

PROTOKOLL

über die 5. Sitzung des **Beirates Huchting**,
am Montag, 20.05.2019, im Saal des Bürger- und Sozialzentrums Huchting,
Amersfoorter Str. 8, 28259 Bremen

vom Ortsamt: Herr Eggers, Herr Schlesselmann, Herr Timmermann
vom Beirat: Frau Averwenser (bis 21:25), Herr Blanke, Herr Böse, Herr Bries, Herr Hamen, Frau Hatscher, Herr Horn, Frau Jahnke, Herr Krüger, Frau Otto-Kleen, Herr Rietz, Herr Siepker
entschuldigt: Frau Cikryt, Frau Kretschmann, Herr Sahin
Gäste: zu TOP 2: Frau van Beek, Herr Oekel, Herr Weper
(alle Immobilien Bremen)

Die Sitzung wird um 19:00 Uhr mit der Begrüßung der Gäste, der Bürger*innen und der Mitglieder des Beirates Huchting eröffnet.

Die fristgemäße Einladung und die Beschlussfähigkeit werden festgestellt.

Die Tagesordnung wird mit der Änderung, dass unter TOP 4 das Thema „Geschwindigkeitsmesstafeln“ behandelt wird, genehmigt.

Tagesordnung öffentlich

TOP 1 Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
TOP 2 Schulbaumaßnahmen in Huchting
TOP 3 Neubau B75-Brücke Varreler Bäke
TOP 4 Geschwindigkeitsmesstafeln
TOP 5 Verschiedenes

TOP 1 Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung

Ein Bürger teilt mit, dass Gehweg- und Fahrbahnbereiche der Heinrich-Plett-Allee teils von von abgebrochenen Ästen versperrt werden. Das Ortsamt wird den Hinweis an die zuständige Stelle weitergeben.

Eine Bürgerin bemängelt, dass diverse Grünstreifen im Stadtteil unzureichend gepflegt seien.

Der Vorsitzende teilt mit, dass das Ortsamt die zuständige Stelle bereits über den Grünbewuchs in Kenntnis gesetzt und gebeten habe diesen zurückzuschneiden.

Die Bürgerin teilt weiter mit, dass die nicht bebaute Fläche Kirchhuchtinger Landstraße Ecke Werner-Lampe-Straße (Einfahrt Roland-Center) aufzuwerten sei. In dem aktuellen Zustand könne die Fläche nicht bleiben, da der gesamte Bereich nicht einladend aussehe. Sie schlägt vor, eine Blumenwiese zu pflanzen, um den Bereich optisch aufzuwerten.

Der Vorsitzende teilt mit, dass der Beirat dieses Thema bereits diskutiert und einen Beschluss gefasst habe. Das Ortsamt befinde sich momentan in Verhandlungen mit der zuständigen Behörde, eine solche Blühwiese herzustellen.

Der Vorsitzende teilt auf die Frage einer Bürgerin hin mit, ob die Recycling-Station im Wardamm zum Ende des Jahres schließen werde, dass hierzu keine Informationen vorliegen, das Ortsamt sich jedoch bei der zuständigen Behörde über den Ist-Stand erkundigen werde.

TOP 2 Schulbaumaßnahmen in Huchting

Vertreter*innen von Immobilien Bremen (IB) berichten über den aktuellen Stand zu Schulbau- und Sanierungsmaßnahmen im Stadtteil.

Oberschule an der Hermannsburg

Ende April erfolgte der erste Spatenstich für den Neubau des zentralen Gebäudes der Oberschule an der Hermannsburg. Leider gebe es einen Einspruch eines Konkurrenten, welcher in Kürze vor der Vergabekammer verhandelt werden wird. Man hoffe, dann unverzüglich loslegen zu können. Die Fertigstellung ist für Ende 2020 geplant.

Grundschule Delfter Straße

Die Baumaßnahme liegt im Zeitplan. Darüber hinaus ist die Mensafertigstellung für August 2019 geplant.

