

**Anwesend waren
vom Beirat**

Peter Rüdel
Sandra Reith
Rainer Stadtwald
Annette Wagener
Harald Deerberg
Angelika Wunsch
Steffen Eilers
Reinhard Werner
Sabine Wohlers
Sebastian Jung
Birgit Menz
Songül Yildirim
Peter Kadach
Michael Jonitz
Daniel de Olano
Entschuldigt fehlte Alexia Sieling

vom Ortsamt

Robert Bücking - Vorsitz
Andrea Freudenberg - Protokoll

Beginn: 19.00 Uhr

Ende: 21.30 Uhr

Tagesordnung:

1. Fragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
2. Straßenbaumaßnahme Vor dem Steintor - Konzept für eine Begegnungszone
3. Überprüfung der Notwendigkeit von Verkehrsschildern im Beiratsgebiet – Antrag der CDU-Fraktion
4. Aktuelles
 - Sachstand Anpassungskonzept
 - Sachstand Schulentwicklung – Umsetzung der Empfehlungen der Bildungsdeputation
 - Unterzeichnung „Kyoto -Protokoll des Viertels“ – Wettbewerb zur CO₂ –Reduzierung
 - Bericht zum Workshop in der Friedenskirche – soziale Stadt
5. Mitteilungen des Beiratssprechers
6. Mitteilungen des Ortsamtes
7. Verschiedenes

Anmerkung von **Sandra Reith** zum Protokoll der Beiratssitzung am 9.9.2008,
TOP Sportgarten - Scatecamp in Südafrika:

Bei der Beschreibung des Projektes vom Sportgarten soll nicht von Jugendlichen (was beide Geschlechter impliziert) , sondern von Jungen oder männlichen Jugendlichen gesprochen werden, da ausdrücklich keine Mädchen dabei gewesen waren.

(Die Anmerkung erfolgt erst jetzt, da das Protokoll vom 9.9.08 erst Anfang Oktober an den Beirat versandt wurde)

TOP 1

Anwohner der Straße Am Hulsberg stellen beim Beirat einen Bürgerantrag zur Gestaltung des Straßenzuges.

Die Bewohner haben sich für verschiedene Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierung, Umleitung der Straßenbahnlinie 10 sowie Lärminderungsmaßnahmen ausgesprochen.

Im Beirat wird vereinbart, das Thema in absehbarer Zeit zu beraten und dazu Vertreter der BSAG einzuladen, damit sie ihre Planungen zur Gleiserweiterung für den Bereich erläutern. Im Vorfeld wurde von der BSAG bereits mitgeteilt, dass mit einer Gleisverbreiterung nicht vor 2011 zu rechnen sei.

TOP 2

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stellen ihr Konzept für eine Begegnungszone vor. In einem Film werden 3 Beispiele aus der Schweiz gezeigt.

Herr Steffen hat dazu einen Text verteilt, der von ihm erläutert wird:

Die Schweiz hat es wieder einmal vorgemacht! Seit dem 01. Januar 2002 gibt es die Begegnungszone im Schweizer Straßenverkehrsrecht. Das Konzept der Begegnungszone wird mit einfachen Mitteln ohne große bauliche Maßnahmen umgesetzt und stellt damit eine Alternative zur aufwendigen und teuren verkehrsberuhigten Zone in Deutschland dar. Nachdem Frankreich und Belgien die Begegnungszone ebenfalls erfolgreich übernommen haben, besteht auch in Deutschland Interesse, neben verkehrsberuhigten Zonen Begegnungszonen einzurichten. In Frankfurt am Main ist in diesem Jahr eine erste Begegnungszone als Modellprojekt eingerichtet worden.

Begegnungszonen werden in der Schweiz für Wohn- oder Geschäftsstraßen eingesetzt, die eine hohe Fußgängerfrequenz aufweisen und die als Kommunikationsort eine wichtige Funktion besitzen. Fußgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen. Sie sind gegenüber den Kfz-Fahrern zwar vortrittberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Philosophie der Begegnungszone setzt, wie beim niederländischen Ansatz „shared space“, auf Miteinander, Freiwilligkeit und die Interaktion der Verkehrsteilnehmer.

