

Protokoll der Sitzung des  
Beirates Mitte am 5.11.2007

**Anwesend waren  
vom Beirat**

Barbara Schwarz  
Joachim Musch  
Jürgen Bunschei  
Sonja Heinrich  
Holger Ilgner  
Leander Mondré  
Viola Mull  
Alexander Tassis

Jörg Windszus  
Christoph Heigl

Entschuldigt fehlten Corinna Spanke, Monika Engelmann, Michael Rüppel

**vom Ortsamt**

Robert Bücking

- Vorsitz

Andrea Freudenberg

- Protokoll

**Gäste:**

Herr Henschen

- Senator für Bildung und Wissenschaft

Frau Wenthe und weitere Vertreter/innen

- Freie Schule Bremen

Herr Koopmannn

- ADFC

Herr Steuer, Herr Lemmermann

- BSAG

**Beginn:** 19.00 Uhr

**Ende:** 22.15 Uhr

**Tagesordnung**

1. Fragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
2. Freie Schule Bremen – Diskussion zur beantragten Privatschul-Zulassung mit Vertreter/innen des Vereins und einem Vertreter des Bildungsressorts
3. Gleisbauarbeiten Ostertorsteinweg
4. Aktuelles
5. Mitteilungen des Beiratssprechers
6. Mitteilungen des Ortsamtes
7. Verschiedenes

**TOP 1**

**Herr Schröder** trägt mehrere Beschwerden im Bereich öffentlicher Straßenraum vor und bittet um Abhilfe:

-Kreuzungsbereich Herdentor / Breitenweg sowie Herdentorsteinweg / Bahnhofstraße  
verschiedene Geschäfte stellen ihre Waren auf den Fußweg und behindern damit die Fußgänger ( entsprechende Fotos werden von Herrn Schröder an den Beirat gegeben)

- Daniel-von-Büren-Straße – öffentliche Parkfläche vor der Arbeitsagentur die 12 Parkplätze sowie 3 behindertengerechten Parkplätze, die für Besucher des Arbeitsamtes zur Verfügung stehen, können nicht genutzt werden, weil sie nach Beobachtung von Herrn Schröder durch Personal der daneben liegenden Polizeibehörde ganztägig blockiert werden.

Der Beirat verweist die Punkte an den Bauausschuss zur weiteren Beratung.

## TOP 2

**Frau Wenthe**, Vertreterin der Freien Schule, erläutert das Schulprofil der beantragten Schule:

- 6-jährige Grundschule und integrierte Kindergartengruppe
- Schule mit ganztägiger Betreuung
- Gliederung in drei Gruppen: eine Kindergartengruppe, zwei Schulgruppen mit insgesamt 45 Kindern
- jahrgangs- und gruppenübergreifendes Lernen / Projektarbeit
- Mitbestimmung der Kinder und Eltern
- Pädagogik der Vielfalt

Ein Antrag auf Genehmigung der alternativen privaten Ersatzschule sei Anfang des Jahres beim Bildungsressort gestellt worden. Der Antrag sei aber von der Behörde abgelehnt worden. Zur Zeit sei die Sache beim Bremer Verwaltungsgericht zur Entscheidung anhängig. Es gebe eine große Nachfrage und Interesse von Eltern an der beantragten Schulform. Der Verein sehe sich nicht als Eliteschule. Frau Wenthe betont, dass sie gern wieder mit der Behörde ins Gespräch kommen möchten weshalb sie die Senatorin um einen Gesprächstermin gebeten hätten.

**Herr Henschen** teilt mit, dass nach Antragstellung sofort die Gespräche mit der Initiative geführt wurden. Und die ablehnenden Gründe genannt wurden. Der Behörde liege kein vollständiger Antrag vor, weil verschiedene Nachweise seitens der Antragsteller nicht nachgereicht wurden.

**Herr Henschen** bezieht sich auf Artikel 5 des Grundgesetzes zum Punkt „besonderes pädagogisches Interesse“. Nicht die Nachfrage sei das Kriterium sondern die Neuheit des pädagogischen Konzeptes. Es müsse ein eigenständiges Konzept vorliegen. Er verweist auf die langjährige Vorgeschichte der Schule. Immerhin sei schon 1993 aus der Schule am Körnerwall die Kinderschule hervorgegangen. Das vorgetragene Konzept sei nicht weit von der Kinderschule entfernt. Schon jetzt sei jede achte Bremer Schule in freier Trägerschaft. Es gebe in der Nachbarschaft Grundschulen mit unterschiedlichen Konzepten, wie z.B. die Montessori-Ausrichtung in der Bgm.-Smidt-Schule. In der Bremer Schullandschaft habe sich in den letzten Jahren vieles bewegt und eine Eindimensionalität sei nicht gegeben unter den Schulen .