Aus dem Beirat wird daran erinnert, dass um eine feierliche Eröffnung der neuen Schulgebäude bzw. eine Anerkennung für die Beeinträchtigungen während der Bauphase gebeten wurde.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die Forderung an die senatorische Behörde weitergeben wurde. Das Ortsamt wird sich nach dem Sachstand erkundigen.

Turnhalle Delfter Straße

Der Baubeginn soll zum Schuljahreswechsel 2020/21 erfolgen mit einer anderthalbjährigen Bauzeit. Die Umsetzung ist in zwei Bauabschnitte unterteilt, sodass ein Teil der Turnhalle im Betrieb bleibt.

Auf Nachfrage aus dem Beirat wird mitgeteilt, dass die Garage unterhalb der Turnhalle saniert werde. Stellplätze stünden dann weiter zur Verfügung.

Einige Beiratsmitglieder bitten darum, einen Planentwurf der neu gestalteten Turnhalle an das Ortsamt zu verschicken. Die Pläne werden anschließend auf der Website des Orsamtes veröffentlicht.

Sanierung Alexander-von-Humboldt Gymnasium

Die Ausschreibung erfolgt nach derzeitigem Stand noch in diesem Jahr im Rahmen eines Architekturwettbewerbs. Anschließend erfolgt die Auftragsvergabe mit einem Baubeginn im kommenden Jahr. Die Bauphase soll während des laufenden Schulbetriebes erfolgen. Es ist derzeit noch zu klären, wie viele Container beschafft werden müssen und wie viele Räume ggf. in der Wilhelm-Wagenfeld-Schule genutzt werden können. Für den zweiten Bauabschnitt ist ebenfalls ein Architekturwettbewerb geplant mit einem Baubeginn frühestens ab 2021. Für die Innensanierung liegt laut IB noch kein Auftrag der Senatorin für Kinder und Bildung vor.

Der Beirat bittet das Ortsamt, den aktuellen Planungsstand bei der senatorischen Behörde zu erfragen und anschließend mitzuteilen.

Grundschule Kirchhuchting

Die Darstellung des aktuellen Planungsstandes wird vertagt.

Temporäre Schule Willakedamm

Die Übergabe der erworbenen Grundstücksteile soll im Sommer 2019 erfolgen. Für die Bau- und Planungszeit sind 28 – 36 Monaten geplant. Zusätzlich sollen ab dem Sommer 2020 interimswise 30 Container aufgestellt werden.

Seitens des Beirates wird kritisiert, dass ursprünglich von einer geringeren Bauzeit ausgegangen und die Inbetriebnahme Sommer 2019 kommuniziert wurde. Darüber hinaus entspreche die Ankündigung, Container aufzustellen nicht Planungsentwürfen der Bildungsbehörde. Es wurde auf mehrfache Nachfragen stets geantwortet, dass es sich um eine Modulbauschule handele, nicht aber um Container. Dem Beirat war diese Fragestellung und deren Beantwortung hinsichtlich der Erfahrungen im Stadtteil äußerst wichtig. Von einer Container-Interimslösung für die Interimslösung war zu keiner Zeit die Rede. Aus dem Beirat wird nach den zugrunde gelegten Zahlen gefragt. Aufgrund der neuen Informationen sollen die Planungen und die zugrunde gelegten Zahlen noch einmal in der laufenden Wahlperiode erörtert werden. Vorab ist zu klären, wann eine Planänderung seitens der Behörde erfolgte. Idealerweise soll die Befassung zusammen mit einem/r Vertreter*in der Behörde erfolgen.

Das Ortsamt wird sich dazu mit der Senatorin für Kinder und Bildung in Verbindung setzen.

Grundschule Robinsbalje

Hierzu liegen derzeit keine Informationen vor.

Roland zu Bremen Oberschule

Hierzu liegen derzeit keine Informationen vor.

Grundschule Grolland

Der Neubau der KiTa auf dem Gelände der Grundschule soll im Sommer 2019 beginnen. Zum Planungsstand der Grundschule Grolland liegen derzeit keine Informationen vor.

