

Antrag „Stellungnahme zu Tempo-30 auf der Lilienthaler Heerstraße vom Mühlenviertel bis zur Daniel Jacobs-Allee“

„Ablehnung von Tempo 30“

Die FDP im Beirat Borgfeld beantragt,

der Borgfelder Beirat möge im Email-Umlaufverfahren – hilfsweise in seiner nächsten ordentlichen Sitzung - beschließen:

- 1. Der Beirat Borgfeld fordert die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) – Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) zum Org.Zeichen 611-93-30-15, Aktenzeichen VAO.0089/03/2024) auf, von einer Errichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf „Tempo 30“ auf seinem Beritt des sogenannten „Langen Jammers“ (Borgfelder Heerstraße und Borgfelder Allee) abzusehen und die bisherige Geschwindigkeitsregelung („Tempo 50“) uneingeschränkt beizubehalten.**
- 2. Der Beirat Borgfeld macht hiermit gegenüber der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und dem ASV seinen öffentlich-rechtlichen Anspruch geltend es zu unterlassen, durch eine Anordnung einer Tempo-30-Regelung entlang der Borgfelder Heerstraße künftig rechtswidrig in die geschützte Rechts- und Freiheitssphäre der Beirates Borgfeld einzugreifen (vgl. BVerwG, Urt. v. 22.10.2014 - 6 C 7.13, juris Rn. 20; BVerwG, Urt. v. 26.08.1993 - 4 C 24/91, juris Rn. 24; VG Bremen, Urteil vom 11.12.2019 – 1 K 85/18 -).**

Begründung:

1. Der Beirat Borgfeld hat bereits mit Beschluss vom 01.12.2021 gegenüber dem Petitionsausschuss der Bremischen Bürgerschaft (Stadt und Land) die Petition S20/227 abgelehnt und sich dagegen ausgesprochen, in der Borgfelder Heerstraße und der Lilienthaler Heerstraße (vom Mühlenviertel in Horn-Lehe bis hin zum Borgfelder Landhaus und auf der Lilienthaler Allee) von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 herbeizuführen (beigefügt in – **Anlage** -).

Hieran hält der Beirat unverändert fest und fordert den (unabhängig von Uhrzeiten) uneingeschränkten Beibehalt der geltenden Geschwindigkeitsregelung von 50 km/h.

Die betroffene Strecke ist – unter Hinzuziehung der Borgfelder Allee, die zwar nicht vom ASV benannt ist, aber ihrer erschließenden Funktion halber hier vom Beirat ebenfalls mit einbezogen wird - eine zentrale Verkehrsachse und die einzige Anbindung, welche Borgfeld durch Horn-Lehe mit Bremen verbindet und auch überörtlichen Zugang zur BAB 27 bereitet. Allein in Borgfeld ist ein Streckenabschnitt von 700 m betroffen. Für den individuellen Personen- und Güterverkehr von rund 9.400 Borgfelder Einwohnern ist es unzumutbar, eine Entfernung von knapp 3 km (auch unter Einbeziehung des Teils der Lilienthaler Heerstraße bis zum Mühlenviertel) mit einer Geschwindigkeit von maximal 30

km/h befahren zu müssen. Es wird keine ausreichende Frequenz im ÖPNV angeboten, der zudem nicht für jeden Verkehrsteilnehmer - insbesondere nicht für beruflichen (Liefer)Verkehr und solchen, der BAB 27 erreichen will - ausreichende Alternative bietet.

Es tritt hinzu, dass das die betroffene Strecke das niedersächsische Hinterland nach Lilienthal, Grasberg, Worswede, Ottersberg / Fischerhude, Tarmstedt und weiter hinaus auf kürzestem Wege erschließt. So betrachtet sind hiervon rund weitere 80.000 Einwohner im direkt angrenzenden Umland betroffen, um z.B. die BAB 27 in diverse Fahrtrichtungen (Oldenburg, Osnabrück, Hannover, Hamburg und Bremerhaven) zu erreichen

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 steht dem Allgemeinwohl und -interesse an der zügigen lokalen Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt stadteinwärts wie auch in umgekehrter Richtung und darüber hinaus regionaler und überregionaler Erreichbarkeit diametral entgegen.