**Frau Schwarz** sieht in der Schule am Körnerwall einen Ausdruck der lebendigen Vielfalt im Viertel. Das Engagement der Eltern müsse anerkannt werden. Ihrer Meinung nach sei es bürokratisch seitens der Behörde so mit der Sache umzugehen.

**Herr Windszus** bezieht sich auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes, das sich positiv zur Einrichtung von Privatschulen geäußert habe. Er sieht im Verhalten der Behörde einen verzweifelten Abwehrkampf und vermutet, dass das Bremer Schulsystem nicht reformwillig sei.

**Herr Heigl** stellt fest, dass eine Vielfalt nur über Konkurrenz zu erreichen sei. Öffentliche Schulen brauchen Alternativen, die tragfähig seien, um die bestehenden Konzepte zu befruchten.

Zur weiteren Vorgehensweise wird von Herrn Musch vorgeschlagen, dass die Gespräche zwischen der Initiative und der Bildungsbehörde wieder aufgenommen werden. An die Senatorin werde appelliert das Gespräch mit einer offenen Diskussion zu führen.

**Herr Ilgner** sieht Probleme in einer Vorwegnahme von Gerichtsentscheidungen, wenn der Beirat sich zum jetzigen Zeitpunkt hier einmische.

**Frau Hiller** erinnert an die Diskussion, als das private Nebeltau-Gymnasium im Stadtteil errichtet werden sollte. Seinerzeit habe der Beirat die Vorstellungen von Friedehorst zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich finde sie es aber gut, dass in diesem Stadium an diesem Orte die Diskussion geführt werde.

**Herr Tassis** unterstützt das von Herrn Ilgner und Frau Hiller gesagte.

Der von **Frau Schwarz** formulierte Antragstext wird mit 8 ja-Stimmen bei 1 nein-Stimme und 1 Enthaltung beschlossen:

**Der Beirat Mitte begrüßt es, wenn die Gespräche zwischen den Vertreter/innen der Freien Schule Bremen und der Behörde wieder mit grundsätzlich offenem Ausgang aufgenommen werden.**

**Unabhängig von der Grundsatzdiskussion über die Gründung privater Grundschulen hält der Beirat im konkreten Fall auch unter Legitimationsgesichtspunkten eine wohlwollende Prüfung für wünschenswert.**

### TOP 3

Dem Beirat liegt ein Beschlussvorschlag der ARGE Baustelle Ostertorsteinweg (Vertreter/innen der beiden Beiräte) vor.

Die einzelnen Ergebnisse bzw. Vorschläge werden von Herrn Musch für den Beirat und die interessierten Zuhörer vorgetragen und erläutert.

**Frau Dannheim**, als Mitglied der ARGE ergänzt einige Punkte und Herr Bücking teilt mit, dass am 21.11.07 um 19.30 Uhr eine Informationsveranstaltung für die Geschäftsleute des Straßenzuges organisiert worden sei.

**Herr Koopmann**, ADFC, bezieht sich auf den Vorschlag des Beirates, einen durchgehenden Streifen für den Radverkehr neben den Schienen in Kleinpflaster zu schaffen. Dieser Streifen bedeute nach Meinung des ADFC eine Verschlechterung für den Radfahrer.

Der ADFC setzt sich stattdessen dafür ein, dass die Radfahrer zwischen den Schienen ihren Platz finden sollen. Der ADFC fordert einen rutschfesten Untergrund, der mit Großkopfpflaster nicht erreichbar sei.

**Herr Steuer**, BSAG, gibt zu bedenken, dass zwischen den Gleisen aus technischen Gründen nur Großkopfpflaster oder Asphalt in Frage komme. Asphalt sei länger haltbar, billiger und schneller einbaubar. Die Kap Haltestellen ermöglichen einen ebenerdigen Einstieg in die Straßenbahnen und sollten nicht zurückgebaut werden.

Der Vorschlag, im Kreuzungsbereich Sielwall elastisches Material für den Schienenübergang zu nutzen, wird von der BSAG abgelehnt. Elastisches Material halte nicht dauerhaft und entspreche nicht den technischen Anforderungen.

