte Ausbauvariante noch unwahrscheinlicher wird. Nach der Haltestelle muss der Verkehr wie im Bestand geführt werden. Der aktuelle Planungsstand ergibt einen getrennten Rad- und Gehweg von ca. 190 m. In der weiteren Planung sind Aspekte wie die öffentliche Beleuchtung, das Versetzen von Einbauten und die Flächenversiegelung abzu prüfen.

- Der Straßenwechsel ist durch die hohe Frequenz des IV nur mit einer Lichtsignalanlage möglich. Sollte die Installation und weitergehende Prüfung vom Beirat gewünscht sein, kann das Arbeitspaket eingerichtet werden und der Prüfauftrag an das entsprechende Referat weitergeleitet werden. Denkbar wäre hier eine Bedarfs-LSA wie auf der Seite „Auf den Hellen“.

- Der eigenständige baulich abgesetzte Geh- und Radweg auf der Seite stadteinwärts ist zum aktuellen Planungsstand nicht zielführend. Städtische Fläche ist neben der Straße nur in einer Breite von 0,85 m bis maximal 2,24 m vorhanden. Der Zaun des anliegenden Feldes beginnt ca. 1,25 m hinter der Grundstücksgrenze. Nach RAST sollte der Rad- und Fußweg mindestens 2,00 m (Radweg) + 2,50 m (Gehweg) + 0,75 m (Sicherheitsstreifen zum IV) aufweisen. Dies würde ein Ankauf von mindestens 3,00 m des anliegenden Feldes bedeuten. Dies bedarf der Zustimmung der Anlieger*innen und ist mit hohen Kosten verbunden. Eine Verringerung der Fahrbahnfläche ist an dieser Stelle nicht zu empfehlen, da dies keinen IV mit Bus und LKW-Verkehr in Beidrichtungsverkehr mehr zulassen würde. Die vorhandene Straßenbeleuchtung konnte mit einer zusätzlichen Verkehrsfläche in aktueller Position nicht erhalten bleiben. Das Versetzen hinter den neuen Rad- und Gehweg würde den Flächenbedarf zusätzlich erhöhen und die Machbarkeit müsste geprüft werden. Ein weiterer Aspekt ist die Einbindung ins Netz. Leider kann der potenzielle Geh- und Radweg nach der Kreuzung Stackkamp nicht weitergeführt werden und müsste dort auf den Bestand zurückgeführt werden, sodass die Radfahrer dort wieder auf dem Angebotsstreifen fahren oder auf dem gemischten Geh- und Radweg fahren. Der Punkt 3) würde sich zudem nur in Kombination mit der LSA aus Punkt zwei umsetzen lassen, da es den Querungsbedarf noch einmal erhöhen würde. Aus aktueller Sicht ist eine Weiterführung dieser Planung nicht zu empfehlen.

Der Fachausschuss kommt überein, das Thema wieder zu behandeln, wenn die Planung weiter gediehen ist und weitere Kosten der Umsetzung aufgezeigt werden.

3. Prüfung der Herstellung eines eigenständigen baulich hergestellten Rad- und Fußweges stadteinwärts zwischen „Auf den Hellen“ und Ende der Bezirkssportanlage. Dazu sind ggf. Verhandlungen mit Grundstückseigentümer:innen zu führen. Die Planungen sollen mit der Schule, Eltern, Schüler:innen und den Beirat abgestimmt werden.

- Die Antwort der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf weitere Fragestellungen aus der Sitzung des FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ vom 09.05.2023 zu Forderungen aus der gemeinsamen öffentlichen Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Hemelingen und Osterholz vom 15.09.2022 ist dem Protokoll als Anlage 2 beigefügt.

Der Fachausschuss kommt überein, dass in der neuen Wahlperiode ggfs. eine weitere Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ einberufen werden sollte.

- Mitteilung des ASV vom 26.07.2023 zur baulichen Überführung in der Hemelinger Heerstraße³: *in dieser Angelegenheit können wir die Vollendung der Bauleistung mitteilen. Vielen Dank für die Finanzierung der Maßnahme aus dem Stadtteilbudget!*

- Antwort des ASV auf Beschluss vom 25.04.2023 - Sperrung der Brücke über den Autobahnzubringer Hemelingen (Kleine Marschstraße) für den Durchgangsverkehr:

- *Der Fachausschuss Bau, Mobilität und Klimaschutz des Beirates Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, die Brücke über den Autobahnzubringer Hemelingen (Kleine Marschstraße) für den Durchgangsverkehr zu sperren. Autobahnmeisterei, Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste sollen die Brücke weiter nutzen können, ebenso Fußgänger:innen und Fahrradfahrende. Es soll geprüft werden, ob die Anordnung einer Fahrradstraße in diesem Bereich möglich wäre. Begründet wird dies damit, dass die Brücke in der Kleinen Marschstraße zunehmend von PKW und Kleintransportern als Zufahrt in das Gewerbegebiet am Hemelinger Hafendamm genutzt und bei Stau auch zur Hansalinie genutzt wird. Zur Sicherheit der Fußgänger:innen und Radfahrenden hatte der Beirat die Anlegung eines Fuß- und Radweges gefordert, dass ist aus technischen Gründen nicht möglich.*

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs verbieten. Wir haben daher vom Senator für Inneres die Unfallzahlen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit Beteiligung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden im Bereich der Brücke für den Zeitraum von 10 Jahren angefordert. Es wurden keinerlei Unfälle verzeichnet.

In bestimmten Bereichen des öffentlichen Verkehrsraumes ist es erforderlich, den Verkehr insgesamt oder für bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern zu untersagen. Bevor eine solche Untersagung in Form eines Verkehrsverbotes ergeht, ist eine besondere Prüfung der Verhältnismäßigkeit dieser angestrebten Regelung erforderlich. Würden Verkehrsverbote zu leichtfertig auf der Grundlage unzureichend geprüfter Sachlagen ergehen, wären die Eingriffe in die Rechte der betroffenen Verkehrsteilnehmer rechtswidrig.

Anlieger und Anwohner können durch entsprechende Zusatzbeschilderung von der Regelung ausgenommen werden. Nach der in der aktuellen Rechtsprechung weiten Auslegung des Anliegerbegriffs müssen wir im Rahmen einer möglichen Anordnung eines Durchfahrverbots beachten, wer eine mögliche Beziehung zu den Anwohnern oder Grundstücken in der gesperrten Zone haben könnte.

