

**PROTOKOLL**

über die 10. Sitzung des **Beirates Huchting**,  
am Montag, 12. Oktober 2015, in der Aula  
der Roland zu Bremen Oberschule, Flämische Str. 9

Anwesend:	vom Ortsamt	Frau Yildirim, Herr Hobbiesiefken
	vom Beirat	Frau Averwenser, Frau Batrakow, Frau Cikryt, Frau Kretschmann, Frau Werner, Herr Blanke, Herr Bodmann, Herr Böse, Herr Bries, Herr Hamen, Herr Horn, Herr Krüger, Herr Rietz, Herr Sahin, Herr Siepker
	entschuldigt	Herr Krauskopf
	Gäste zu TOP 2	Herr Pelster (Amt für Straßen und Verkehr) Herr Schüür (Amt für Straßen und Verkehr)
	Gast zu TOP 3	Herr Happel (Immobilien Bremen)

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr mit der Begrüßung der Bürgerinnen und Bürger, des stellvertretenden Leiters des Polizeireviers Huchting, Herrn Günther, des Bürgerschaftsabgeordneten, Herrn Senkal, der Vertreter der Presse und der Mitglieder des Beirates eröffnet.

Die fristgemäße Einladung und die Beschlussfähigkeit werden festgestellt.

Das Protokoll der 8. Sitzung 2015 wird genehmigt.

Herr Horn stellt einen Antrag auf Ergänzung der Tagesordnung um den TOP „Impulse für den sozialen Zusammenhalt“.

**Einstimmiger Beschluss: Die Tagesordnung wird um den TOP 4 „Impulse für den sozialen Zusammenhalt“ ergänzt.**

Die mit der Einladung versandte Tagesordnung wird verlesen und um den TOP4 (Neu) „Impulse für den sozialen Zusammenhalt“ ergänzt. Alt TOP4 „Verschiedenes“ wird somit zu TOP5. Die so ergänzte Tagesordnung wird angenommen.

**Tagesordnung**

1. Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
2. Ersatzbauwerk BW 442 Brücke über die B75 im Zuge der Heinrich-Plett-Allee
3. Ausstattung des Bürger- und Sozialzentrums als zentrales Quartierszentrum sowie Außenanlagenneugestaltung aus Mitteln des Programms „Soziale Stadt“
4. Impulse für den sozialen Zusammenhalt
5. Verschiedenes

**TOP 1 Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung**

Aus dem Publikum wird berichtet, dass der Fußweg an einem Teilstück der Huchtinger Heerstraße, wie vom Beirat gefordert, ausgebessert wurde.

Es wird sich erkundigt, wie es mit dem Platz 7 in der Obervielander Straße weiter geht.

Herr Bries berichtet, dass es einen Ortstermin mit der Sozial-Senatorin gegeben hat. Auf der linken Seite, von der Straße aus gesehen, soll ein winterfestes Zelt errichtet werden. Die Gebäude des ASV sollen ebenfalls genutzt sowie Sanitärcontainer aufgestellt werden. Außerdem sollen Gebäude in Rahmenholzbauweise entstehen, die dauerhaft stehen bleiben. Rechtsseitig des Platzes soll ein Drittel des Bolzplatzes erhalten bleiben.

Aus dem Publikum wird sich weiter erkundigt, wann die Turnhalle der Schule Delfter Straße wieder regulär genutzt werden kann.

Herr Bries berichtet, dass es das Ziel der Sozialbehörde ist, sämtliche Sporthallen der Stadt so schnell wie möglich wieder zu räumen. Wann der Tag X sein wird, kann man im Moment nicht sagen.

Aus dem Publikum wird berichtet, dass der Fahrradstreifen auf der Huchtinger Heerstraße hinter der Heinrich-Plett-Allee unvermittelt aufhört und niemand so richtig weiß, wie man sich verhalten soll. Dabei ist die Straße ab der Stelle, an der die Markierung aufhört, noch sehr gut in Schuss. Dort muss über den Kantstein auf den Fahrradweg hochgefahren werden, was gefährlich ist.

Herr Bries berichtet von einer Forderung des Fachausschusses Verkehr, dass die Markierung des Fahrradstreifens bis zur Landesgrenze fortgeführt werden soll.

Frau Yildirim berichtet, dass der Fachausschuss Verkehr sehr fleißig war und nun u. a. in der Straße Am Pferdekamp zwei Parkplätze, die mit Parkscheiben nutzbar sein werden, eingerichtet werden.