2. Das **ASV hat nicht die Kompetenz** für die Anordnung der beabsichtigten Massnahmen.

Die Straßenverkehrsbehörde (ASV) „**kann**“ - muss aber nicht - die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken (§ 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 5 StVO). Bei der Ausübung dieses Ermessens ist der Grundsatz der **Verhältnismäßigkeit** zu wahren, die in Betracht kommenden Möglichkeiten abzuwägen und zu begründen. Das Gutachten BMH ermittelt auftragsgemäß keinerlei Abgasmessungen, sondern bezieht sich ausschließlich auf Lärm („Schallschutz“). Hinsichtlich des Lärms liegt der Anhörung zur Stellungnahme des ASV vom ... **keinerlei eigene begründende Abwägung** zugrunde, das, warum und mit welchem Ergebnis ausschließlich eine Reduzierung auf Tempo-30 in Betracht kommt. Andere **Handlungsalternativen** sind vom ASV selbst **weder geprüft noch gegeneinander abgewogen**. Das ASV bezieht sich ausschließlich auf das schlicht übernommene Gutachten BMH, welches ebenfalls keinerlei Prüfung von Handlungsalternativen vornimmt und gegeneinander abwägt. Ein derartiges **Abwägungs- und Begründungsdefizit** ist rechtswidrig (*vgl. LSG Niedersachsen-Bremen, Urteil vom 16.10.2014 – L 15 P 12/08 – rechtskräftig*) und begründet somit **nicht die Zuständigkeit des ASV**.

Die Kompetenz zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm liegt für Verkehrsbeschränkungen nicht allein der Straßenverkehrsbehörde (ASV) . Derartige Massnahmen können nur im **Einvernehmen mit** der Gemeinde – namentlich **dem Beirat** - und nicht an ihm vorbei getroffen werden (§ 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 und S. 2 StVO). Ergänzend gibt § 10 Abs. 1 Nr. 3 OBG vor, dass der Beirat über stadtteilbezogene verkehrsbeschränkende und -beruhigende Massnahmen entscheidet. Ein Stadtteilbezug in diesem Sinne ist anzunehmen, wenn sich eine Maßnahme ganz überwiegend lediglich in einem Stadtteil auswirkt und die Wirkungen in anderen Stadtteilen allenfalls geringfügig, also nicht relevant und damit zu vernachlässigen sind. Die in Betracht kommende Strecke durchquert Borgfeld nicht, sondern endet an der Kreuzung Borgfelder Heerstraße / Daniel-Jacobs-Allee / Borgfelder Allee und weist damit Stadtteilbezug auf. Die beabsichtigte Beschilderung „Tempo-30“ innerhalb Borgfelds entfaltet (anders als im Falle eines Straßenrückbaus – *vgl. OVG Bremen, Urteil vom 24.08.2021 - 1 LC 174/20 -*) zudem keinerlei Wirkung im angrenzenden Bezirk des Beirates Horn-Lehe. Auch insoweit greift das vorgenannte Abwägungs- und Begründungsdefizit durch.

3. Verhältnis zur Petition

(a) Die zugrunde liegende Petition beanstandet Geschwindigkeitsüberschreitungen, wendet sich hingegen nicht gegen Lärm. Entgegen des Schreibens des ASV vom 14.03.2024 besteht insoweit kein Erfordernis für eine „Tempo-30“-Regelung, weil Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeitsüberschreitungen und Lärm nicht ermittelt sind und nicht feststehen. Das herangeführte Gutachten Bonk – Maire – Hoppmann PartGmbH (künftig „BMH“) vom 30.01.2024 erweist nicht, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen im Falle einer Reduzierung auf „Tempo-30“ unterbleiben. Für eine Beseitigung von Geschwindigkeitsüberschreitungen ist eine

Tempo-30-Regulierung die ungeeignete, und daher unverhältnismäßige Massnahme. Der *expressis verbis* geäußerte Zweck der Petition wird nicht erreicht.