TOP 3 Neubau B75-Brücke Varreler Bäke

Zum länderübergreifenden Ersatzbrückenneubau über die Varreler Bäke liegt dem Beirat eine Anhörung zum Planfeststellungsverfahren nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vor. Nachdem die geplante Baumaßnahme mehrfach im Beirat behandelt wurde, soll in der heutigen Sitzung noch einmal die Tunnelgestaltung erörtert werden. Die Planung ist aus Sicht des Beirates unzureichend, da nach derzeitigem Stand ein neuer Angstrraum im Stadtteil entstehen könnte.

Nach ausführlicher Diskussion fasst der Beirat folgenden

Beschluss:

Der Beirat Huchting erhebt folgende Einwendungen gegen den Entwurf der Planfeststellung vom 03.05.2019:

- 1. Der Beirat Huchting lehnt die geplante „Vorzugsvariante 1“ mit Tunnel als Fuß- und Radwegunterführung ab.**
- 2. Stattdessen wird ein Brückenbauwerk ohne Tunnel gefordert. Folgende Varianten sind zu prüfen, wovon eine umzusetzen ist:**
 - a) 1 Brückenbauwerk über die gesamte Breite der Varreler Bäke einschließlich**

Fuß- und Radwegunterführung

b) 1 Brückenbauwerk mit 2 Feldern und einzelnen Stützen als Widerlager. Die Stützen sind mit Blick auf den Hochwasserabflussquerschnitt in den Bereich des Widerlagers der „Vorzugsvariante 1“ am Deich zu versetzen (sozusagen eine Variante 3a hinsichtlich der versetzten Stützen)

- 3. Der Entwurf der Planfeststellung ist hinsichtlich der Bewertungskriterien der Varianten intransparent und nachzuarbeiten.**
- 4. Die Prognose des sinkenden Verkehrsaufkommens bis 2030 wird bezweifelt und als unrealistisch eingestuft.**
- 5. Notwendiger Schallschutz ist für die betroffenen Wohngebiete herzustellen.**
- 6. Gegen sonstige Immissionen wie Stäube oder ähnliches sind geeignete Vorkehrungen zu treffen wie bspw. Abdeckungen, Bewässerung etc.**
- 7. In dem Planfeststellungsentwurf fehlt ein Verkehrskonzept für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen während der Bauphase. Dieses ist zu ergänzen.**
- 8. Hinsichtlich Lastkraftwagen und Güterverkehre sind während der Bauphase frühzeitig weiträumige Umleitungen bereits vor Huchting vorzugeben. Sollten aufgrund erheblicher Verkehrsbelastungen weitergehende Maßnahmen als im Umleitungs- und Verkehrskonzept vorgesehen zweckmäßig oder notwendig werden, sind diese unverzüglich in Abstimmung mit den zuständigen Stellen und dem Beirat Huchting umzusetzen.**
- 9. Es sollen die Polizei und die „Lenkungsgruppe Städtebauliche Prävention“ beteiligt werden.**
- 10. Der Beirat Huchting fordert die monatliche Information während der Bauphase.**

Begründung:

Die Abwägung bzw. Bewertung der Varianten der Bauwerksgestaltung (s. S. 6 ff.) ist unvollständig, nicht sachgerecht und fehlerhaft.

Zunächst muss bemängelt werden, dass die Bewertungskriterien in keinsten Weise nachvollziehbar oder transparent sind. Es gibt keine Gewichtung oder Matrix, an der sich die Kriterien und die Ergebnisse ermitteln oder nachvollziehen lassen. Dabei sind die Vor- und Nachteile sicherlich unterschiedlich zu werten. Das schlichte benennen und aufzählen von Kriterien wird einer sachgerechten Bewertung nicht gerecht. Auch die immer wieder erwähnten (Mehr-)Kosten sind nicht beziffert worden, sondern als Behauptung in den Raum gestellt worden. Dabei ist die Höhe der jeweiligen Kosten bzw. sind Kostenunterschiede von elementarer Bedeutung für die Abwägung. So muss der Eindruck gewonnen werden, dass eine bestimmte Variante im Vorfeld als Vorzugsvariante bereits feststand und entsprechend dargestellt wurde.