## **TOP 2 Ersatzbau BW 442 Brücke über die B75 im Zuge der Heinrich-Plett-Allee**

Frau Yildirim fragt, ob die Rednerliste von Anfang an auch für das Publikum geöffnet werden soll.

**Einstimmiger Beschluss: Die Rednerliste wird von Anfang an für das Publikum geöffnet.**

Herr Pelster arbeitet in der Brückenbauabteilung des ASV, ist also nicht für die Verkehrsplanung verantwortlich. Er bittet darum, erst das Bauprojekt vorstellen zu dürfen und anschließend Fragen zu beantworten.

Die Brücke wurde 1964 gebaut und man ging von einer „Lebensdauer“ von 80 - 100 Jahren aus. Es wurde jedoch festgestellt, dass der zum Brückenbau verwendete Spannbeton zu Sprödbruch neigt. Es kann nicht vorausgesagt werden, wann so ein Sprödbruch eintreten wird. Bereits 1993 hat es eine Überprüfung der Brücke gegeben, bei der herauskam, dass die Brücke ohne Vorankündigung brechen kann. 1997 erfolgte eine Nachrechnung zum Versagen der Spannstähle, die der Brücke im Inneren Halt geben. Daraufhin wurde die Brücke unter besondere Beobachtung gestellt. Insgesamt gibt es in Bremen nur zwei Brücken, die unter besonderer Beobachtung stehen. Rechnerisch könnte die Brücke über die B75 jeden Tag zusammenbrechen. Es gibt jedoch Sicherheiten, die garantieren, dass dieses nicht passieren wird. Im Jahr 2006 gab es eine Neuplanung der Brücke mit Umnutzung für die Straßenbahn, entweder mit Schienen in Mittel- oder Randlage oder auch nur einspurig.

Im Jahr 2009 wurde die Brücke durch einen Pfüfingenieur auf Spannungskorrosion untersucht und das Hauptprüfungsintervall für die Brücke von sechs Jahren auf eine jährliche Prüfung verkürzt.

2012 wurde eine Nachrechnungsrichtlinie erlassen, bei der Brücken mit veränderten Lastmodellen untersucht wurden. So mussten in Bremen 80 Brücken nachgerechnet werden, unter anderem auch die Brücke mit der Lärmschutzwand der B75 in Grolland.

Die Brücke in der Heinrich-Plett-Allee konnte den Ermüdungsnachweis nicht erbringen, ist spannungsrisssgefährdet und die Tragfähigkeit ist teilweise nicht mehr gegeben.

Daraufhin hat es eine Nachrechnung auf die Widerlager- und Gründungsebene gegeben. Die Bodenpressung der Brücke wurde überschritten, ebenso war die vorhandene Bewehrung der Fundamente zu gering. Das Ergebnis wurde von einem Prüfenieur bestätigt. Da die Brücke nicht die nötige Höhe für externe Stützen hat, muss etwas getan werden, unabhängig davon, wann oder ob mit der Verlängerung der Linie 1 begonnen wird.

Im Oktober 2013 wurde der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie der Bericht zur Spannungskorrosion vorgelegt. Im März 2014 wurde der Deputation der Bericht für die Verlängerung der Linien 1 und 8 vorgelegt, in dem der Neubau der Brücke enthalten war. Im Juli 2014 hat die Deputation beschlossen, dass die Brücke neu gebaut werden soll, unabhängig von der Verlängerung der Linien 1 und 8. Der Neubau soll in ausreichender Breite mit Option für die Straßenbahn gebaut werden.

Im Juni 2015 erfolgte dann die Plangenehmigung durch die Planfeststellungsbehörde des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr. Am 30.09.2015 ist die Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen erfolgt.

Die neue Brücke soll eine Stahlbeton-Verbundbrücke sein, bei der die Unterseite aus Stahlträger bestehen wird auf die eine Stahlbetonplatte aufgesetzt wird. So kann schnell gebaut werden und es muss nur wenig in den Verkehr eingegriffen werden. Während der Bauphase soll eine Behelfsbrücke für vorhandene Leitungen, Fußgänger und Radfahrer errichtet werden. Die Behelfsbrücke ist eine Stahlkonstruktion mit Holzbohlenbelag die sich über zwei Meter breite erstreckt.