In der anschließenden Diskussion werden eingehend die einzelnen Radwege-Varianten diskutiert.

Die Position des Beirates wird begründet, In der Erarbeitung dieses Beschlussvorschlages sei um jeden cm gerungen worden, um einen akzeptablen Vorschlag für alle Beteiligten zu erhalten. Das bestehende Pflaster im Straßenzug sei viertelprägend und sollte nicht durch farbige Asphaltstreifen ersetzt werden.

Durch die Gleiserweiterungen werde es im Straßenzug enger und das verschlechtere nicht nur die Situation für die Radfahrer, sondern auch der Platz für die Fußgänger und die Möglichkeiten zum Parken von Autos werde knapper.

Eine Bürgerin gibt zu bedenken, dass die Bürgersteige jetzt schon eingeschränkt ( durch Stellschilder etc.) seien und keine weiteren Reduzierungen erfolgen sollten.

**Frau Claasen** gibt zu bedenken, dass die Zeiten für Lieferverkehre unbedingt mit den Geschäftsleuten diskutiert werden sollten.

Am 21.11.2007 werden die Geschäftsleute über die beabsichtigten Planungen informiert.

Am 8.11.2007 hat der ADFC zur Info- und Diskussionsveranstaltung eingeladen.

Der Vorschlag der ARGE Baustelle wird in einigen Punkten geringfügig verändert und einstimmig bei 1 Enthaltung vom Beirat beschlossen:

Verteilung der Flächen im Ostertorsteinweg zwischen Fußgänger/innen, parkenden Kraftfahrzeugen und fließendem Verkehr (ÖPNV, KFZ und Fahrrad) nach dem auseinanderlegen der Schienen durch die BSAG:

**Vorauszuschicken ist:**

1.

Die BSAG muss die Schienen sanieren und will die beiden Schienenpaare um ca. 40 cm auseinander legen, das reduziert den Raum zwischen Schienen und Bordsteinkante auf jeder Seite um ca. 20 cm.

Die Straßenbahn wird die Schienen auf ein Fundament legen, dies macht es notwendig den gut hundert Jahre alten Kanal vorher zu sanieren. Der Hauptkanal wird unterirdisch in Ordnung gebracht. Bei den insgesamt 85 Hausanschlüssen ist jedoch zum Teil Tagebau erforderlich.

Die Bauarbeiten konzentrieren sich auf das Stück zwischen Mozartstraße und Schildstraße. Der Rest der Straße ist bereits früher fertig gestellt worden.

2.

Diese Baumaßnahme von ca. 5 Monaten Dauer, trifft die Geschäftsleute an der Straße hart. Es ist daher alles zu unternehmen, um die Baumaßnahme möglichst rasch und mit dem geringst möglichen Schaden für die Unternehmen am Straßenrand abzuwickeln.

3.

Das auseinanderlegen der Schienen durch die Straßenbahn führt dazu, dass die ohnehin für die Radfahrer/innen gefährliche Situation in der Straße vollends unzumutbar wird.

4.

Die Straße wird sehr intensiv von sehr vielen verschiedenen Nutzungen in Anspruch genommen. Alle diese Nutzungen zusammen machen diese Straße urban und lebendig, aber auch konfliktreich.

Wir glauben, die Straße kann auf keine dieser Nutzungen verzichten.

Die augenblickliche Organisation des Straßenbahnverkehrs und erst recht die Planungen der BSAG gehen auf Kosten der Sicherheit und Nutzbarkeit der Straße für den sehr starken Radverkehr.

Wir wollen deshalb einen Vorschlag machen, der den Radverkehr besser stellt, ohne die anderen Nutzer der Straße unzumutbar einzuschränken.

5.

Die Bauarbeiten werden aus den Etats der BSAG und von Hansewasser finanziert. Die Stadt hat keine Mittel für einen weitergehenden Umbau der Straße eingeplant. Jeder Vorschlag für die Anpassung des Straßenprofils muss sich also auf das absolut Notwendige beschränken, wenn er eine Chance auf Realisierung haben will.

( ARGE Baustelle der BR Mitte und Östliche Vorstadt)

Unsere Ziele sind mehr Sicherheit und Platz für alle Nutzer/innen des Ostertorsteinwegs durch:

- A) Einen durchgehenden Streifen für den Radverkehr neben den Schienen in Kleinpflaster (neben der Schiene drei Reihen Kopfsteinpflaster; Breite 60 cm, dann 90 cm für Radverkehr, dann 40 cm Wasserrinne)
- B) Wir wollen keine Reduktion der Lieferzonen und der Parkplätze.
- C) Die Fußwegbreite soll an keiner Stelle unter 2 Meter liegen.