Die Beschilderung „Anlieger frei“ wäre in diesem Fall erforderlich, da beispielsweise die Autobahnmeisterei den Weg zum Autobahnzubringer in stadtauswärtiger Richtung zwingend weiterhin nutzen muss, weiterhin ist die Firma Bockmeyer gegenüber ansässig. Im Nahbereich finden sich weitere Firmen und auch Lieferverkehre finden über diese Zufahrtstraße in das Mischgebiet statt. Dadurch würde auch weiterhin eine Gefährdung der

³ Der Beirat Hemelingen übernimmt aus dem Verkehrsbudget die Kosten in Höhe von ca. 3.000 € für die bauliche Herstellung einer Überführung „vom roten alten Fahrradstreifen bei der Bake auf den neuen Schutzstreifen“ in der Hemelinger Heerstraße. Die Pflasterung auf der Straße soll in roter Farbe erfolgen.

von Ihnen genannten Verkehrsteilnehmergruppen bestehen bleiben. Eine Ausnahme nur für Polizei, Rettung, Feuerwehr und Autobahnmeisterei ist in der Straßenverkehrs-Ordnung zudem nicht vorgesehen.

Da die vorherrschende Verkehrsart der MIV ist kann die Sperrung für eben diesen nicht die richtige Lösung sein. Da nach Prüfung der Unfallzahlen aber von einer Gefahrenlage ohnehin nicht ausgegangen werden kann können wir dem Wunsch nach Sperrung nicht entsprechen.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße kann derzeit nicht abschließend geprüft werden, da momentan die Leitlinie „Fahrradstraßen“ angepasst wird. Es ist davon auszugehen, dass die Leitlinie voraussichtlich noch in diesem Jahr von SBMS 51 final überarbeitet wird. Im Anschluss daran nehmen wir den Prüfauftrag unaufgefordert wieder auf.

- Die Antwort des ASV auf den Bürgerantrag auf Anwohnerparken in der Malerstrasse auf der Sitzung am 06.06.2023 ist dem Protokoll als Anlage 3 beigefügt.

Der Fachausschuss nimmt Kenntnis.

- Vom Eisenbahn-Bundesamt wurden am 25.08.2023 die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin mitgeteilt: *Ich gehe davon aus, dass Ihre Bedenken mit dieser Gegenäußerung ausgeräumt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, bitte ich Sie mir eine Rückmeldung bis zum 22.09.2023 zu geben.*

Anhörungsverfahren „Neubau Haltepunkt Föhrenstraße oben“

Der Fachausschuss „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ hatte auf seiner Sitzung am 21.11.2022 als Träger öffentlicher Belange im Anhörungsverfahren „Neubau Haltepunkt Föhrenstraße oben“ folgende Maßnahmen gefordert:

- die Redundanz von Fahrstühlen, da der demografische Wandel fortschreitet und Menschen mit u. a. mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen vorwiegend auf einen Fahrstuhl angewiesen sind.
- umgehende Instandsetzung der technischen Anlagen bei Störungen oder Vandalismus.
- Querungsmöglichkeiten: Unterführung in das künftige Wohngebiet auf dem früheren Könecke-Gelände.
- zusätzliche Bänke / Sitzgelegenheiten und Unterstellmöglichkeiten (sog. Wetterhäuschen).
- besseren Lärmschutz für das zukünftige Wohngebiet entlang der Eisenbahntrasse.

Zu Ihrer o.g. Stellungnahme teilen wir Ihnen folgendes mit:

- *Eine Redundanz von Aufzügen wird im Rahmen von Stationsprojekten dieser Größenordnung nicht umgesetzt.*
- *Eine Instandsetzung erfolgt generell so schnell wie möglich im Rahmen der technischen Möglichkeiten des Bahnstationsmanagements*
- *Eine Querungsmöglichkeit auf Höhe des ehem. Könecke-Geländes ist nicht Bestandteil des Projekts und nur unter unverhältnismäßig großem Aufwand zu realisieren.*
- *Die Anzahl der Wetterschutzhäuser entspricht den Vorgaben der DB S&S AG. Zusätzlicher Wetterschutz besteht in den Zuwegungsbauwerken an der Nordseite der BSTGe. Die Möglichkeit weitere WSH zu errichten, wird geprüft.*
- *Der Lärmschutz entspricht dem vorhandenen. Ein zusätzlicher Lärmschutz für zukünftige Wohngebiete ist nicht vorgesehen. Die Aufgabenstellung wurde erstellt, als noch keine Planung für Wohngebiete existierten. Darüber hinaus besteht seitens der DB keine Verpflichtung zum Lärmschutz bei Neubauten. Der BSTG 2 ist aber so konzipiert, dass eine LSW entsprechend dem BSTG 1 nachgerüstet werden kann.*

Der Fachausschuss nimmt Kenntnis.

- Auftrag zur Kostenermittlung an das ASV für die Hannoversche Straße vor der Aral-Tankstelle (Hannoversche Straße 142): *für Ihr Schreiben vom 23.03.2023, in dem Sie den o.g. Beschluss des Beirats vom 21.03.2023 übersenden, danken wir. Der Ausschuss erbittet die Ermittlung der Kosten für die Instandsetzung des Radwegs in der Hannoverschen Straße, i.H. der ARAL-Tankstelle, stadtauswärts. Die Finanzierung der Maßnahmen soll aus dem Verkehrsbudget des Beirats erfolgen. Wir möchten hierzu wie folgt Stellung nehmen:*

Zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation, unterbreiten wir den Vorschlag: Sanierung des Radwegs. Das Amt für Straßen und Verkehr hierzu eine Kostenannahme von ca. 17T€ ermittelt. Hierbei handelt es sich um eine überschlägige Vorausschätzung der Straßenbaukosten im Bereich der Senken. Bitte teilen Sie uns mit, wie Sie in diesen Punkten weiter verfahren wollen.

Nach Diskussion im Fachausschuss lässt Jörn Hermening über die nachfolgende Empfehlung für den Beirat abstimmen:

Der Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ empfiehlt dem Beirat die Übernahme der Kosten für die Sanierung des Radwegs in der Hannoversche Straße vor der Aral-Tankstelle (Hannoversche Straße 142) aus dem Verkehrsbudget des Beirats in Höhe von 17.000 €.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Bericht vom Ortstermin Mahndorfer Sommerdeich

Jörn Hermening berichtet.