Bei den Herstellungskosten fehlen nachvollziehbare Aufstellungen und Vergleiche. So muss die Frage gestellt werden, inwieweit das monumentale Widerlager der „Vorzugsvariante 1“ geringere Kosten verursacht, als ein Widerlager aus einzelnen Stützen.

Im Zusammenhang mit dem Brückenersatzneubau B75/Heinrich-Plett-Allee wurde der Vorschlag aus der Beiratsmitte, jene Brücke, welche im Übrigen in etwa die gleiche

Spannweite hat wie die Brücke B75/Varreler Bäke, mit einem Widerlager in der Mitte zu versehen aus Kostengründen abgelehnt.

Insoweit ist das Kriterium Kosten zugunsten der „Vorzugsvariante 1“ bzw. zulasten einer Einfeldbrücke entsprechend Variante 3 bzw. 3a äußerst fragwürdig.

Betriebskosten sind überhaupt nicht erläutert worden. Weder Kostenarten noch Kostenhöhen sind aufgeführt worden. Hier muss beispielsweise hinterfragt werden, warum die Variante 3 die höchsten Betriebskosten aufweist.

Zudem ist unklar, ob bei der „Vorzugsvariante 1“ die laufende Erneuerung des Anstrichs im Tunnel berücksichtigt wurde.

Bei der geprüften Variante 3 wurde die Problematik der Wegeentwässerung als Nachteil bewertet. Da Tunnel grundsätzlich auch entwässert werden müssen, ist zu hinterfragen, warum dieser Nachteil als solcher bei der Variante 3 bewertet wurde und bei der „Vorzugsvariante 1“ und auch Variante 2 nicht wiederzufinden ist.

Darüber hinaus ist absolut nicht nachvollziehbar, weshalb die vermeintlich ungestörte Wahrnehmung des Gewässerverlaufs gerade bei der „Vorzugsvariante 1“ ein Vorteil sein soll. Das Gewässer wird durch den monumentalen, massiven Mittelblock als Widerlager vor, auf/im und hinter dem Deich doch viel stärker verdeckt und ist insbesondere am Tunnel kaum und im Tunnel natürlich gar nicht mehr wahrnehmbar. Die Durchsicht und der Blick auf die Varreler Bäke ist durch das Bauwerk von allen Seiten durch das monströse Widerlager erheblich beeinträchtigt. Außerdem ist der Eingriff in die Natur und das Gewässer bzw. den Uferbereich wesentlich stärker. Die Deichlinie wird sogar komplett zerschnitten.

Des Weiteren ist festzustellen, dass die unter 2. a) und b) genannten, zu prüfenden, alternativen Varianten nicht in Erwägung gezogen und dargestellt worden sind, obwohl diese Varianten erhebliche Vorteile gegenüber den untersuchten Varianten aufweisen und sich als Lösung aufdrängen. Bei beiden Varianten ist der Hochwasserabfluss kein Nachteil, im Gegensatz zur geprüften Variante 3. Durch das geringfügige Versetzen der Stützen an den Deichfuß, wo auch das Widerlager der „Vorzugsvariante 1“ beginnen würde, ist dieser Aspekt bei der Variante 2. b) ebenfalls ausgeräumt.

Eine kostenintensive (Höhe leider nicht in den Planunterlagen angegeben), technisch äußerst problematische, wasserundurchlässige Abdichtung des Brückenbauwerks mit Anschluss an den vorhandenen Deich, wie bei der „Vorzugsvariante 1“ erforderlich, wäre in beiden Fällen überflüssig.

Unter Einbeziehung der sich aufdrängenden, alternativen Varianten unter 2. a) und b) würden sich die Ergebnisse der Bewertung der Varianten mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit verändern.