Die Anforderungen an die Umgestaltung der Straßenräume sind relativ gering: durch Tore oder torähnliche Situationen wird dem Autofahrer der Übergang in die Begegnungszone verdeutlicht. Weiterhin werden flankierende Maßnahmen wie Fahrbahnmarkierungen umgesetzt, um das Ziel der Verkehrsberuhigung zu erreichen. Dabei haben die Kommunen jedoch größtmögliche Freiheiten. Wichtig ist, dass das Konzept nicht von oben angeordnet wird, sondern zusammen mit den Bewohnern und Geschäftsleuten in Straßengesprächen entwickelt wird. Nur so kann jede Begegnungszone ihren ganz eigenen Charakter entwickeln!

Herr Steffen spricht sich dafür aus, das Konzept im Dialog mit Anwohnern und Geschäftsleuten umzusetzen.

Da die Möglichkeiten der baulichen Umsetzung im Steintor sehr gering seien, müsse ein besonderes Augenmerk auf die Ein- und Ausfahrtspunkte wie Ziegenmarkt und Lüneburger Platz gerichtet werden. Diese Platzbereiche müssen mit Markierungen besonders hervorgehoben werden.

Er gehe nicht davon aus, dass es maßgebliche Zeitverschiebungen für den Fahrplan der Linien der Straßenbahn geben werde.

Durch die Mischung des Verkehrs werde eine Lärmreduzierung und Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht und damit könne ein einheitliches Pflaster vom Ostertorsteinweg bis zum Lüneburger Platz erhalten bleiben.

Herr Werner bezieht sich auf die letzte Aussage von Herrn Steffen und stellt fest, dass damit wieder alle Probleme mit dem Pflasterbelag zum Tragen kommen: Die Radfahrersicherheit sei nicht geringer, weil das Pflaster besonders bei Nässe eine große Gefahr sei. Eine Lärmreduzierung sei mit der Geschwindigkeitsbegrenzung, aber auch mit Asphalt gegeben. Wie werde die Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h eingehalten, wenn nicht einmal Tempo 30 km/h von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten werde?

Herrn Dr. Steinbrück interessiert das Konzept einer Begegnungszone. Es gehe hier um eine Problemminimierung. Damit werde ein Stück mehr Sicherheit besonders für behinderte Menschen gegeben. Nach wie vor sei aber das Problem mit Schiene und Pflaster für die Radfahrer nicht gelöst. Wo können und sollen die Radfahrer dann fahren, wenn der Bereich durch das Auseinanderlegen der Schienen schmaler werde.

Herr Stadtwald stellt fest, dass nicht alle Probleme am Steintor komplett lösbar seien, nur „Näherungslösungen“ könne es geben. Ihm sei der Erhalt der Identität des Viertels die oberste Priorität! Mit der Begegnungszone werde ein Positivrezept angeboten.

Herr Steffen macht noch einmal deutlich, dass die Begegnungszone nicht direkt mit shared-space zu vergleichen sei. Die Fußgänger dürfen überall gehen, aber eine gegenseitige Rücksichtnahme werde erwartet. Selbstverständlich dürfen aber z.B. Radfahrer nicht auf Fußwegen fahren. Die Geschwindigkeit von 20 km/h sei mit der Geschwindigkeit von Radfahrern vergleichbar.

Frau Menz begrüßt das Konzept der Begegnungszone, das Viertel sei für Neues geeignet! Auch Autofahrer müssen sich an Tempo 20 km/h halten! Aber wie wirke sich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf den Lärm aus? Liegen Zahlen zum allgemeinen Kneipenlärm im Straßenzug vor?

Frau Heitmann begrüßt grundsätzlich eine Begegnungszone, zeigt sich aber verwundert, dass erst jetzt der Vorschlag komme und nicht bereits zum Hearing Anfang Oktober. Sie mutmaßt, dass der Grund darin liege, dass die Grünen unbedingt das Pflaster durchsetzen wollen. Sie appelliert an die Fraktion der Grünen, die Gefahr für die Radfahrer nicht außen vor zu lassen.

Herr Rüdell betont, dass die Begegnungszone völlig unabhängig von der Pflasterfrage sei. Die Begegnungszone habe etwas mit Atmosphäre zu tun, die jetzt in dem Straßenteil nicht gegeben sei. Selbstverständlich müsse die Einhaltung der Geschwindigkeit von 20 km/h überwacht werden (siehe Beispiel Pfalzburger Straße).

Herr Schafheitlin spricht sich für eine Einheitlichkeit und Pflasterung des gesamten Straßenzuges Ostertorsteinweg /Vor dem Steintor aus. Auch eine Asphaltierung habe ein gewisses Gefahrenpotenzial!