Zum Hintergrund - dem Wunsch aus der Bevölkerung, dass der Fußweg auf der Deichkrone verbessert werden sollte, ist vom Beirat (Wahlperiode 2019-2023) unterstützt worden. Mittel für die Vorplanung sollten aus dem Verkehrsbudget zur Verfügung gestellt werden (ist erledigt, Kostenschätzung kann auch ohne Vorplanung erfolgen).

Bei dem durchgeführten Ortstermin mit Vertretern des ASV wurden die Kosten „für den kleineren Abschnitt“ (270 m) mit ca. 52.000 € brutto veranschlagt.

Die aktuelle Liste Stadtteilbudget Verkehr liegt als Tischvorlage auf der Sitzung vor und ist dem Protokoll als Anlage 4 beigefügt.

Nach Diskussion im Fachausschuss lässt Jörn Hermening über die nachfolgende Empfehlung für den Beirat abstimmen:

Dem Beirat wird empfohlen die Herstellungskosten eines Fußweges auf der Deichkrone des Mahndorfer Sommerdeiches mit 52.000 € brutto aus dem Verkehrsbudget zu finanzieren.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (6 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen)

Bericht vom Ortstermin Grete-Stein-Straße

Teilnehmende:

Vom Ortsamt: Jörn Hermening

Vom ASV: Lutz Schmauder-Fasel (ASV)

Vom Fachausschuss: Kerstin Biegemann, Jens Dennhardt, Tom Hundack, Mine Müller, Wolfgang Schelter und Christa Wilke

Lutz Schmauder-Fasel hat die Planungen vorgestellt. Jörn Hermening trägt die Forderungen aus der Begehung (siehe Anlage 5, Lageplan) vor:

- Vor der zukünftigen Kita soll der Bereich vor dem Haus (1) für die Elternbringdienste und Anlieferung beachtet werden
- Die Einfahrt zum Parkplatz Kaufhaus Hemelingen (2) soll abgesenkt werden, dies ist bisher nicht erfolgt – das ASV fragt nach.
- Stadtauswärts rechts soll auf Höhe Aldi-Parkplatz (3) ein Fahrradbügel aufgestellt werden, zudem soll es dort am Ende des Fußweges eine Absenkung des Bordsteins und Überwegung zum durchgehenden Bürgersteig auf der gegenüberliegenden Seite geben. Der Übergang soll mit taktilen Streifen kenntlich gemacht werden.
- Der Fußweg vorm Aldi soll zur Straße hin (4) einen abgesenkten Bordstein erhalten.
- Der Radweg (5) wird bis zum Ende der Straße zurückgebaut und durch Gehweg ersetzt - was über die normale Gehwegbreite hinausgehen würde soll dem Grünstreifen zugeschlagen werden.
- Der ehemalige Wendebereich (6) soll dem Grünstreifen zugeschlagen werden (eine Umfahrung ist über die Osenbrückstraße möglich, das Wenden dort nicht mehr nötig).

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Nach weiterer Diskussion im Fachausschuss stellt Jörn Hermening den nachfolgenden Beschluss zur Abstimmung:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung wird aufgefordert die Planung der Radpremium-Route für den Kreuzungsbereich der Ahrlingstraße / Hemelinger Bahnhofstraße / Grete-Stein-Straße zügig aufzunehmen und den Fachausschuss „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ zu beteiligen.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Auf die nachfolgenden Beschlüsse / Anfragen (aus FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität) ist noch keine Rückmeldung erfolgt:

Aus der Sitzung am 09.05.2023

Barrierefreier Umbau der Lichtsignalanlage an der Malerstraße Höhe Einkaufszentrum Hansa-Carré

Der Beirat Hemelingen fordert den barrierefreien Umbau der Endhaltestellen der Linie 3 in der Malerstraße sowie die bauliche Herstellung einer Verbindung mit einem taktilen Leitsystem, die vom der Haltestelle der Linie 3 (Abfahrt) zur Lichtsignalanlage an der Malerstraße Höhe Einkaufszentrum Hansa-Carré führt.

Umrüstung BSAG-Haltestellen

Das Ortsamt wurde gebeten, bei der BSAG die Anzahl der noch nicht nachgerüsteten Haltestellen zu erfragen und mit Nachdruck auf die Bitte des Beirates hinzuweisen, alle BSAG-Haltestellen im Stadtteil mit einer On-Time-Tafel auszustatten.

Aus der Sitzung am 21.03.2023

Bürgerantrag „Anwohner:innenparken in der Föhrenstraße“

Der Beirat unterstützt den Bürgerantrag.

Bürgerantrag vom 07.03.2023: Straßenbezeichnung „Weserlustweg“.

Der Beirat unterstützt den Bürgerantrag.

Einführung von Tempo 30

hier: Arberger Heerstraße zwischen Hemelinger Heerstraße und Nauheimer Straße

Der Beirat hat die Senatskanzlei um Vermittlung gebeten (ähnliches Verfahren wie bei der Hannoverschen Straße in 2017)

Hannoversche Straße – Tempo 30

Der Beirat hat die Senatskanzlei um Vermittlung gebeten (ähnliches Verfahren wie bei der Hannoverschen Straße in 2017)

Radweg Hannoversche Straße/Rewe bis zur Bezirkssportanlage

1. Zwischen Holtkamp (Einmündung Marschstraße) und HolAb könnte der Bereich ggf. umgebaut werden, ASV prüft, ob Bundesmittel eingesetzt werden könnten. Zu beachten ist, dass dort eine LSA entstehen soll und die Haltestelle ggf. verlegt wird. Das Ortsamt wird dazu den Sachstand abfragen.

2. Zwischen Einmündung Olbersstraße und BZA könnte der Asphalt erneuert werden. Nach kurzer Diskussion sollte auf der Sitzung am 21.03.2023 noch keine Beschlussfassung erfolgen.

Geschwindigkeitskontrollen in Tempo 30 Straßen und Gebieten in 2022

Die Auswertung liegt noch nicht vor.

Aus der Sitzung am 17.01.2023

Parken im Bereich Dölvesstraße / Ecke Feuerkuhle.

Der Beirat hat auf seiner Sitzung am 02.03.2023 beschlossen, dass *aus dem Verkehrsbudget des Beirates in Höhe Durchfahrt BOC, in Höhe der Durchfahrten Schmidt & Koch und an beiden Enden der Feuerkuhle, jeweils ein Piktogramm aufgebracht werden soll.* Dazu Rückmeldung des ASV vom 20.03.2023, dass die Verkehrsbehörde einen Betriebsplan angefordert hat und die Maßnahme in Kürze in die Anhörung geht.