- (b) Die zugrunde liegende Petition erstreckt sich *expressis verbis* nur auf die Zeiten von 22:00 Uhr Abends bis 06:00 Uhr morgens. Entgegen des Schreibens des ASV vom 14.03.2024 wäre zur Wahrung des Ziels der Petition keine streckenweise Geschwindigkeitsreduzierung *tagsüber* geboten.
- (c) Die Petenten sind Anlieger im unmittelbaren Bereich der Lichtzeichenanlage („Ampel“) an der Borgfelder Heerstraße an der Einmündung zur Bgm.-Kaisen-Allee. Sie mögen im Falle wechselnder Rot-und-Grün-Phasen der Ampel von abbremsenden oder startendem Verkehr betroffen sein. Dieses von der Ampel ausgehende Brems- und Startverhalten wird durch die Tempo-30-Reduzierung nicht verändert. Auch insoweit ist eine Tempo-30-Regulierung die ungeeignete, und daher unverhältnismäßige Massnahme. Der *expressis verbis* geäußerte Zweck der Petition wird nicht erreicht.

Das Gutachten BMH ermittelt hierzu auch nicht, über welche Länge, bzw. Reichweite hinweg vom Wohnort der Petenten aus gemessen Verkehrslärm zu hören ist. Der Wohnort der Petenten bildet den vom Gutachten verwendeten Messpunkt 14. Auch insoweit ist eine Tempo-30-Regulierung die unverhältnismäßige Massnahme über eine übermäßige Länge von 700m hinweg. Kürzere Reichweiten wurden nicht geprüft. Dies gilt insbesondere für den Streckenbereich bis hin zum Mühlenviertel, der sich etwa 2,8 Km entfernt vom Wohnort der Petenten befindet.

- 4. Das **Gutachten BMH** weist **sachliche und fachliche Fehler** auf, die zum Einen an dem Ziel der Petition vorbeigehen – gar darüber hinaus gehen - und zum Anderen abzuwägende mögliche Alternativen unberücksichtigt lassen:

- (a) Das Gutachten lässt vollständig die Qualität und **inner- wie auch überörtliche Bedeutung der Borgfelder Heerstraße** außer Acht. Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen auch innerorts in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (vgl. FStrG und Straßengesetze der Länder) entgegen (Abschnitt 3.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Der Flächennutzungsplan (Stand 06.03.2024) weist die **Lilienthaler Heerstraße und die Borgfelder Heerstraße als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße** aus. Diese besondere Verkehrsfunktion wurde eingangs unter Ziffer 1) mit der besonderen Bedeutung der einzigen vorhandenen Anbindung an das niedersächsische Umland, welche auch von den Borgfeldern genutzt wird, bereits beschrieben. Insbesondere für die Borgfelder Anwohner bereiten die Lilienthaler Heerstraße und die Borgfelder Heerstraße die **einzig zielführende Anbindung des gesamten Stadtteils** zur Bremer Innenstadt für rund **9.400 (!) Einwohner**.

Eine Reduzierung der geltenden Geschwindigkeitsregelung ist nicht Gegenstand der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Beschluss vom 22.02.2022 – Vs. 0.99).

- (b) falsche und tendenziöse / unreflektierte Aufgabenstellung

Das Gutachten lässt abstimmungsgemäß die Schienenlärmemissionen, ausgehend von der Mittellage der Straßenbahntrasse **unberücksichtigt** (Seite 4 des Gutachtens). Nach dem „Bericht zur Lärmkartierung der Stadtgemeinde Bremen“ vom 16.12.2022 beträgt dieser Straßenbahnlärm tagsüber in der Mitte der Fahrbahn 65-69 dB(A), in den Vorgarten (bis zu den Außenwänden) der anliegenden Grundstücke 60-64 dB(A). Das Gutachten erhellt nicht, inwieweit der gleichzeitig auftretende Verkehrslärm und gleichzeitig auftretende **Straßenbahnlärm** bei der Messung getrennt werden konnte und wurde. Nach der Anlage 2 zu § 4 der Verkehrslärmschutz-VO (16. BImSchV) sind zur Ermittlung der Beurteilungspegel gesonderte Messverfahren notwendig, die vorliegend keine erkennbare Anwendung im Gutachten gefunden haben. Eine derartige

Mischkonstellation unterschiedlicher Verursachungsquellen mit nebeneinander unterschiedlichen Verkehrsarten regeln weder die Lärmschutz-Richtlinien-StV noch die die RLS 1990. Das Gutachten gibt nicht zu erkennen, welche Art von Vorprogrammierung im angewendeten Programm „SoundPLAN“ eingestellt wurde.

