

**Gemeinsame Beiratssitzung der Beiräte Mitte/ Östliche Vorstadt /  
Schwachhausen  
Regionalausschuss Bremen-Mitte  
vom 11. Juni 2014**

**Protokoll**

**Anwesend waren**

**vom Beirat Mitte:**

Michael Rüppel  
Olbrich, Birgit  
Dirk Paulmann

**Östliche Vorstadt:**

Herbert Lessing  
Daniel de Olano  
Angelika Schlansky  
Rainer Stadtwald  
Peter Kadach  
Elvira Eckert

**Schwachhausen:**

Jan Brockmann  
Vera Helling  
Cordelia Holmes  
Jiri Kostka  
Stefan Pastoor

**Gäste**

Gunnar Polzin, Wilhelm Hamburger und Michael Flassig, SUBV  
Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV  
Sebastian Schröder, Planersocietät  
Klaus Schäfer-Breede, Büro für Verkehrsökologie

**vom Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt**

Robert Bücking – Vorsitz

Manuela Jagemann - Protokoll

**vom Ortsamt Schwachhausen / Vahr**

Silke Lüerssen

**Beginn:** 19.00 Uhr

**Ende:** 21:00 Uhr

**Tagesordnung:**

- TOP 1            Begrüßung, Stand der Bearbeitung \_ Gunnar Polzin**
- TOP 2            Ergebnisse des Zielszenarios – Theo Janßen**
- TOP 3            Handlungskonzept (inkl. Umsetzung, Finanzierung, regionale Beispiele) –  
                         Sebastian Schröder, Theo Janßen**
- TOP 4            Rückfragen, Diskussion, Anregungen – Gunnar Polzin**

**TOP 1**            Herr Polzin begrüßt die erschienen AnwohnerInnen, die Beiratsmitglieder und die Gäste und fasst kurz die Tagesordnung der heutigen Sitzung zusammen: Herr Janßen von der Ingenieurgruppe IVV und Herr Schröder von der Planersocietät werden die Rahmenbedingungen für die verschiedenen Finanzierungspfade erläutern und dabei speziell auf die Zielszenarien für die Stadtteile Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen eingehen. Hierzu können die Beiräte noch bis

zum 04.07.2014 Stellung nehmen. Danach folgt die Beschlussfassung für die Deputation, die Bestandteil der Haushaltsplanung 2016 / 17 sein wird und Leitlinie für die Politik bis zum Jahre 2015. Als besonderer Tagesordnungspunkt für die Beiräte Mitte und Schwachhausen wird eine neue Verkehrsregelung um den Concordia-Tunnel angesprochen werden.

**TOP 2 / TOP 3** Herr Janßen trägt noch einmal das Maßnahmenset des Zielszenarios, nunmehr angepasst durch die Stellungnahmen von BürgerInnen und Beiräten, vor. Der Schwerpunkt des Maßnahmensets liegt auf Umweltmaßnahmen und Straßenbau. Es sind einige neue Maßnahmen, z. B. der Fly-Over Utbremen, aufgenommen worden. Insgesamt ist in der Verkehrsplanung eine Verlagerung weg vom motorisierten Verkehr hin zu Radverkehr, ÖPNV und Fußmobilität zu erkennen. Die nächsten Schritte sind in Zeiträumen von 5 Jahren eingeteilt und hängen ab von den drei Finanzierungspfaden (oberer, mittlerer und unterer Finanzierungspfad). Die verschiedenen Finanzierungspfade resultieren aus unterschiedlichen Prognosen für die Finanzierbarkeit der Zielszenarien (Kriterien: Finanzierung mit und ohne Bundesmittel, Finanzierung durch besondere Finanzierungstöpfе, Finanzierung gesichert bzw. ungesichert). Dabei wurde der Schwerpunkt darauf gelegt, die Zielszenarien ausgewogen und variabel auf die verschiedenen Finanzierungspfade zu verteilen und Maßnahmenbündel zu vermeiden. Die Pflege und Entwicklung der Bundesfernstraßen erfährt eine besondere Behandlung, da diese vom Bund finanziert werden.

Danach trägt Herr Schröder vor, welche Einzelmaßnahmen der Zielszenarien, bezogen auf die Stadtteile Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen, über welchen Finanzierungspfad verwirklicht werden sollen. Exemplarisch genannt seien hier die Verbesserung des ÖPNV (bessere Verbindungen, bessere Erreichbarkeit der Innenstadt und bessere Takte), der Ausbau des Car-Sharing, die Radwegförderung sowie die sukzessive Reduzierung des Parkens auf den Gehwegen in Verbindung mit konsequenter Durchsetzung von Parkverboten. Grundsätzlich gilt: Finanzierung im oberen Pfad stützt sich auf eine optimale Mittellage mit Aufstockung der kommunalen Mittel durch Bundesmittel und europäische Förderung, Finanzierung im dem mittleren Pfad bedeutet teilweiser Wegfall von Bundes- und Fördermitteln und Finanzierung im unteren Pfad ist gezeichnet durch den Wegfall aller Bundes- und Fördermittel sowie durch Haushaltskürzungen.

Für weitere Details sei an dieser Stelle auf die Präsentation der Ingenieurgruppe IVV verwiesen.