Weiterhin hatte Christian Meyer über unerlaubtes Parken im Bereich Dölvesstraße /Ecke Feuerkuhle berichtet.

Beim Ordnungsamt wurde am 01.02.2023 eine Stellungnahme angefordert. Eine Antwort liegt noch nicht vor. Auf dem Jour Fixe am 13.07.2023 wurde mündlich vorgetragen, dass das Ordnungsamt in regelmäßigen Abständen kontrolliert.

Aus der Sitzung vom 13.12.2022:

Verkehrssituation beim Hansa-Carré an „Flohmarktwochenenden“

Nach Diskussion im Fachausschuss war beschlossen worden, dass das Ordnungsamt aufgefordert werden soll, am Vortage der Flohmarktwochenenden sowie an den Sonntagen in der näheren Umgebung des Hansa-Carré den ruhenden Verkehr zu kontrollieren.

Der Fachausschuss kommt überein, dass Thema, falls vorher keine Antwort eingeht, auf der Sitzung am 06.11.2023 vorzubringen.

Aus der Sitzung am 21.11.2022

Aufstellung von Fahrradbügeln in Höhe des Haltepunktes Brünsweg.

Querungshilfe Mahndorfer Heerstraße Höhe Edeka-Markt und Einmündung Thalenhorststraße

Das ASV kommt auf den Beirat zu, sobald es einen neuen Sachstand gibt.

Änderung des B-Plans für ein Gebiet in Hastedt zwischen Stresemannstraße und Hastedter Heerstraße

Jörn Hermening hatte mitgeteilt, dass von der zuständigen Stadtplanerin der SKUMS eine Zwischenmitteilung gekommen sei. Es gebe noch Abstimmungsbedarf mit dem Wirtschaftsressort.

Sachstandsmitteilung vom ASV auf Beschluss des Beirats vom 13. September 2022 „BÜ Mahndorfer Bahnhof – Aufstellfläche Radfahrer“: im September letzten Jahres teilten wir Ihnen mit, dass die Anhörung in Kürze auf den Weg gebracht wird. In der Zwischenzeit hat sich die Deutsche Bahn einen Antrag auf Anordnung eines Betriebsplanes an der

Bahnübergangssicherungsanlage Mahndorfer Bahnhof gestellt. Da dieser Betriebsplan nicht den gängigen Anforderungen entspricht muss er zunächst überarbeitet werden. Bei dieser Gelegenheit haben wir mitgeteilt, dass die Aufstellfläche integriert werden muss. Wir bitten Sie noch um ein wenig Geduld. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

TOP 4: Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita der Ev. Gemeinde St. Johannis Arbergen

Hans-Peter Hölscher hatte auf der Sitzung des Geschäftsführungsausschusses am 02.08.2023 informiert, dass von Eltern der KiTa Arbergen ein Antrag zur Einführung von Tempo 30 vor der Einrichtung erarbeitet wird. Er hatte auf den Beschluss des Beirates 02.03.2023⁴ *verwiesen und vorgeschlagen*, dass sich der FA „Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität“ auf seiner Sitzung am 04.09.2023 mit diesem Thema befassen soll.

Eine am Stadtteilgeschehen interessierte Person berichtet, dass sich durch einen neuen Anbau an die KiTa der Hol- und Bringverkehr dahingehend geändert hat, dass der neue Eingang, der näher zur Arberger Heerstraße liegt, von Eltern und Kindern genutzt wird.

Nach Diskussion im Fachausschuss stellt Kerstin Biegemann den nachfolgenden Antrag über den Jörn Hermening abstimmen lässt:

Der Beirat Hemelingen fordert erneut die Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße vor der Kita der Ev. Gemeinde St. Johannis Arbergen - 150 Meter vor dem und 150 Meter nach der Institution

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Jörn Hermening teilt anschließend mit, dass sich Eltern aus der AG Sicherer Schulweg der Grundschule Arbergen eine Bitte um Unterstützung an den Beirat gerichtet haben und verliest das nachfolgende Schreiben:

Aufstellung Poller - Umkreis Grundschule Arbergen

wir sind eine Arbeitsgemeinschaft (Eltern) der Grundschule Arbergen (Heisiusstraße) und bemühen uns seit einem Jahr verstärkt darum, den Schulweg für alle Kinder sicherer zu

⁴ Der Beirat Hemelingen hatte gefordert, auch an den Straßen vor Kindertagesstätten, entsprechend der bestehenden Praxis bei Schulen, Tempo 30 flächendeckend einzurichten. Grundsätzlich sollte dies auch an Straßen, die durch ÖPNV-Linien benutzt werden, gelten. Rückmeldung des Amtes für Straßen und Verkehr: *Schulen im Linienerlauf von Straßenbahn- oder Buslinien der BSAG werden von der Tempo 30-Ausschlussregelung ausgenommen, da bei ihnen schon wegen der Größe der Einrichtung besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit bestehen. Die Schülerschaft tritt zu bestimmten Zeiten pulkartig auf und bewegt sich überwiegend eigenverantwortlich im Straßenraum. Vor Schulen wird daher gemäß der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) Tempo 30 ausnahmslos als Regelgeschwindigkeit angeordnet. Die Situation im Hol- und Bringverkehr vor Kindertagesstätten unterscheidet sich von der des Schülerverkehrs. Die Kinder werden in Begleitung ihrer Eltern zur Einrichtung gebracht und abgeholt und stehen bis zum Erreichen des geschützten Raumes unter ihrer Aufsicht. Auch wenn das Holen und Bringen der Kinder zu bestimmten Tageszeiten gebündelt erfolgt, bestehen für die Eltern unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine besonderen Anforderungen, die eine flächendeckende Einrichtung von Tempo 30 ohne Einzelfallprüfung begründen könnte. Vor Kindertagesstätten an Straßen mit ÖPNV-Verkehr wird daher gemäß der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) Tempo 30 weiterhin nach Einzelfallprüfung angeordnet. Der Forderung des Beirates nach flächendeckender Einrichtung von Tempo 30 kann leider nicht entsprochen werden.*

machen. Einige Ideen konnten wir bereits umsetzen. Darüber hinaus haben wir auch den Wunsch, unübersichtliche und dadurch für jüngere Kinder gefährliche Stellen durch bauliche Maßnahmen sicherer zu machen.