Straßenbahnlärm

Mitte der Fahrbahn	tags	65-69 dB (A)
	nachts	55-59 dB (A)
Vorgärten / Außenwände	tags	60-64 dB(A)
	nachts	50-54 dB (A)

Ferner geht das Gutachten auftragsgemäß von der in tatsächlicher Hinsicht falsch vorgegebenen Prämisse aus, **unabhängig von der zu beachtenden Gebietskategorie** (Seite 4 des Gutachtens) einen Beurteilungspegel von 70 (tags) / 60 (nachts) dB(A) zugrunde zu legen. Dies entspräche einer tatsächlichen Nutzung der Festsetzungen „Reines Wohngebiet“ (WR) und „Allgemeines Wohngebiet“ (WA).

Hiermit legt das Gutachten in den örtlichen Verhältnissen nicht vollständig das geltende Planungsrecht und die tatsächlichen Verhältnisse zugrunde, was sich aus dem Nachstehenden ergibt.

(c) Abweichende örtliche Verhältnisse zur Aufgabenstellung

Die Festsetzungen der Bebauungspläne 2064 und 1008 wurden auf Seite 5 des Gutachtens überhaupt nicht berücksichtigt. Im Bereich des B-Plans 2064 gilt entlang der Borgfelder Heerstraße vom Distelkampsweg bis zur Bgm.-Kaisen-Allee die Festsetzung „Allgemeines Wohngebiet“ (WA), wo sich ein größerer Supermarkt („Netto“) und weiteres Gewerbe befindet. Von der Bgm.-Kaisen-Allee bis zur Querlandstraße gilt die Festsetzung „**Mischgebiet**“ (MI), wo sich ein großer Baumarkt („Viohl“) mit rund 11.000 m² Grundstücksfläche befindet. Im Bereich des B-Plans 1008 (Querlandstraße bis zum Krögersweg) gilt entlang der Borgfelder Heerstraße ebenfalls die Festsetzung „**Mischgebiet**“ (MI), wo sich Gewerbebetriebe befinden. Im Bereich des B-Plans 652 befinden sich entlang der Borgfelder Heerstraße zwischen Lehesterdeich und Distelkampsweg ebenfalls zwei ansässige Handels-/ Gewerbebetriebe, entsprechend dem faktischen Status „Mischgebiet“ (MI). Der **Flächennutzungsplan** weist diese nordöstlich gelegenen Bereiche der Borgfelder Heerstraße als **gemischte Bauflächen** aus, ebenso wie den nordwestlich gelegenen Teilbereich im B-Plan 2063 (Daniel-Jacobs-Allee / Ecke Borgfelder Heerstraße). Dies ist auf Seite 6 des Gutachtens (Tabelle 1, Streckenabschnitt 3) unberücksichtigt geblieben.

Hinsichtlich des Zurückgreifens auf die faktischen Verhältnisse verweist der Beirat Borgfeld auf die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Bremen (OVG) vom 17.08.2021 - 1 B 93/21 - .

Unberücksichtigt blieb auch, dass in dem „Kommunalem Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen – Fortschreibung 2020“ (Stand Oktober 2020, Beschlossen am 23.01.2021, dort Seiten 141 bis 143) für den Bereich der Einmündung der Bgm.-Kaisen-Allee zur Borgfeld Heerstraße zur Sicherung und Weiterentwicklung der Nahversorgung ein Nahversorgungsstandort („Netto“ und „Viohl“ mit Verkaufsflächen zwischen 800 m² bis rund 4.000 m²) ausgewiesen ist. Als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB ist es in der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigen. Es bildet rechtliche Rahmenbedingungen, die Leitlinien für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung, das Zentrenkonzept inkl. der abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiche, das Nahversorgungskonzept inkl. stadtteilspezifischer Aussagen, das Sonderstandortkonzept, die Sortimentsliste, die Steuerungsleitsätze sowie bau- und planungsrechtliche Empfehlungen. Mithin ist dieses Konzept qualitativ in die Beurteilung der B-Pläne und

deren Festsetzungen mit einzubeziehen.