**TOP 4** Es gibt Rückfragen aus dem Plenum. Diese beziehen sich auf folgende Themen:

- Den Einfluss geringerer Finanzierung auf die Zielszenarien
- Man bittet um Erläuterung des Hand-outs
- Es wird die Meinung geäußert, dass die Einteilung in Finanzierungspfade *de facto* eine Priorisierung bedeute
- Es wird kritisiert, dass das Konzept weniger politisch gewollte Maßnahmen darstelle, sondern sich eher an der Finanzierbarkeit orientiere

- Positiv bewertet werden die Priorisierung der Radverkehrs-Routen, das Projekt Piepe / Alten Wall und der Maßnahmenkatalog für den ÖPNV
- Es gibt Nachfragen zum neuen Busbahnhof und zur Umgestaltung des Breitenweg

Herr Polzin beantwortet die Beiträge aus dem Plenum wie folgt:

- Zur Finanzierung der Zielszenarien:  
Im Einzelnen heißt es für die Maßnahmen der Zielszenarien, dass im oberen Pfad der Großteil der Maßnahmen verwirklicht werden kann, im mittleren Pfad die Maßnahmen aus dem oberen Pfad weitgehend erhalten bleiben, aber mit Einschränkungen und dass es im unteren Pfad zum Wegfall der meisten Maßnahmen der Zielszenarien kommt; hier liegt der Schwerpunkt im Wesentlichen auf Verkehrssicherheit und Erhaltung
- Zum Busbahnhof:  
Der Busbahnhof ist für den Zeitraum 2015 – 19 geplant; er ist noch nicht im Konzept erhalten, weil der Standort für die Umsetzung noch nicht feststeht
- Zur Umgestaltung Breitenweg:  
Es war angedacht, in 2015 ein Machbarkeits-Gutachten zu erstellen; die Umsetzung entfällt wg. personeller Engpässe

Herr Bücking greift den letzten Punkt von Herrn Polzin auf und erinnert daran, dass die letzte Veröffentlichung der Gutachter zu diesem Thema mit der Aussage endete, zum Breitenweg seien vertiefte Untersuchungen erforderlich. Ein schlichter Abbruch sei unverträglich. Den Beirat habe diese Aussage nicht überrascht. 10 bis 15 Tsd. Autos auf anderem Weg durchs Netz zu schleusen, sei so einfach nicht zu machen. Deshalb habe der Beirat diese vertiefte Untersuchung gefordert. Nun sei aber nichts dergleichen beabsichtigt. Das sei äußerst ärgerlich, weil so die Chance vertan würde, genauer herauszufinden, was denn im Einzelnen erforderlich sei, um die Hochstraße überflüssig zu machen. Niemand im Beirat sei so naiv zu glauben, dass die Hochstraße abgebrochen werden könne ohne eine systematische Vorbereitung. Senator Lohse habe noch in seinem letzten Interview angekündigt, die Hochstraße komme weg, wenn der Autobahnring geschlossen sei.

Es folgen weitere Rückfragen aus dem Plenum zu den Themen Busbahnhof, Gustav-Deetjen-Tunnel und einer verbesserten Ampelschaltung auf der Schwachhauser Heerstraße.

Herr Polzin ergreift erneut das Wort und erläutert zunächst die geplante neue Parkregelung im Bereich des Concordia-Tunnels (Absolutes bzw. zeitlich begrenztes Halteverbot auf der Nordseite der Schwachhauser Heerstr.). Die Neuregelung sei aus Gründen der Verkehrssicherheit im Bereich der Straßenbahnhaltestelle erforderlich, es sei keine Optimierung der Verkehrsströme in die Innenstadt beabsichtigt. Zum Thema Hochstraße erläutert Herr Polzin, dass es derzeit keine politischen Mehrheiten für einen Abriss gäbe und keine Alternative für die über die Hochstraße abgewickelten Verkehre bestünde. Auch für das Problem Gustav-Deetjen-Tunnel gäbe es zurzeit keine sinnvollen Verbesserungsvorschläge. Der Stichpunkt Verbesserung der Ampelschaltung auf der Schwachhauser

Heerstraße im Maßnahmenkatalog der Zielszenarien bezöge sich auf eine grüne Welle für den Kfz-Verkehr.

Stimmen aus dem Plenum stellen fest, dass die Förderung des ÖPNV nicht eines der Hauptziele des Maßnahmenkatalogs der Zielszenarien darstelle und das sich die Einzelmaßnahmen nicht immer mit den Hauptzielen deckten.

Herr Bücking macht den Versuch, ein Resümee der Veranstaltung zu ziehen. Danach mache der VEP den Versuch, das *gesamte* Mobilitätsinteresse der Stadt zu formulieren, und zwar *erstmalig* unter Einbeziehung des Fuß- und Radverkehrs, wobei beide Themen einen relativ breiten Raum einnehmen. Zwar seien einige Punkte zu kritisieren, doch liefere der VEP insgesamt den Rahmen für eine verbesserte Planungssicherheit. Er wirft nochmals die Frage nach dem zukünftigen Umgang mit dem Thema Breitenweg auf und stellt fest, dass die beiden Aspekte Hochstraße und Gustav-Deetjen-Tunnel weiterhin mit Nachdruck verfolgt werden müssten.

Herr Saffe weist abschließend noch einmal darauf hin, dass der VEP große Fortschritte zu den Themen Nah-Mobilität und Premium-Routen für den Fahrradverkehr brächte.

**Vorsitz**

Robert Bücking

**Protokoll**

Manuela Jagemann