Dabei geht es um das Überqueren der Heisiusstraße bzw. der Straße Im Strumpf in Höhe des Dorfplatzes. Durch die Situation vor Ort (Apotheke, Arztpraxis, Sparkassen-Filiale), insbesondere an den freitäglichen Markttagen, haben Kinder, die den Dorfplatz passieren müssen kaum eine Chance, die Heisiusstraße bzw. die Straße Im Strumpf gefahrlos zu überqueren. Parkende Fahrzeuge versperren den Kindern die Sicht auf den Verkehr und der fließende Verkehr ist nicht in der Lage, die Kinder rechtzeitig wahrzunehmen.

Wir würden daher gerne an folgenden Stellen (siehe Karte im Anhang) Poller setzen lassen. Am liebsten in Verbindung mit einer (optischen) Fahrbahnverengung (wie z.B. an der Einmündung der Sollingstraße in die Nauheimer Straße), die den Kindern eine bessere Sicht ermöglicht und den Weg über die Straße verkürzt. Und dabei gleichzeitig auch den Durchgangsverkehr zu langsamerem Fahren zwingt.

Bitte leiten Sie unser Anliegen an den zuständigen Fachausschuss des Beirates weiter. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie unsere Bemühungen um die Sicherheit der Arberger Grundschüler unterstützen würden und eine entsprechende Empfehlung an das Amt für Straßen und Verkehr aussprechen.

Sollte das Setzen von Pollern aus bau- oder verkehrsrechtlichen Gründen an den genannten Stellen nicht möglich sein, könnten wir uns alternativ auch vorstellen, mit Hilfe von Zebrastreifen zumindest eine gewisse Sicherheit am Dorfplatz und gegenüber der Schule herzustellen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Nach Diskussion im Fachausschuss stellt Jörn Hermening zur Abstimmung, ob ein Prüfauftrag an das ASV gestellt werden soll.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

TOP 5 Verschiedenes

Bürgerantrag zum Ausbau des ÖPNV in Hemelingen

Jörn Hermening verliest den nachfolgenden Antrag von Arne Mahler:

hiermit stelle ich den Bürgerantrag, dass der Beirat Hemelingen sich aktiv und engagiert für einen Ausbau des ÖPNV in Hemelingen einsetzen möge.

Insbesondere soll er sich bitte für einen zusätzlichen S-Bahnverkehr auf den bestehenden Schienen der Deutschen Bahn einsetzen.

Vielleicht kann ja neu diskutiert werden, zusätzlichen ÖPNV/S-Bahn mit neuen Haltestellen (ja, teuer) auf den bestehenden Schienen der Deutschen Bahn aufzubauen. Auch wenn diese Geld verlangen wird und es eng werden wird auf den Gleisen. Aber man könnte doch durch eine S-Bahn mit zusätzlichen Haltestellen die einzelnen Stadtteile und Wohngebiete und Gewerbe-/Industriestandorte noch mehr anbinden, ÖPNV ausbauen, so dass man Zeit und Aufwand spart, Auswahl an ÖPNV hat und dann das Auto stehen lässt.

z.B vier bis fünf Haltestellen zwischen Hauptbahnhof und Sebaldsbrück und Mahndorf sowie vier bis fünf Haltestellen zwischen Hauptbahnhof und Hemelingen/Gewerbepark Hansalinie.

Gerade Sebaldsbrück und Hemelingen werden zukünftig vom Zugverkehr abgekoppelt werden, weil die Bahnhöfe nach Hastedt verlegt werden. Das ist contraproduktiv, weil hier die großen Unternehmen wie Mercedes, Atlas, Rheinmetall usw sind. Diese benötigen eine

nahe Zusanbindung (bei Kaufland?), damit die Mitarbeiter nicht das Auto nutzen müssen. Ansonsten werden sie nicht mehr mit Zug kommen. Außerdem werden die Neubaugebiete "Könecke und Coca Cola" in der Nähe des "alten" Sebaldsbrücker Bahnhofs kommen.

Die alten Bahnhöfe werden zukünftig nicht mehr genutzt und könnten umgewandelt werden.

So können einzelne Ortsteile und Wohngebiete und Gewerbestandorte noch besser angebunden werden, Vielfalt im ÖPNV geschaffen, Attraktivität der Stadtteile und des ÖPNV erhöht, Autoverkehr verringert, Abhängigkeit von einzelnen Linien abgebaut, Arbeitsplätze erreicht, Sicherheit geschaffen werden usw.

Nach kurzer Diskussion im Fachausschuss wird von den Mitgliedern mitgeteilt, dass u. a.

- fraktionsübergreifend an der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) mitgearbeitet wurde
- der Beirat Hemelinger seit langer Zeit Takterhöhungen fordert

Das Ortsamt wird gebeten, Arne Mahler (erneut) einzuladen, um sich an Diskussionen im Beirat / Fachausschuss bzgl. des Ausbaus des ÖPNV zu beteiligen.

Verweis aus der Beiratssitzung am 17.08.2023

Auf Anliegen von Bürger:innen:

1. zum aktuellen Sachstand zur Sanierung der Ahlringstraße (Höhe Eisenbahntunnel): Mitteilung der Fa. hanseWasser Bremen GmbH vom 05.07.2023: *leider kann ich Ihnen nicht sagen, wann wir mit den Arbeiten im Ahlringtunnel beginnen können. Die Planung ist abgeschlossen und der Auftrag vergeben. Wir warten nun seit etwa sieben Monaten auf die Kreuzungsgenehmigung der DB. Wir stehen dazu im Kontakt mit den technischen Sachbearbeitern. Sobald wir die Genehmigung haben und die ausführende Firma die Arbeiten eingetaktet hat, melde ich mich dazu gerne bei Ihnen noch mal mit Startdatum und Bauzeit.*

Eine am Stadtteilgeschehen interessierte Person bemerkte zu dem von Jörn Hermening vorgetragenen Sachstand zur Sanierung der Ahlringstraße (Höhe Eisenbahntunnel), dass sie nochmals darum bittet, dass aufgrund der unübersichtlichen Verkehrssituation der Zwei-Richtungs-Verkehr aufgehoben wird.