Die neue Brücke im Zuge der Heinrich-Plett-Allee über die B75 soll 25,50 Meter lang (vorher 23,50 Meter) und 23,85 Meter breit werden. Sie wird einseitig verbreitert. Auf beiden Seiten der Brücke soll es einen kombinierten Geh- und Radweg von je 4,35 Meter breite geben. Die beiden Fahrstreifen bekommen je eine Breite von 3,50 Meter. Für das Gleisbett werden in der Mitte optional 7,15 Meter frei bleiben.

Eigentümer aller Grundstücke, die von der Baustelle betroffen sind, sind entweder der Bund oder die Stadtgemeinde Bremen. Alle Versorgungsleitungen, die in die Brücke integriert sind, wurden erfasst und die Versorgung ist auch während der Bauphase gegeben. Es hat eine umfangreiche naturkundfachliche Begutachtung aller Bäume, Vogelarten, Brutzeiten, Fledermauspopulationen etc. im Bereich der Böschungen und Gehölze stattgefunden. Es müssen insgesamt 11 Eichen gefällt werden, für die es Ausgleichsflächen und Ersatzpflanzungen im Bereich der Brücke geben wird.

Während der Bauphase ist eine großräumige Umfahrung über die Kirchhuchtinger Landstraße und die Huchtinger Heerstraße angedacht. Die Brücke selbst wird voraussichtlich von Juli 2016 bis Oktober 2017 für den motorisierten Verkehr vollständig gesperrt.

Die B75 soll jederzeit zweispurig in beide Fahrtrichtungen befahrbar bleiben, jedoch auf schmalere Fahrspuren und mit einem LKW-Überholverbot in Richtung Delmenhorst. Die Hauptspur wird dabei eine Breite von 3,25 Metern und die Überholspur von 2,50 Metern haben. Die Auffahrt auf die B75 in Richtung Delmenhorst wird verkürzt und es gilt ein Tempolimit von 50 km/Std. Die beiden Fahrspuren in Richtung Innenstadt werden jeweils 3,50 Meter breit sein. Auch diese Auffahrt wird verkürzt und es gilt ein Tempolimit von 40 km/Std. Ausnahmen muss es trotzdem geben und sechs Mal am Wochenende müssen die Fahrbahnen voll gesperrt werden. Dabei wird darauf geachtet, dass an den betroffenen Tagen keine Events in Bremen oder Delmenhorst stattfinden oder Feiertage anstehen. Dieses wird notwendig beim Abbruch der Brücke, beim Aufbau der Gerüsttürme, beim Einheben der Stahlträger, beim Ausschalen des Überbaus und beim Rückbau der Behelfsbrücke.

Die Vollsperrungen beziehen sich auf einen Samstag von 0.00 bis 24.00 Uhr, von Samstag 0.00 Uhr bis Sonntag 20.00 Uhr und vier Mal von Freitag 20.00 Uhr bis Montag 4.00 Uhr. Der Busverkehr soll während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten bleiben. Dafür wird es neue Endhaltestellen geben. Ein Befahren der B75 durch die Busse ist nicht möglich.

Die vorgestellte Variante des Brückenbaus mit ihren Begleiterscheinungen ist die beste Variante, da so die Bauzeit nicht unnötig lang wird, es nicht zu viele Verkehrssperrungen gibt, nicht unnötig viele Eingriffe in den Baum- und Pflanzenbestand vorgenommen werden müssen. Andere Varianten sind deutlich teurer und technisch sehr schwierig umzusetzen.

Wenn beispielsweise erstmal nur die halbe Brücke abgerissen werden sollte, bleibt nicht mehr viel Brücke übrig (ca. 8,75 Meter). Außerdem ist ein gewisser Sicherheitsabstand zum verbleibenden Brückenrand einzuhalten sowie ein Arbeitsraumabstand zum Bau der neuen Brücke notwendig. Des Weiteren ist die Brücke längs und quer mit Spanngliedern vorgespannt und bei einer Halbierung wird die Tragfähigkeit der Brücke geschwächt. Auch die Verlegung von Gas-, Strom- und Wasserleitungen, die sich in der Brücke befinden, ist im laufenden Betrieb nicht möglich.

Wenn die Behelfsbrücke auch für den motorisierten Verkehr nutzbar sein soll, wäre eine breitere Böschung (Damm) und damit verbunden mehr Eingriffe in die Natur der vorhandenen Böschung nötig. Weiter müssten dann die Baugruppen, die sich unter der Brücke befinden werden, stärker abgesichert werden.