Die offensichtlich von Kosten dominierte Bewertung der Bauwerksvarianten ist jedoch aus weiteren Gründen abzulehnen. Durch den Tunnel im Brückenbauwerk würde ein Angstrraum entstehen, der den Zielen der Stadt- bzw. Stadtteilentwicklung zuwiderläuft. Der Abschnitt des Geh- und Radweges ist Bestandteil des Stadtrandweges mit seiner Verbindungsfunktion zwischen den Ortsteilen Huchtings einschließlich Abzweigungen nach Delmenhorst und Stuhr. Gleichzeitig ist dieser Bereich Naherholungsgebiet für den Stadtteil. Hier verkehren Fußgänger*innen, Wanderer, Radfahrer*innen, Schüler*innen, Touristen etc. Dieser Stadtrandweg und seine Weiterentwicklung ist als Zielsetzung und Schwerpunkt in der Stadtteilkonzeption Huchting des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, 2008, Seite 144 ff. verankert. Dort einen Angstrraum zu schaffen, obwohl es Alternativen gibt, wäre das falsche Signal und würde statt einer Attraktivierung und Förderung der

Wegeverbindung mit seiner Verkehrs- und Erholungsfunktion eine erhebliche Verschlechterung darstellen und die Nutzung der Wegeverbindung hemmen. Diese an sich sehr beliebte und attraktive Wegeverbindung, fern von sonstigen Straßen, sollte mit einer möglichst offenen Gestaltung der Geh- und Radwegunterführung des Stadtrandweges versehen werden, um diesen Weg und den Fuß- sowie Radverkehr zu stärken.

Ein Angstraum konterkariert die Bestrebungen in Bremen, Angsträume zu vermeiden oder zu entschärfen. Die Bürgerschaft hat das Thema Angsträume mit dem Beschluss „Licht in dunkle Gassen bringen“ aufgegriffen.

Die „Lenkungsgruppe städtebauliche Prävention“ befasst sich mit dem Thema Angsträume.

Der Senator für Kultur verfolgt mit dem Projekt „Saubere und sichere Stadt“ dieselben Ziele – mit Kunst gegen Angsträume.

Unmittelbar in Huchting sind wir dabei, gemeinsam in hervorragender Zusammenarbeit mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr den Tunnel der Straßenbahnhaltestelle Bardenflethstraße umzugestalten mit der Zielsetzung Entschärfung des Angstraums und Verbesserung der Barrierefreiheit sowie Erreichbarkeit.

Diese Zielsetzungen und Bestrebungen, die zum Teil mit erheblichem finanziellen Aufwand betrieben werden, sollte man unbedingt beachten und berücksichtigen.

Betreffende Stellen wie die „Lenkungsgruppe Städtebauliche Prävention“ oder die Polizei sollten in den Prozess eingebunden und gehört werden.

Für den Beirat Huchting ist aus vorstehenden Gründen nicht nachvollziehbar, weshalb trotz aller vorgebrachten Argumente und Bedenken an der „Vorzugsvariante 1“ festgehalten wird und fordert daher insbesondere den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr als Auftraggeber und zusätzlich die DEGES GmbH auf, den Entwurf der Planfeststellung zu überprüfen, zu ändern und ein Brückenbauwerk mit offener Geh- und Radwegunterführung einschließlich Beleuchtung zu planen. Der Beirat Huchting fordert in diesem Zusammenhang die Beachtung der o.g. Punkte 1. – 10.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig

TOP 4 Geschwindigkeitsmesstafeln

Dem Ortsamt liegt ein Beschluss der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt zur Förderung von Geschwindigkeitsmesstafeln vor. Dieser lautet wie folgt:

„Aufgrund eines Beschlusses der Bremischen Bürgerschaft vom 25. Januar 2012 wurden im gesamten Stadtgebiet insgesamt 23 Geschwindigkeitsmesstafeln (GMT) aufgestellt. Diese werden zentral betrieben.

Die Aufstellung der GMT wird von den Ortsämtern, den Beiräten, der Polizei und den Bürgerinnen und Bürgern in den Stadtteilen als äußerst zweckmäßig und erfolgreich betrachtet.