Herr Deerberg bezieht sich auf die Innenstadt. Große Teile der Innenstadt seien gepflastert und niemand habe sich in seiner vierjährigen Zeit als Ausschussmitglied im Beirat Mitte darüber beschwert. Es gebe unterschiedliche Auffassungen zu Pflaster und Asphalt. Jedes Beiratsmitglied müsse sich eine Meinung bilden. Für ihn sei die Begegnungszone die Möglichkeit dem schwächsten Verkehrsteilnehmer wesentlich mehr Sicherheit zu geben.

Nach Meinung von **Herrn Kadach** müsse nun geprüft werden, ob eine Begegnungszone machbar sei und wie die Eingangsbereiche für diese Zone entsprechend gestaltet und kenntlich gemacht werden können.

Beratung des Fragenkataloges, Fragen an den Bausenator zur Gestaltung der Straßenoberfläche in der Straße Vor dem Steintor zwischen Ziegenmarkt und St.-Jürgen-Straße:

Für die SPD-Fraktion trägt **Herr Werner** die folgenden Fragen vor:

- 1.) **Lärminderung durch Verringerung der Geschwindigkeit auf höchstens 20 km/h: Welche Maßnahmen sind geeignet, diese verringerte Geschwindigkeit insbesondere in den Abend- und Nachtstunden langfristig und nachhaltig durchsetzen? Welche Kosten entstehen dabei? Kann zu diesem Zweck ein sog. Tempomat wie z.B. an der Wachmannstraße installiert werden?**
- 2.) **Gibt es für eine erhöhte Verkehrssicherheit für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer bei nasser Straßenoberfläche eine Alternative zu Asphalt? Wie stellt sich die Frage der erhöhten Verkehrssicherheit bei Querung der Straße durch Benutzerinnen und Benutzer von Gehhilfen? Wie stellt sich die Frage der erhöhten Verkehrssicherheit im Bereich der Haltestelle Brunnenstraße?**
- 3.) **Wie kann man den gewünschten Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger am ganzen Straßenzug durch zusätzlichen Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger mit Mobilitätseinschränkungen gestalten? Wären abgeschrägte Bordsteinkanten am ganzen Straßenzug, überwiegend oder dort, wo keine Autos abgestellt werden dürfen, ein denkbarer Teilaspekt?**
- 4.) **Kann man in einer Straße mit drei Straßenbahnlinien, einem starken motorisierten Individualverkehr und vielen Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern das Prinzip „Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger“ durchsetzen?**

Wenn ja, wie?
- 5.) **Wenn die Straßenbahnen zwischen den Haltestellen St. Jürgen Straße und Brunnenstraße höchstens 20 km/h fahren sollen, wie kann man verhindern, dass die Fahrerinnen und Fahrer in Verspätungssituationen in dieser Langsamzone ihre Verspätungen aufholen werden?**
- 6.) **Wie kann man durch weitere Maßnahmen in dem Konzept „Begegnungszone“ die Attraktivität der Straße als Einkaufstraße und Aufenthaltsort erhöhen? Wären folgende Maßnahmen (einzeln oder als Paket) dafür förderlich?**
 - **Heranziehen aller Gehwege so nah wie möglich an die Schienen, ggf. mit Erhaltung des bisherigen Kleinpflasterstreifens (unvergossen) auf dem Gehweg zwischen Gehwegstreifen aus Platten und der neuen Bordsteinkante.**
 - **Verzicht auf Parkbuchten, nur aufgesetztes Parken.**
 - **Durchweg abgeschrägte Bordsteine.**

Auf Vorschlag von Herrn de Olano trägt **Herr Bücking** die von ihm formulierten Fragen ebenfalls vor:

Begegnungszone, Lärmreduktion, Sicherheit, Pflaster- Asphaltkontroverse und Straßenprofil

Dem Beirat Östliche Vorstadt wurden die Pläne des Umwelt- und Bausenators für den Schienenersatzbau in der Straße vor dem Steintor vorgelegt. In einem öffentlichen Hearing hat der Beirat die unterschiedlichen Positionen der verschiedenen Öffentlichkeiten, Interessengruppen und Fachverbände angehört. Es zeigt sich, dass es schwierig ist den Stadtteil und den Beirat auf einen gemeinsamen Plan zu einigen. Jetzt hat die Grüne Fraktion das Konzept einer Begegnungszone zur Diskussion gestellt. Dieses Konzept geht

von Tempo 20 Km/h und einem Vorrang für Fußgänger aus. Damit ließen sich - so die Antragsteller - die Lärm- und Sicherheitsprobleme entschärfen und der Erhalt des historischen Straßenbildes ermöglichen. Der Beirat Östliche Vorstadt bittet den Umwelt- und Bausenator um Unterstützung bei der Beurteilung der Probleme und Zielkonflikte.