Herr Pelster informiert nun über die Kosten. Die neue Brücke, wie sie vorgestellt wurde mit allen Planungen rund herum, würde insgesamt knapp 5,5 Millionen Euro kosten, die sich der Bund und Bremen teilen würden. 700.000 Euro wurden für die Planungen veranschlagt, 365.000 Euro für die Verkehrslenkung und 256.000 Euro für die Behelfsbrücke. Würde die Behelfsbrücke breiter gebaut und somit auch für den motorisierten Verkehr geöffnet werden, entstünden hierfür alleine Kosten von 1,5 bis 1,75 Millionen Euro.

Eine Ermittlung des Verkehrsaufkommens von 2010 hat ergeben, dass die B75 täglich von rund 37.400 bis 39.900 Fahrzeugen, von denen 4.300 über 3,5 Tonnen wogen, befahren wird. Auf der Heinrich-Plett-Allee fahren am Tag ca. 10.100 Fahrzeuge, von denen 220 über 3,5 Tonnen gewogen haben. Auf der Kirchhuchtinger Landstraße fahren 17.300 Fahrzeuge, von denen 700 über 3,5 Tonnen gewogen haben.

In der Gemeinde Stickgras über den Emshoopweg führt ebenfalls eine Brücke über die B75 die neu gebaut werden muss. Die beiden Baustellen werden zusammen koordiniert und eine weiträumige Umgehungsstrecke ausgeschildert. Die Ortskundigen kennen ihre Schleichwege. In Huchting soll über die Kirchhuchtinger Landstraße, die Huchtinger Heerstraße und bekannte Wege ausgewichen werden.

Der Busverkehr muss während der Bauphase umgelenkt werden, da der Ringverkehr durch Huchting mit dem Abriss der Brücke in der Heinrich-Plett-Allee unterbrochen ist. Die beiden Linien 57 und 58 sollen eigene Endhaltestellen bekommen. So ist geplant, eine Endhaltestelle Flämische Straße einzurichten. Der Bus soll hier von der Heinrich-Plett-Allee über die Mechelner Straße und die Antwerpener Straße wieder zurück auf die Flämische Straße fahren. An der Endhaltestelle sollen ein neues Wartehäuschen sowie ein WC für BSAG-Bedienstete aufgestellt werden. Der andere Bus soll an der Haltestelle Am Sodenmatt beim Wochenmarkt enden. Hierfür muss eine kleine Bauliche Veränderung am Wochenmarkt vorgenommen werden, damit der Bus an der Kreuzung Am Sodenmatt / Heinrich-Plett-Allee wenden kann. Die bauliche Veränderung ist bereits mit dem Großmarkt abgestimmt.

Herr Pelster gibt noch einmal einen kurzen Überblick über die anstehenden Phasen des Baus der Brücke über die B75:

- Rodungsarbeiten bis Ende Februar 2016
- Dammverbreiterungen von Februar bis Juni 2016
- Bau der Behelfsbrücke Ende Juni 2016
- Sperrung der Brücke von Juli 2016 bis Oktober 2017

- Abbruch der Brücke von Juli 2016 bis September 2016
- Neubau der Brücke von September 2016 bis Juni 2017
- Straßenbau von Juni bis Oktober 2017
- Abbau der Behelfsbrücke im August 2017
- Fertigstellung der Brücke im Oktober 2014

Herrn Pelster wird für die Präsentation gedankt.

Aus dem Publikum wird zu bedenken gegeben, dass zur selben Zeit die Kattenturmer Heerstraße gesperrt sein wird.

Im Beirat macht man sich Sorgen über den Umgehungsverkehr. Viele Autofahrer werden kleinere Nebenstraßen, wie z. B. die Obervielander Straße, nutzen, um Staus auszuweichen. Dieses wird zu einer starken Belästigung der Anwohnerinnen und Anwohner führen.

Herr Pelster meint, zu dem soeben vorgestellten Plan gibt es keine Alternative. Dass es Schleichverkehre geben wird, ist klar und kann nicht verhindert werden. Es gibt ein Baustellenmanagement und die Kollegen haben auch die Kattenturmer Heerstraße im Blick. Er sieht es als positiv, dass fast während der gesamten Bauphase die B75 in beide Richtungen zweispurig befahren werden kann. Der Verkehr wird folglich hauptsächlich weiter über die B75 laufen.