Jörn Hermening teilt mit, dass eine Mitteilung der Fa. hanseWasser Bremen GmbH vom heutigen Tag vorliegt: Die Zustimmung von der DB liegt vor. In der 40 KW wird der Bau fortgesetzt.

Die am Stadtteilgeschehen interessierte Person, die zur heutigen Sitzung erschienen ist, teilt mit, dass sie aufgrund der Mitteilung ihren Antrag zurückzieht.

Aufstellung einer Geschwindigkeitsmesstafel (GMT) in der Saarburger Straße

Jörn Hermening teilt mit, dass Bewohner:innenbeschwerden bzgl. Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Saarburger Straße im Ortsamt vorliegen. Im Jour-Fixe mit ASV und Polizei wurde vorgeschlagen, zunächst eine GMT aufzustellen, um einen Eindruck der Geschwindigkeitsübertretungen zu bekommen und danach ggf. Maßnahmen zu prüfen.

Nach kurzer Diskussion beschließt der Fachausschuss eine Versetzung der GMT von der Mahndorfer Heerstraße in die Saarburger Straße. Das Gerät sollte möglichst in der Nähe der Kita Saarburger Straße 49 aufgestellt werden.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Goslarer Straße

Im Ortsamt liegt eine Bürger:innenbeschwerde bzgl. des aufgesetzte Parkens in der Goslarer Straße vor. Es wird um eine Markierung wie analog in der Osnabrücker Straße gebeten.

Nach Diskussion im Fachausschuss wird das Ortsamt gebeten die Anwohner:innen der Goslarer Straße zu einer Anwohner:innenversammlung einzuladen.

Ortstermine aus der Wahlperiode 2019-2023

1. Verbesserung Gehweg Mahndorfer Bahnhof/Bahnübergang bis Auf den Conroden

- *Antwort des ASV: Durch die vom ASV regelmäßig durchgeführten Straßenkontrollen ist uns der Zustand durchaus bekannt. In diesen Straßenabschnitten konnten keine Schäden festgestellt werden, die aus Sicht des ASV eine Sanierungsmaßnahme rechtfertigen würden. Zur Verbesserung der Situation, empfehlen wir eine Priorisierung einzelner Bereiche. Ggf. könnte diese im Rahmen einer Ortsbesichtigung mit dem ASV erfolgen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, werden vom ASV im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen bei Notwendigkeit unverzüglich vorgenommen.*

- *Nach Diskussion im Fachausschuss wurde das Ortsamt gebeten, die Mitglieder des Fachausschusses sowie Vertreter:innen des ASV zu einem Ortstermin einzuladen*

Die Fachausschussmitglieder kommen überein, dass ein Ortstermin zurzeit nicht erforderlich ist.

2. Sanierung Radweg Teilbereiche in der Stresemannstraße (Höhe Esso Tankstelle und zwischen Ludwig-Quidde-Str. und Malerstraße)

- *Antwort des ASV: Durch die vom ASV regelmäßig durchgeführten Straßenkontrollen ist uns der Zustand durchaus bekannt. In diesen Straßenabschnitten konnten keine Schäden festgestellt werden, die aus Sicht des ASV eine Sanierungsmaßnahme rechtfertigen würden. Zur Verbesserung der Situation, empfehlen wir eine Priorisierung einzelner Bereiche. Ggf. könnte diese im Rahmen einer Ortsbesichtigung mit dem ASV erfolgen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, werden vom ASV im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen bei Notwendigkeit unverzüglich vorgenommen.*

- *Nach Diskussion im Fachausschuss wurde das Ortsamt gebeten, die Mitglieder des Fachausschusses sowie Vertreter:innen des ASV zu einem Ortstermin einzuladen*

Die Fachausschussmitglieder kommen überein, die Örtlichkeit zunächst selber in Augenschein zu nehmen und Fotos aufzunehmen.

Mitteilungen des Ortsamtes

Auf der Sitzung des FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ am 06.06.2023 wurden folgende Anliegen von den Fachausschussmitgliedern vorgetragen:

1. Durch den sog. Mäusetunnel würden Kfz. fahren.
2. Das Übersprühen der in der Unterführung vom Bahnhof Sebaldsbrück befindlichen Graffiti habe zugenommen.
3. Planunterlagen zur Erneuerung der Hahnenstraße sollen vorgestellt werden⁵.

⁵ Der Beirat hat auf seiner Sitzung am 09.02.2023 zur Erneuerung der Hahnenstraße den nachfolgenden Beschluss gefasst:

Unter dem Vorbehalt einer Stadt-Land-Förderzusage vom Bund, soll ein Umbau (ohne Querschnittsveränderung) der Straße vorgenommen werden.

Folgende Leistungen sollen ohne Entwurfsplanung realisiert werden:

- Umbau der Fahrbahn (Rückbau Großpflaster, Herstellung Asphaltfahrbahn)
- Erneuerung der Entwässerungsrinne
- Regulierung der Bordanlagen

zu 1: Vom zuständigen Kontaktbereichsbeamten ist die Rückmeldung gekommen, dass ihm in der Sache keine Beschwerden vorliegen. Bei seinen Streifengängen konnte ein Durchfahren des Tunnels durch Pkw nicht festgestellt werden.

zu 2: Dem Senator für Inneres wurden vom Ortsamt am 09.06.2023 aktuelle Fotos der Unterführung beim Bahnhof Sebaldsbrück übersendet mit folgendem Hinweis: Die Unterführung ist in 2014 im Rahmen eines Projektes von Jugendlichen farblich gestaltet worden (mit staatlichen Mitteln aus Programm Soziale Stadt, Impulsmitteln, Globalmitteln). In 2017 und 2020 hatte der Beirat Globalmittel für die Instandhaltung der Graffiti-Kunstwerke bewilligt. Es soll nur die Übermalung / Übersprühung entfernt werden.