Sicherheit für Radfahrer:

1. Welche zahlenmäßige Bedeutung hat der Radverkehr in der Straße vor dem Steintor?
 - a) Gibt es akzeptable Alternativrouten?
 - b) Welche Bedeutung hat die Straße als Schulweg?
2. Wie beurteilt der Bausenator die Frage des Fahrbahnbelags und der Schienen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit für Radfahrer und der Unfallgefahr in dieser Straße?
3. Radfahrer fahren zur Zeit auf Groß- und Kleinpflaster, sowohl zwischen den Schienen, als auch in dem Bereich zwischen Schiene und Bordsteinkante. Diese Möglichkeit ist im Ostertor auch baulich hergerichtet worden. Dort gibt es durchgängig einen ca. 100 cm breiten Kleinpflasterstreifen zwischen drei Reihen Großkopfpflaster entlang der Schiene, dem sog. „Hosenträger“, und einer 40 cm breiten Wasserrinne am Bordstein.
 - a) Lässt sich diese Struktur auch im Steintor schaffen?
 - b) Welcher technische und finanzielle Aufwand müsste betrieben werden, um die Nebenanlagen und Parkplätze so umzubauen, dass ein durchgehender Streifen zwischen Bord und Schiene wie im Ostertor geschaffen werden kann?

Lärmreduktion:

1. Wie beurteilt der Bausenator, die derzeitige Lärmbelastung der Straße?
 - a) Welchen Anteil hat die Straßenbahn und
 - b) welchen der Kfz-Verkehr?
 - c) Welche Auswirkung hat die Wahl des Fahrbahnbelags und
 - d) welche die Geschwindigkeit des Verkehrs?
2. Mit welchen Mitteln kann Tempo 20 Km/h zuverlässig durchgesetzt werden, insbesondere in den Nachtstunden? Sind der Umwelt und Bausenator und der Innensenator bereit diese Mittel in dem erforderlichen Umfang auch einzusetzen?

Barrierefreiheit:

Wie beurteilt der Bausenator die Oberflächenalternativen im Bezug auf die Herstellung der Barrierefreiheit für die unterschiedlichen Formen der Behinderung unter besonderer Berücksichtigung

- a) der Querungsmöglichkeiten,
- b) der Dimensionierung der Fußwege und
- c) der Situation an den Kaphaltestellen?

Begegnungszone:

1. Wie beurteilt der Bausenator die Eignung des Instruments der Begegnungszone für die Entschärfung der o. a. Zielkonflikte bei der Gestaltung des Straßenraums im Steintor?
2. Welche baulichen und sonstigen Eingriffe in die Straße wären erforderlich um eine Begegnungszone zu schaffen?
3. Wäre der Bausenator bereit eine Begegnungszone im Steintor als Verkehrsversuch einzurichten und zu evaluieren?
4. Welche Verfahrensschritte wären erforderlich um einen solchen Verkehrsversuch einzurichten.
5. Sollten sich die Erwartungen an die Begegnungszone nicht erfüllen, mit welchen Maßnahmen könnte nach dem Ende des Versuchs, die Ziele weiter verfolgt werden.

Herr Rüdell wird noch Fragen zum städtebaulichen Aspekt formulieren und an das Ortsamt bis Donnerstag nachreichen.

Der Beirat einigt sich darauf, die jeweiligen Fragenkataloge an das Bauressort zur Beantwortung weiterzuleiten.

TOP 3

Herr Kadach und **Herr Jonitz** erläutern den folgenden Antrag:

Überprüfung der Notwendigkeit von Verkehrsschildern im Beiratsgebiet Östliche Vorstadt.