Aus dem Beirat wird gefragt, was genau daran zu aufwendig ist, eine breitere Behelfsbrücke zu bauen. Die Streckenführung der Bus-Linien ist unbefriedigend. Viele Menschen können so kein Kurzstreckenticket mehr nutzen. Es müssen Anreize geschaffen werden, nicht mit dem Auto durch Huchting zu fahren, sondern mit dem Bus. So könnte in der Bauzeit für ganz Huchting das Kurzstreckenticket gültig sein.

Herr Pelster berichtet, dass die Planungen mit der BSAG zusammen entstanden sind. Dabei wurde auch überlegt, den Busverkehr über die B75 laufen zu lassen. Jedoch ist es vorgeschrieben, dass die Fahrgäste auf der B75 im Bus nicht stehen dürfen. Ob es möglich ist, während der Bauphase in ganz Huchting mit dem Kurzstreckenticket fahren zu dürfen, muss mit der BSAG geklärt werden.

Die schmalere Behelfsbrücke wurde gewählt, damit die Bauphase möglichst kurz ist, nicht unnötig viele Bäume und Pflanzen vernichtet werden müssen und zwei Fahrspuren auf der B75 erhalten bleiben können. Denn wenn nur eine Fahrspur geöffnet bleibt, gibt es Stau. Die Abfahrten zur B75 bleiben, bis auf die sechs Wochenenden, dauerhaft geöffnet.

Aus dem Beirat wird sich erkundigt, warum die Fahrbahn verengt werden muss, wenn die Fundamente entfernt werden. So steigt die Gefahr von Unfällen. Dass im Zuge des Brückenbaus auch die Fahrbahnen der B75 verbreitert werden, wird gelobt.

Herr Pelster erklärt, dass für Gerüsttürme ebenfalls Platz benötigt wird und daher die Fahrbahn eingeengt werden muss. Diese Einengung soll so kurz wie möglich sein. Es wird mit der Baufirma geredet werden. Verschiebungen im Zeitplan kann es trotzdem geben. Das Vorhaben wurde so gut wie möglich geplant.

Aus dem Beirat wird sich weiter erkundigt, warum die Behelfsbrücke so teuer ist, ob es Grundwasserabsenkungen geben wird und ob die angrenzenden Gebäude begutachtet werden.

Herr Pelster gibt zu bedenken, dass durch die Behelfsbrücke Leitungen führen. Kosten von 250.000 Euro sind sehr günstig. Es wird lediglich auf der B75 Rammarbeiten geben, eine Grundwasserabsenkung ist nicht nötig. Die angrenzenden Gebäude werden vor und nach den Bauarbeiten auf Vorschäden überprüft.

Ein Mitglied erkundigt sich, ob sofort ein Gleisbett in die Brücke mit eingearbeitet wird oder ob dieses nachträglich installiert werden muss. Dann müsste die Brücke wieder gesperrt werden.

Laut Herrn Pelster wird die Brücke erst einmal ohne Gleisbett angelegt. Dieses könnte später nachgerüstet werden. Dann muss der Belag für das Einlegen des Gleisbettes wieder entfernt werden. Es wird jedoch genügend Platz hierfür eingeplant, so dass die Brücke nicht noch einmal gesperrt werden muss.

Herr Horn verliest einen Antrag der Partei Die Linke:

„Während des Neubaus der B75-Brücke auf der Heinrich-Plett-Allee im Jahr 2016 wird für den 22-monatigen Zeitraum nur eine Behelfsbrücke für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen aufgestellt, die aber nicht von PKW und dem ÖPNV benutzt werden kann. Der Senat begründet dies mit zu hohen Kosten.

Dadurch wird es in Huchting für gut zwei Jahre vermutlich zu einem Verkehrschaos kommen, insbesondere dann, wenn es sich auf der A1 oder der B75 mal wieder staut. Schon jetzt „quillt“ der Verkehr durch Huchting über, wenn die beiden oben genannten Straßenzüge verstopft sind. Für die ÖPNV-Nutzer/innen, die aus dem Bereich Brüsseler Straße / Flämische Straße zum Sodenmattsee, zum Bürger- und Sozialzentrum oder zum Huchtinger Friedhof möchten, erhöht sich während der Bauphase dann nicht nur die Fahrzeit, sondern auch der Fahrpreis erheblich, da für diese Strecke nicht mehr nur ein Kurticket gelöst werden darf, sondern ein normaler Fahrschein.