Jörn Hermening teilt mit, dass in Federführung durch den Senator für Inneres am 17.01.2023 im Senat ein Konzept zur Bekämpfung des Farbvandalismus⁶ beschlossen wurde. Sofern der o. g. Vorschlag aufgenommen wird, erhält das Ortsamt eine Rückmeldung.

zu 3: Mitteilung des ASV vom 08.06.2023: *Unter dem Vorbehalt einer Stadt-Land-Förderzusage, streben wir (ggf. das Ref. 21/ Straßenneubau) den Umbau der Straße an. Derzeit ist Herr Kirpal (SKUMS) ----im Protokoll die senatorische Behörde ---mit dem Fördermittelgeber im Austausch. Ein Baubeginn vor November 2023, ist nicht zu erwarten.*

Planunterlagen:

Derzeit sind im ASV keine Planungskapazitäten für diese Maßnahme verfügbar. Daher werden wir lediglich die bedeutsamsten Planunterlagen erstellen können. Spätestens nach erfolgter Sicherstellung der Finanzierung durch den Fördermittelgeber, sollten wir uns zum weiteren Ablauf austauschen. Die weiteren Informationen sollten dem Ortsamt in Teilen bereits bekannt sein:

Beschreibung der neu geschaffenen Qualität in der Radverkehrsführung:

Die Tempo 30-Regelung ist ein wesentliches Mittel zur Verkehrsberuhigung geworden. Durch die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung, haben allerdings die meisten der noch vorhandenen Radwege in Tempo 30- Bereichen, ihre ursprüngliche Bedeutung (Sicherheit gegenüber dem Autoverkehr zu geben) für den Radfahrenden verloren. So auch in der Hahnenstraße. Die vorhandenen Radwege genügen nicht mehr dem heutigen Planungsstandard, da es in Tempo 30-Zonen oft ganz bestimmte Gefahren durch das Nebeneinander von baulichen Radwegen und Gehwegen gibt:

- Häufig wird direkt neben den zumeist sehr schmalen Radwegen geparkt.
- Grundsätzlich herrscht die Vorfahrtsregelung rechts-vor-links.
- Es gibt viele Grundstückszufahrten, die über Rad- und Gehwege führen.

Durch das bauliche Nebeneinander von Rad- und Gehwegen kann es zu den folgenden gefährlichen Situationen kommen:

- Plötzlich geöffnete Beifahrtüren zum Radweg hin
- Unklarheiten im Zusammenhang mit der Vorfahrtregel rechts-vor-links
- Radfahrende, die Vorfahrt haben, werden beim Abbiegen übersehen
- Abbiegen in oder Ausfahren aus Grundstücken auf einem baulichen Radweg

-
- Umbau der Nebenanlage, stadteinwärts (Rückbau Radweg, Herstellung breiter Fußweg)
 - Regulierung der Nebenanlage, stadtauswärts (ohne Materialtausch)
- Dazu stellt der Beirat Hemelingen aus seinem Stadtteilbudget Verkehr etwa 90T € (10 % der Gesamtkosten) zur Verfügung.

⁶ Beschreibung des Konzeptes, siehe Protokoll FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ vom 06.06.2023 Seite 11 / 12 unter <https://www.ortsamt-hemelingen.bremen.de/sitzungen/fachausschuss-bau-klimaschutz-und-mobilitaet-36743>

- Konflikte zwischen Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden, weil es wenig Platz gibt.

*Aufgrund des Verkehrsaufkommen in der Hahnenstraße, ist es sinnvoll, die Radwege zurückzubauen und auf die Straße zu verlegen. Damit würde die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr gestärkt. Die Erfahrung zeigt übrigens, dass die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, Schulwege nicht unsicherer macht. Breitere Gehwege, die durch die Umbauten entstehen, bieten den Schüler*innen deutlich mehr Platz und machen hierdurch den Schulweg eher sicherer.*

Der ruhende Kfz-Verkehr soll in der Hahnenstraße - entsprechend einem neuen Betriebsplan - wechselseitig angeordnet werden. Mit einer verkehrsberuhigenden Auswirkung ist zurechnen.

Die nicht benutzungspflichtigen und ohnehin untermaßigen baulichen Radwege im Seitenraum, sollten zugunsten der Gehwege zurückgebaut bzw. die vorhandenen Markierungen entfernt werden. Konflikte im Seitenraum zwischen Fuß- und Radverkehr werden so vermieden und regelkonforme Gehwege mit einer Breite von 2,50 m hergestellt werden. Gemäß den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO), werden Kinder bis zum achten Geburtstag weiterhin den Gehweg benutzen.

Die Hahnenstraße wird zukünftig, mit Fertigstellung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücke Wesersprung Ost (Korbinselbrücke) eine neue Funktion im Radverkehrsnetz erhalten und die Anbindung der Brücke zwischen der Kleinen Marschstraße (Hauptroute) zur Hannoverschen Straße (Ergänzungsrouten) übernehmen. Eine Aufnahme der Hahnenstraße ins Radverkehrsnetz wird angestrebt.

Das Ortsamt Hemelingen hat den Betriebsplan "ruhender Kfz- Verkehr" in der Hahnenstraße beschlossen⁷. Gleichzeitig verweist das Ortsamt auf den schlechten Fahrbahnbelag (Asphaltdünnschicht auf Großpflaster) in der Hahnenstraße und fordert geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Das erneute Aufbringen einer DSK (Dünnschicht im Kalteinbau) wird fachlich als kritisch bewertet, da die Hahnenstraße unterschiedliche Materialien an der Straßenoberfläche besitzt und eine DSK - insbesondere auf Großpflaster - keinen dauerhaften Verbund z.B. mit dem Großpflaster entwickeln wird, ist es nicht dauerhaft möglich und von daher nicht Ziel führend, auf die Oberfläche der Hahnenstraße mit dem dort stattfindenden Verkehr eine DSK aufzubringen.

Die Gefahr, dass das Aufbringen einer DSK sich perspektivisch kontraproduktiv entwickelt ist deshalb gegeben, da sich die DSK auf den unterschiedlichen Materialien unterschiedlich verhält und Abplatzungen gerade in den Bereichen des Großpflasters zu erwarten sind, die dann die Situation in Bezug auf den Zustand und der daraus resultierenden Lärmentwicklung noch weiter verschlechtert.

Lösungsvorschlag:

⁷ Protokollauszug der Sitzung des FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ vom 30.05.2022:

Anhörung Hahnenstraße: Das ASV hat wie vom Beirat vorgeschlagen die Anordnung des versetzten Parkens spiegelverkehrt überarbeitet.

Beschluss: Der Beirat begrüßt das geplante versetzte Parken in der Hahnenstraße wie im Plan* verzeichnet. Die Parkstände sollten markiert und der bisher nur teilweise vorhandene Dünnschichtasphaltbelag erneuert werden. Dies dient auch der Sicherheit der Fahrradfahrenden, die sonst teilweise auf Kopfsteinpflaster fahren müssten.