Das Projekt zur Demontage überflüssiger Verkehrszeichen sollte ursprünglich alle Bremer Stadtteile umfassen und zum Abbau verkehrshemmender und kostenintensiver Schilder beitragen. In den Jahren 2006 und 2007 kam es dementsprechend auch in den Stadtteilen Huchting, Oberneuland, Vegesack und Neustadt mittels Pilotprojekten zur erfolgreichen Durchführung des Programms. So konnten nach Angaben des Senats insgesamt 1.919 Verkehrszeichen abgeschraubt werden, was angesichts eines Schilderbestandes von über 11.000 in diesen vier Stadtteilen einer Quote von etwa 18 Prozent entspricht. Der Senat hat zwischenzeitlich das Projekt unter Hinweise auf die Demontagekosten gestoppt.

Zwar ist unbestritten, dass der Abbau der Schilder in der Tat kurzfristig Kosten verursacht, allerdings sollte dabei auch bedacht werden, dass die Pflege überflüssiger Verkehrszeichen mittel- und langfristig ebensolche Kosten herbeiführt. Zudem ist es unter Verkehrssicherheits-, Wege-Zeit- und ästhetischen Aspekten nicht zu rechtfertigen, dass einige, weitgehend willkürlich ausgewählte Stadtteile in den Genuss des Programms gekommen sind und andere wie der Stadtteil Östliche Vorstadt nicht.

Der Beirat Östliche Vorstadt möge daher beschließen:

Der Beirat Östliche Vorstadt fordert den Senat auf, das Projekt zum Abbau nicht erforderlicher Verkehrszeichen wieder aufzunehmen und im Stadtteil Östliche Vorstadt möglichst zeitnah durchzuführen.

Dazu wird von **Herrn Werner** mitgeteilt, dass die Stadtbürgerschaft kürzlich beschlossen habe, wegen der hohen Verwaltungskosten keine generelle Überprüfung im Stadtgebiet vorzunehmen zu lassen.

In der Diskussion sind sich die Beiratsmitglieder darin einig, dass punktuell bei Baumaßnahmen eine Überprüfung der Verkehrsschilder erfolgen solle. Als Beispiel wird aktuell die Straße Vor dem Steintor genannt. Weil hier neue Planungen anstehen, solle eine Aufnahme im Fragenkatalog erfolgen.

Der Beirat überweist den Antrag in den Bauausschuss, um einzelne Beispiele zu beraten und an die Straßenverkehrsbehörde weiterzuleiten.

TOP 4

Anpassungskonzept für die Kinder- und Jugendarbeit im Stadtteil -

Für das Jahr 2009 werden die Beträge des Jahres 2008 festgeschrieben. Weitere Initiativen für die darauffolgenden Jahre müssen seitens des Beirates überlegt werden.

Schulentwicklungsplanung

Die Deputation hat am 30.10.2008 19 Empfehlungen zur Schulentwicklung beschlossen. Die Schulgesetznovelle geht nun in die weitere Abstimmung.

Parallel dazu läuft das Projekt: Schulen im Reformprozess-Schulstandortplanung. Hier werde die Bildungsdeputation Ende November Beschlüsse fassen. Hier geht es konkret um die Schulen, die bereits inhaltliche Veränderungen an ihren Schulen beantragt haben (Beispiel Schaumburger Straße).

Kyoto-Protokoll

Die Schulen des Stadtteils haben sich verpflichtet in den nächsten Jahren ¼ an Energie einzusparen.

Soziale Stadt – Veranstaltung in der Friedenskirche

Herr Werner berichtet von der Veranstaltung, die das Ziel habe, Menschen im Stadtteil, die über ein geringes Einkommen verfügen, weiterzuhelfen. Die nächste Veranstaltung sei für den 18.1.2009 geplant. Im Beirat wird vereinbart, dass Anfang nächsten Jahres ein ausführlicher Bericht in einer Beiratssitzung erfolgen werde.

TOP 5

Auf Vorschlag von **Herrn Rüdell** wird sich der Koordinierungsausschuss am kommenden Dienstag mit den allgemeinen Kriterien zur Vergabe der Globalmittel für die einzelnen Beiräte befassen. Anlass sei eine Beratung im Gesamtbeirat im Dezember.

TOP 6

Herr Bücking berichtet von einem Gespräch mit Vertretern der Bürgerinitiative Pauliner Marsch. Anlass sei die Errichtung einer Photovoltaik-Fassade am Weserstadion. Bürger/innen im Peterswerder haben sich gegen diese Fassade ausgesprochen.

Vorsitz:

Sprecher:

Protokoll:

gez. Bücking

gez. Rüdell

gez. Freudenberg

Bücking

Rüdell

Freudenberg