1. Der Beirat Huchting fordert den Senat auf, für den geplanten 22-monatigen Zeitraum des Neubaus der Brücke über die B75 auf der Heinrich-Plett-Allee eine Behelfsbrücke aufzustellen, die für Fußgänger/innen, Radfahrer/innen, PKW-Fahrer/innen und den ÖPNV zugelassen wird.

2. Für den Fall, dass die Behelfsbrücke über die B75 auf der Heinrich-Plett-Allee doch nicht für den PKW-Verkehr und den ÖPNV zugelassen wird, fordert der Beirat Huchting die Stadt Bremen mit ihren zuständigen Behörden auf, Finanzmittel bereitzustellen, damit die Benutzer/innen der Buslinien 57 und 58 für die Brückenbauzeit maximal den Kurzstreckentarif bezahlen müssen, unabhängig davon, wie weit die Fahrgäste durch Huchting fahren.

3. Für den Fall, dass die Behelfsbrücke über die B75 auf der Heinrich-Plett-Allee doch nicht für den PKW-Verkehr und den ÖPNV zugelassen wird, fordert der Beirat Huchting die Stadt Bremen mit ihren zuständigen Behörden weiterhin auf, Überlegungen anzustellen, ob die Buslinien 57 und 58 generell kostenfrei genutzt werden können, um den motorisierten Individual-Verkehr durch Huchting für die Bauphase zu reduzieren.“

Über jeden Punkt soll einzeln abgestimmt werden.

Für den ersten Punkt gibt es 1 Zustimmung bei 11 Ablehnungen und 2 Enthaltungen.

**Beschluss: Der erste Punkt ist damit abgelehnt.**

Aus dem Beirat wird vorgeschlagen, die anderen beiden Punkte an den Fachausschuss Verkehr zu überweisen.

**Einstimmiger Beschluss: Die Punkte zwei und drei des Antrages werden an den Fachausschuss Verkehr zur Behandlung und Beschlussfassung überwiesen.**

Herr Hamen verliest einen Antrag der Bürger in Wut:

„Der bisher geplante Ablauf sieht vor, dass während der Bauzeit eine Behelfsbrücke die Überquerung der B75 sicherstellen soll. Allerdings ist diese Behelfsbrücke lediglich für Fuß-

gänger und Radfahrer geplant und eine Erweiterung in der aktuellen Fragestunde der Bürgerschaft wurde bereits abgelehnt.

Die Wählervereinigung Bürger in Wut ist der Meinung, dass es so nicht geht! Die Heinrich-Plett-Allee ist eine der Hauptlebensadern des Stadtteils und eine Unterbrechung, vor allem für die doch lange Bauzeit, ist nicht hinnehmbar.

Die neue Brücke soll ein gutes Stück breiter werden. Die geplante Breite der neuen Brücke soll von 14,52 m auf 22,35 m erhöht werden. Das ergibt eine Differenz von 7,83 m. Eine Fahrspur von 3,65 m plus 1,64 m Radweg und 2,13 m Radweg ergibt 7,42 m. Daraus ergibt sich für uns die Logik für folgenden Antrag!

Der Beirat möge daher beschließen:

Die zusätzliche Breite der neuen Brücke von 7,83 m lässt ohne Probleme und zusätzliche Kosten zu, dass zunächst ein Teil der Brücke in dieser Breite mit einer Fahrspur plus Geh- und Radweg in originaler Größe gebaut wird, bevor überhaupt die alte Brücke abgerissen wird. Dieser Teilneubau für eine Fahrspur kann, mit einer Baustellenampel geregelt, den gesamten Verkehr aufrechterhalten! Evtl. doch zusätzlich entstehende Kosten würden durch den Wegfall der Behelfsbrücke mehrfach abgedeckt.“

Für den Antrag gibt es 2 Zustimmungen bei 10 Ablehnungen und 2 Enthaltungen.

**Beschluss: Der Antrag ist damit abgelehnt.**

### **TOP 3 Ausstattung des Bürger- und Sozialzentrums als zentrales Quartierszentrum sowie Außenanlagenneugestaltung aus Mitteln des Programms „Soziale Stadt“**

Herr Happel ist Projektleiter des Neubaus des Bürger- und Sozialzentrums Huchting (bus) und stellt die weiteren Planungen vor.