*siehe unter <https://www.ortsamt-hemelingen.bremen.de/sitzungen/fachausschuss-bau-klimaschutz-und-mobilitaet-34792> sowie dortige Anlage 2

Unter dem Vorbehalt einer Stadt-Land-Förderzusage, strebt das ASV einen Umbau der Straße an. Dabei soll der Querschnitt beibehalten werden. Folgende Leistungen sind notwendig und sollen ausgeführt werden:

- Umbau Fahrbahn (Rückbau Großpflaster, Herstellung Asphaltfahrbahn)
- Erneuerung der Entwässerungsrinne
- Regulierung der Bordanlage
- Umbau der Nebenanlage- stadteinwärts (Rückbau Radweg, Herstellung einer breiten Nebenanlage als Gehweg)
- Umbau der Nebenanlage- stadtauswärts (Regulierung der Fläche, Entfernung der Markierung)
- Markierung der Parkstände

Aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen Kfz-Zweirichtungsverkehr, räumlich begrenzter Verkehrsraum und Beiratsbeschluss zum ruhenden Verkehr, mussten mögliche alternative Bauweisen wie z.B. baulicher Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen verworfen werden.

Die Variante „Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs in stadteinwärtiger Richtung“ wäre darstellbar. Aufgrund der künftigen Funktion der Hahnenstraße im Radverkehrsnetz, musste diese Option ebenfalls verworfen werden

zur Kenntnis:

1. Regionale Machbarkeitsstudie „RMS21“ zu den Routen Bremen-Lilienthal (B3) und Bremen-Oyten (B4)

Am 14.07.2023 hat ein Abstimmungstermin im Rahmen der Regionale Machbarkeitsstudie „RMS21“ zu den Routen Bremen-Lilienthal (B3) und Bremen-Oyten (B4) stattgefunden. Das Gesprächsprotokoll ist als Anlage 6 beigefügt.

2. Sanierung der Radwegeverbindungen Achterdiek, Witzlebenstraße und Heinrich-Baden-Weg

Mitteilung der Umwelt, Klima und Wissenschaft: mit Schreiben vom 16.12.2022 wurde mir der Beschluss des Beirates Hemelingen zur Sanierung der Radwegeverbindung Achterdiek mit folgendem Wortlaut zugesandt:

„Der Fuß- und Radweg entlang des Achterdiek-Fleetes von der Ludwig-Roselius-Allee/Herrmann-Koenen-Straße bis zur Geschwister-Scholl-Straße/ Autobahn ist in mehreren Bereichen in einem schlechten Zustand. In den vergangenen Jahren gab es dazu mehrfach Bürger:innenbeschwerden. Der Beirat Hemelingen fordert daher eine zeitnahe Sanierung bzw. Instandsetzung des Weges.

Da der Weg von Bürger:innen aus drei Stadtteilen genutzt wird (Vahr, Osterholz und Hemelingen) und auch von der Stadtteilzuordnung her nicht eindeutig ist, werden die Beiräte der beiden anderen anliegenden Stadtteile Osterholz und Vahr gebeten, sich diesem Beschluss anzuschließen.“

Die Beiräte Vahr und Osterholz hatten sich dem Votum des Beirates Hemelingen angeschlossen.

Ich habe in der Zwischenzeit für das Projekt einen Antrag für eine finanzielle Förderung aus dem Bundesprogramm „Stadt und Land“ gestellt und bereite derzeit eine Deputationsvorlage zur Befassung der Deputationen Klima und Umwelt sowie Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Sicherung der Finanzierung vor.

Die Radwegeverbindung Achterdiek liegt größtenteils im Bereich des Stadtteils Hemelingen. Die Zustimmung dazu vom Beirat liegt vor.

Aufgrund der zentralen Lage der Wegeverbindung als „Drehkreuz“ für den Radverkehr im Bremer Osten zwischen den Stadtteilen Hemelingen, Vahr und Osterholz haben wir uns dazu entschlossen, gleichzeitig mit der Wegeverbindung Achterdiek auch die Wegeverbindung Wiltzlebenstraße (in Richtung Westen mit Anbindung an das Rennbahngelände) sowie den Heinrich-Baden-Weg (bis zur Rampe Überführung Autobahn) Richtung Osten und Oberneuland instand zu setzen. Die Wegeverbindungen stehen in einem direkten Zusammenhang.

Der Abschnitt „Wiltzlebenstraße“ liegt im Stadtteil Vahr, der Abschnitt Heinrich-Baden-Weg liegt im Stadtteil Osterholz.

Ich gehe davon aus, dass seitens der Stadtteile Zustimmung zu diesem Vorgehen besteht und dass ich dies in der Depu-Vorlage so formulieren kann.

Falls Bedenken bestehen, lassen Sie es mich bitte wissen!

Themenliste für künftige Sitzungen (Vorschläge des FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“ aus der Wahlperiode 2019-2023)

- Verkehrssituation Auf der Hohwisch / Georg-Bitter-Straße bei Stau auf der A 1
- Parken in Vorgärten
- Verkehrsführung Hastedter Osterdeich aus Richtung Hansa-Carré kommend in die Malerstraße
- Prioritätenliste Verkehr
- Ausweitung der Park& Ride-Plätze am Mahndorfer Bahnhof
- Ampelschaltung Hemelinger Tunnel
- Verbesserung der Beleuchtung in der Straße Quintschlag
- Lkw-Parken im Stadtteil
- Feuerwerk
- Markierungen Fahrradweg vor dem Bunker Sebaldsbrücker Heerstraße
- Anschluss des Mahndorfer Sees an eine Strom- und Wasserversorgung
- Schaltungen von Lichtsignalanlagen im Stadtteil (SKUMS Vertreter:innen der strategischen Verkehrsplanung einladen)
- Benennung einer Straße oder Platzes nach James Last
- Radwegführung Arberger Heerstraße zwischen Einmündung Nauheimer Straße und der bereits eingerichteten Tempo 30 Strecke Hemelinger Heerstraße
- Anbringung einer GMT in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße
- Einführung von Tempo 30 in der Arberger Heerstraße Höhe Colshornstraße
- Autorennen auf der Pfalzburger Straße
- Absenkung der Bordsteine in der Osternadel ---Bürgerin hat sich dies auf der Sitzung am 06.06.2023 gewünscht

gez. Hermening
Sitzungsleitung

gez. Dennhardt
Sprecher

gez. Lüerssen
Protokoll