Dies hat nach Abschnitt 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV (vom 23.11.2007) einen zugrunde zu legenden **Beurteilungspegel von 72 dB(A)** zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (**tags**) und **62 dB(A)** zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (**nachts**) als Obergrenze zur Folge.

An den Immissionsorten („Messpunkten“) 12 bis 14 werden diese Werte bei 50 Km/h nicht überschritten. An den Immissionsorten 11 und 15 werden diese Werte nur nachts überschritten (Anlage 2, Seite 3 zum Gutachten).

- (d) Selbst im Falle anderer Bewertung (Einstufung) der örtlichen Verhältnisse als „Allgemeines Wohngebiet“ mit der Folge angewandter Richtwerte 70 / 60 dB(A) ist die vorgeschlagene Massnahme ungeeignet.

Nach Abschnitt 2.3 des Gutachtens kommt eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h erst in Betracht, sofern hiermit 3 dB(A) erreicht werden sollen. Dies soll vorliegend nur im Wege der Aufrundung erfolgen. Das Gutachten vernachlässigt aber, dass eine Reduzierung von Straßenverkehrslärm um 3 dB(A) vom menschlichen Ohr akustisch nicht wahrnehmbar ist.

- (e) Die angewandten Rechenmethoden lassen zu den Messpunkten 11, 13 und 14 nicht erkennen, inwieweit die vorhandenen **Parkplätze** (Parkbuchten auf beiden Seiten der Borgfelder Heerstraße, vor allem die großflächigen Kunden-Parkplätze des „Netto“-Marktes des Hagebaumarktes „Viohl“) gesonderten Einfluss auf die Messergebnisse haben (siehe hierzu Abschnitt 4.5 der RLS 1990). Von diesen Parkplätzen ausgehende Immissionen könnten mit einer Tempo-30-Regelung auf der Borgfelder Heerstraße nicht verhindert werden.
- (f) Die alternative und vorgreifliche Aufbringung von sog. Flüsterasphalt (§ 3 und § 3a der 16. BImSchV) ist in keinsten Weise geprüft. Das Gutachten legt bei seiner Berechnung akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht, den Straßendeckschichttyp und die Einflüsse auf den Ausbreitungsweg nicht als Rahmenbedingungen fest.
- (g) Bereits im Planfeststellungsbeschluss über den II. Bauabschnitt der Straßenbahnlinie 4 wurden den direkt betroffenen Anliegergrundstücken und deren Eigentümer an der Lilienthaler Heerstraße und der Borgfelder Heerstraße Fenstermehrfachverglasungen (sogenannte Dreifach-Verglasungen) gewährt. Diese bereits erfolgten Schutzmassnahmen sind vom Gutachten in seinen Messungen nicht berücksichtigt.
- (h) Das Gutachten lässt unberücksichtigt, dass als weniger einschneidende Massnahme bereits Mauern von nur 1m Höhe an der Grundstücksgrenze betroffener Anliegergrundstücke zu Lärmreduzierungen oberhalb von 3dB(A) führen können. Die Gewährung dieser Schutzmassnahmen, respektive die Kostenübernahmen zugunsten der Anlieger wurden nicht geprüft.

Eine weitergehende Begründung behält sich der Beirat vor.

Gernot Erik Burghardt

FDP im Beirat Borgfeld, Bremen, den 09.04.2024

Beirat Borgfeld

BREMEN-Borgfeld, den 01.12.2021

Der Beirat Borgfeld hat im E-Mail-Umlaufverfahren folgenden

Beschluss

gefasst:

Der Beirat Borgfeld lehnt gegenüber dem Petitionsausschuss der Bremischen Bürgerschaft (Stadt und Land) die Petition S20/227 ab und spricht sich dagegen aus, in der Borgfelder Heerstraße und der Lilienthaler Heerstraße (vom Mühlenviertel in Horn-Lehe bis hin zum Borgfelder Landhaus und auf der Lilienthaler Allee) von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 herbeizuführen.