Im Februar 2016 soll mit dem Bau des Hauptgebäudes begonnen werden. Noch nicht alles, was im Außenbereich geplant ist, ist schon finanziert. Ebenso sind einige Ausstattungsteile des bus-Geländes, wie z. B. das geplante Foyer, das Café und die Einrichtung, bisher noch nicht finanziert.

Für den Eingangsbereich des bus-Geländes soll es ein Lichtkonzept geben. Für den Außenbereich sind Podeste und festes Sitzmobiliar geplant, auch beim Mütterzentrum. Des Weiteren wird es weitere Gehölzpflanzungen geben und die zu pflasternde Fläche soll durch hochwertige Pflasterung aufgelockert werden.

Das Gebäude H wird erst dann abgebrochen, wenn der Neubau komplett steht. Für diese Fläche gibt es ein Ideenkonzept. Es ist geplant, dort eine Kinderwildnis zu schaffen.

Die Sinne der Kinder sollen angeregt und geschärft werden. Ein Garten mit Blumen und anderen Pflanzen soll für viele verschiedenartige Insekten angelegt werden. Außerdem sind Gestaltungsworkshops und eine Ernährungsberatung geplant. In der Kinderwildnis müssen keine Spielgeräte unterhalten werden und es können so Kosten gespart werden. Wie die Kinderwildnis einmal aussehen wird, soll in einem Beteiligungsverfahren ermittelt werden.

Im Gebäude selbst wird es einen Veranstaltungsraum geben, der mit Leben gefüllt werden muss. Geplant ist, eine barrierefreie (Lift) und mobile Bühne zu installieren. Die vorhandene Technik soll erweitert und erneuert werden. Unter dem Dach sind Traversen geplant, neue Theaterscheinwerfer, Beamer, Laptop, Leinwand, Tische, Stühle Transportwagen und eine mobile Theke sollen angeschafft werden. Tische und Stühle sollen in einem Nebenraum gelagert werden können.

Das Foyer soll u. a. für repräsentative Zwecke genutzt werden. Geplant ist, Tische und Stühle, aber auch Stehtische aufzustellen. Das Café wird ebenfalls mit Tischen und Stühlen ausgestattet. Für die Kleinen ist ein Spielbereich mit Kinderecke angedacht.

Im Obergeschoss wird es zwei Seminarräume geben. Hier werden ein Beamer und eine Leinwand zur Verfügung stehen. Außerdem ist eine Projektküche für Kochveranstaltungen und gemeinsame Essen geplant.

Die Kosten für die Innenausstattung belaufen sich auf 400.000 Euro. Für den Außenbereich sind 300.000 Euro veranschlagt. Die Deputationsvorlage wurde bereits beschlossen. Die Mittel sollen vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

Aus dem Beirat wird sich erkundigt, ob schon eine Baugenehmigung vorliegt und ob es ein Bauschild mit der Information geben wird, dass der Betrieb auf dem Gelände trotz Baustelle weitergeht.

Herr Happel berichtet, dass die Baugenehmigung noch nicht vorliegt, da derzeit sehr viele Anträge für Flüchtlingsunterkünfte beim Bauamt vorliegen. Das Vorhaben ist jedoch baugenehmigungsfähig.

Das Gelände sieht derzeit noch chaotisch aus, da nach Leitungen gesucht wurde, die oftmals nicht dort verlaufen, wo sie eigentlich hätten liegen sollen. Jetzt sind alle Leitungen gefunden. Der Baustart ist auch noch nicht in zeitlichem Verzug, denn ein Puffer für Verzögerungen wurde von vornherein eingeplant. Ein Bauschild mit Informationen wird aufgestellt, was genau auf dem Gelände passiert. Auf diesem Schild wird es den Vereinen des bus möglich sein, zu werben.

Aus dem Publikum wird gefragt, ob die Planungen mit den ansässigen Vereinen abgestimmt sind und ob sich die Umkleideräume hinter der Bühne befinden werden.

Herr Happel steht im ständigen Kontakt mit den Vereinen. Die Kinderwildnis ist erstmal eine Ideenskizze von ihm. Alle sind eingeladen, Ideen für die Außengestaltung zu sammeln. Seitlich der Bühne gibt es einen Backstagebereich, in dem sich auch umgezogen werden kann.

Aus dem Beirat wird sich erkundigt, ob die Bühne zu den schon finanzierten Dingen gehört und wie groß der Saal geplant ist.