Diese Planungsziele sind erreichbar. Sie machen aber folgende Änderungen notwendig:

1. Dort, wo jetzt Parkbuchten sind, stehen die Autos zu weit in die Fahrbahn. Das zwingt die Radfahrer/innen zum Queren der Schienen und zum Einfädeln in den Verkehr. Diese Parkbuchten müssen auf 2 Meter Tiefe auf Kosten des Fußwegs verbreitert werden. Auf der Nordseite ist dafür eine Verschiebung der Parkplätze nötig. Auf der Südseite geht dies an der gleichen Stelle. (vergleiche Anlage)
2. Alle Lieferzonen sollen auf ein Zeitfenster am Vormittag beschränkt werden . (Näheres muss mit den Gewerbetreibenden vereinbart werden) Danach sollen die Lieferzonen in der Regel als Parkplätze ausgewiesen werden. Diese Parkplätze befinden sich dann wie heute, auf dem Gehweg. Zum Teil sind Lieferzonen heute aber an Stellen angeordnet, an denen der Fußweg zu schmal ist. Diese Lieferzonen müssen verlegt werden. Oder, wenn dies nicht möglich ist, sollen nach dem „Lieferzeitfenster“ mit einem absoluten Halteverbot weitere Parknutzungen ausgeschlossen werden. Dies ist im nördlichen Teil des Ostertorsteinwegs zwischen Bauernstraße und der Sielwallkreuzung der Fall. (vergleiche Anlage, betrifft den Betriebsplan, keine baulichen Konsequenzen)
3. Die Kap Haltestelle Goetheplatz auf der Nordseite vor dem Sonnenstudio muss zurückgebaut werden, so dass der geforderte Radverkehrsstreifen auch dort angelegt werden kann. Der Radfahrstreifen soll bis zur Einmündung Contrescarpe durchgebaut werden, so dass sich ein Anschluss an den Fahrradweg im Bereich Goetheplatz ergibt.
4. In dem Abschnitt zwischen Sielwallkreuzung und Bauernstraße, auf der Nordseite der Straße , muss der Fußweg um eine Gehwegplatte zugunsten des Radverkehrsstreifens zurückgenommen werden. (Dies ist eine Zusage des Bauresorts nach der Fahrradfahrerunfallserie vor drei Jahren)
5. Auf der gegenüberliegenden Seite in dem Abschnitt zwischen Sielwallkreuzung und Schildstraße, muss der Fußweg ebenfalls zu Gunsten des Radverkehrsstreifens um eine Gehwegplatte zurückgenommen werden. Hier wird der Fußweg aber kurz vor der Kreuzung sehr schmal. Deshalb soll diese Verbreiterung der Straße kurz vor dem Cinema im abgesenkten Bereich des Fußwegs enden.
6. Ein weiteres Mal fordert der Beirat, das selten benutzte Betriebsgleis der Linie 10 aus dem Dobben in Richtung Innenstadt im Kurvenbereich durch ein geeignetes elastisches Material zu verfüllen. Dieses Material kann von der Straßenbahn zusammengedrückt werden, würde aber die Überfahrbarkeit der Gleise im besonders kritischen Bereich durch die Radfahrer/innen erleichtern.

7. Zur Verbesserung der Querungsfähigkeit der Straße, insbesondere für mobilitätsbehinderte Menschen, fordert der Beirat, ähnlich wie am Leibnitzplatz, drei Fußgängerfurten aus besonders glattem Großpflaster. (Höhe Mozartstraße, am Ulrichsplatz, an der Sielwalkreuzung)

Die Straße soll in den vorhandenen Materialien, nach dem bereits gebauten Muster wieder hergestellt werden. Dies ergibt sich aus den bereits fertig gestellten Teilen, (Kulturmeile bis Mozartstraße, Bauernstraße bis Ziegenmarkt usw.) dem Votum der Anlieger aus dem Jahre 2003 und den Verträgen mit Hansewasser und der Straßenbahn. Also: Streifen zwischen Bordsteinkante und Großkopfreihe an den Schienen in Kleinpflaster, zwischen den Schienen Großkopfpflaster.

#### TOP 4

Der Beirat stimmt einer Außenbestuhlung im Ostertorsteinweg zu.

Vorsitz:

Protokoll:

Bücking

Freudenberg