Die Erfahrung jedoch zeigt, dass eine GMT pro Ortsteil in der Regel zu knapp bemessen ist. Als Kriterien für die Aufstellung werden in der Sachdarstellung des Bürgerschaftsbeschlusses Erschließungs- und Wohnstraßen, Straßen vor Schulen, Kindergärten oder Alttagesstätten sowie Tempo-30-Zonen genannt. Allein in den Ortsteilen Mitte und Östliche Vorstadt gibt es dutzende Aufstellmöglichkeiten.

Das Standortwechselprinzip wird als sinnvoll erachtet, greift jedoch aus verschiedenen Gründen nur bedingt. Die GMT können nicht an beliebigen Masten installiert werden. Zu diesem Zweck wurden nach einigen Jahren des Probetriebs mobile Wechselmasten beschafft. Jedoch nicht in genügender Anzahl für alle GMT. Die Vergabe und der Umbau erfolgen über den Betreiber und nach Wartelisten. Dies geht zu Lasten der Flexibilität. Als wäre diese Verfahren nicht schon problembehaftet genug, ist im letzten Jahr der Wartungsvertrag mit der Betreiberfirma ausgelaufen. Seither ruht der Betrieb der mobilen Masten. Eine regelmäßige Auswertung der Daten für die Ortsämter erfolgt ebenfalls nicht.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass in Bremen GMT immer noch geradezu laienhaft in so geringer Stückzahl, ohne gesicherten technischen Support und ohne ordentliche Verankerung im Haushalt betrieben werden.

Die Beiräte fordern

- *Beschaffung von mindestens noch je einer GMT pro Ortsteil*
- *Beschaffung weiterer mobiler Masten (hier kann möglicherweise eine Finanzierung über die Stadtteilbudgets erwogen werden)*
- *Einbindung des technischen Supports - d. h. Wartung, Auslesen der Daten, Umsetzen von Masten und GMT in Abstimmung mit den Ortsämtern und der Polizei - in bestehende Strukturen (wie z. B. bei Signalanlagen, Blitz- / Rotlicht-überwachungsanlagen u. ä. selbstverständlich)*
- *Verankerung des Finanzbedarfs im Haushalt.“*

Beschluss:

Der Beirat Huchting schließt sich dem Beschluss der Beiräte Mitte und Östliche Vorstand zur Förderung von Geschwindigkeitsmesstafeln an.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig

TOP 5 Verschiedenes

Ein Bürger weist daraufhin, dass die Gewichtsbeschränkung in der Norderländer Straße nicht eingehalten werde. In Fahrtrichtung Gelsenkirchener Straße seien des Öfteren Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t unterwegs.

Der Polizeivertreter teilt mit, dass es sich hierbei teils um Anliegerverkehre handele. Der Hinweis wird in die Polizeiarbeit aufgenommen.

Ein Bürger informiert, dass in Höhe des Center-Points vermehrt über Rot gefahren werde.

Der Polizeivertreter teilt mit, dass die Vergehen bekannt seien und geahndet werden.

Darüber hinaus seien diverse Ampelschaltungen für Fußgänger im Stadtteil zu überprüfen und zudem mit Tastern auszustatten.

Der Hinweis wird vom Ortsamt an das Amt für Straßen und Verkehr weitergegeben.

Eine Bürgerin teilt mit, dass seit der erfolgten Sanierung der Brokhuchtinger Landstraße zunehmend Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit zu beobachten seien.

Das Ortsamt wird den Hinweis an die Verkehrsüberwachung weitergeben.

Der Vorsitzende berichtet vom Gesundheitstag im Park an der Linse. Die Veranstaltung war ein Erfolg für den Stadtteil.

Anschließend tagt der Beirat nichtöffentlich weiter.
Ende der öffentlichen Sitzung um 21:08 Uhr.

gez.
Herr Bries
(Beiratssprecher)

gez.
Herr Schlesselmann
(Sitzungsleiter)

gez.
Herr Eggers
(Protokoll)