Herr Happel erklärt, dass alles, was fest mit dem Gebäude verbunden ist, zum Sondervermögen gehört und finanziert ist. Alles andere nicht, wie z. B. die mobile Bühne. Der Veranstaltungsraum wird 231 m<sup>2</sup> groß sein.

**Einstimmiger Beschluss: Der Beirat Huchting stimmt dem vorgestellten Konzept zu.**

Herr Happel berichtet, dass auch schon die Stadtteilgruppe dem Konzept zugestimmt hat.

Herrn Happel für die Präsentation gedankt.

#### **TOP 4 Impulse für den sozialen Zusammenhalt**

Herr Horn berichtet, dass die Impulsmittel durch so genannte „Spielplatzmittel“ ersetzt werden sollen. Vor zwei Jahren wurde die Vergabe der Impulsmittel für zwei Jahre ausgesetzt, da sie für die Finanzierung weiterer Ganztagschulen verwendet werden sollten. Der Beirat Huchting befürchtete, dass nach zwei Jahren niemand mehr die Impulsmittel „auf dem Schirm hat“ und beantragte damals, dass sie nach den zwei Jahren wieder zur Verfügung gestellt werden. Scheinbar scheint man sie nun wirklich vollständig streichen zu wollen. Die Stadtteile benötigen die Impulsmittel jedoch dringend.

Herr Horn verliest den Antrag der Partei Die Linke:

„Die Koalition hat für die Haushaltsjahre 2014 und 2015 das Programm "Impulse für den sozialen Zusammenhalt" gestrichen. Über diese sogenannten Impuls-Mittel wurden in der

Vergangenheit zahlreiche Stadtteilprojekte gefördert, die die Lebenssituation von Kindern, Jugendlichen und Familien verbessern helfen und vor allem in sozial benachteiligten Stadtteilen aber auch entsprechenden Quartiersbereichen wirken sollen.

Wie der Presse am Donnerstag zu entnehmen war, soll das Impulsprogramm für die Stadtteile jetzt doch unwiderruflich eingestellt werden, obwohl noch vor zwei Jahren versprochen wurde dass die Impuls-Mittel nach den zwei Jahren wieder fließen werden.

Der Beirat Huchting möge beschließen:

Der Beirat Huchting fordert den Senat auf, das Programm "Impulse für den sozialen Zusammenhalt" im kommenden Jahr wieder aufzulegen und es mit ausreichenden Finanzmitteln auszustatten, damit soziale Projekte im Stadtteil Huchting wieder gefördert werden können.“

Abstimmung: Auf den Antrag entfallen 13 Zustimmungen bei einer Ablehnung und einer Enthaltung.

**Beschluss: Dem Antrag „Impulse für den sozialen Zusammenhalt“ wird zugestimmt.**

### **TOP 5 Verschiedenes**

#### **Notunterkunft Sporthalle Delfter Straße**

Es wird vorgeschlagen, dass der Beirat Globalmittel verwenden soll, um für die Menschen etwas zu tun.

Frau Yildirim erklärt, dass der Beirat unter „Verschiedenes“ keine Beschlüsse fassen kann. Der Koordinierungsausschuss könnte für den Beirat Vorschläge erarbeiten, wofür die Restmittel 2015 verwendet werden könnten. Die Restmittelvergabe könnte in der nächsten Sitzung dann beschlossen werden.

Aus dem Beirat wird darum gebeten, für die Vergabe der Restmittel des Beirates ein geordnetes Verfahren zu finden.

Frau Yildirim bittet den Beirat darum, nicht durch gezielte Nachfragen einzelne Institutionen, Träger, Vereine oder Sonstige zu ermuntern, noch Anträge auf Globalmittel zu stellen. Das wäre den anderen gegenüber nicht fair. Bisher gab es in Huchting jährlich immer nur eine Globalmittelvergabe, außer in Jahren, wo der Beirat gewählt wurde. Da wurde die Vergabe der Mittel auf den alten und den neuen Beirat aufgeteilt.

Falls zukünftig ein anderes Umgehen mit den Globalmitteln gewünscht ist, müsste dieses vorher, also am Anfang eines Jahres, durch den Beirat geklärt und beschlossen werden.

Ende der Sitzung: 21.20 Uhr

Beiratssprecher  
gez. Herr Bries

Sitzungsleiterin  
gez. Frau Yildirim

Protokoll  
gez. Herr Hobbiesiefken