Begründung:

An den Beirat Borgfeld wurde zuvor weder ein entsprechender Bürgerantrag eingereicht noch wurde der Beirat Borgfeld bislang als Träger öffentlicher Belange angehört oder zur Stellungnahme aufgefordert.

Die betroffene Strecke ist – unter Hinzuziehung der Borgfelder Allee, die zwar nicht in der Petition benannt, aber vermutlich gemeint ist - eine zentrale Verkehrsachse und die einzige Anbindung, welche das niedersächsische Hinterland nach Lilienthal, Grasberg, Worswede, Ottersberg / Fischerhude, Tamrstedt und weiter hinaus auf kürzestem Wege erschließt.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 steht dem Allgemeinwohl und -interesse an der zügigen Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt stadteinwärts wie auch in umgekehrter Richtung diametral entgegen.

Aus dem weitest entfernten Teil Borgfelds gesehen (z.B. Standpunkt Borgfelder Landhaus) bis zum Ende der Lilienthaler Heerstraße beim Mühlenviertel in Horn-Lehe betrüge die potentiell betroffene Strecke rund 4,3 km. Für den individuellen Personen- und Güterverkehr ist es unzumutbar, eine derartige Entfernung mit einer Geschwindigkeit von maximal 30 km/h befahren zu müssen. Dies gilt auch für die betroffenen Uhrzeiten, in denen die bestehende Geschwindigkeitsregelung von 50 Km/h beizubehalten ist. Während dieser Nachtzeit wird keine ausreichende Frequenz im ÖPNV angeboten, der zudem nicht für jeden Verkehrsteilnehmer - insbesondere nicht für beruflichen (Liefer)Verkehr - ausreichende Alternative bietet. Auch in dieser Zeit erfolgt (abends noch und morgens schon) beruflicher Verkehr, der angesichts seiner diversen Ziele aus und nach Borgfeld nachteilig betroffen würde.

Unabhängig davon ist die Borgfelder Heerstraße im Bereich zwischen der Kreuzung Daniel-Jacobs-Allee durch die sogenannte Ortsmitte hindurch bis zur Kreuzung Borgfelder Deich bereits durchgehend (ungeachtet der Uhrzeit) mit der Geschwindigkeit von 30 Km/h reguliert.

Dieser Beschluss wurde mit acht Ja-Stimmen, vier Nein-Stimmen und einer Enthaltung gefasst.

Bremen, den 02.12.2021



Karl-Heinz Bramsiepe
- Ortsamtsleiter -



Parlament
Vom Volk gewählt

Abgeordnete
Alles auf einen Blick

Ihr Landtag
Ihr Portal als Bürger

Dokumente
Grundlagen der
Politik

Kontakt
Besuchen Sie uns

- Öffentliche Petitionen
- Petition einreichen
- Forum
- FAQ
- Hilfe
- Verfahrensordnung
- Datenschutzerklärung
- Datenschutzrichtlinie Forum

Forum öffentliche Petition

Diskutieren Sie über Petitionsanträge

Suche... Suche
Erweiterte Suche

Foren-Übersicht < ePetitionen der Bremischen Bürgerschaft < Petitionen in der parlamentarischen Beratung

FAQ Registrieren Anmelden

S 20/227: Zone-30 in der Borgfelder und Lilienthaler Heerstraße von 22 Uhr bis 6.00 Uhr

GESPERRT Thema durchsuchen. Suche

1 Beitrag • Seite 1 von 1

S 20/227: Zone-30 in der Borgfelder und Lilienthaler Heerstraße von 22 Uhr bis 6.00 Uhr

von Moderator » Fr 6. Aug 2021, 09:34

Nachstehende Petition wurde eingereicht:

Sehr geehrte Horner, Borgfelder und Bremer,

mit dieser Petition möchten wir erreichen das in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr auf der Borgfelder und Lilienthaler Heerstraße eine Zone 30 eingerichtet und durchgesetzt wird. Nachts wird unserer Meinung nach die Straße viel zu schnell, insbesondere durch LKWs, befahren.

Vielen Dank für die Unterstützung.

GESPERRT

1 Beitrag • Seite 1 von 1

Zurück zu Petitionen in der parlamentarischen Beratung Gehe zu: Petitionen in der parlamentarischen Beratung Los