

XX. Beirat beim Ortsamt Burglesum
Niederschrift über die 29. Beiratssitzung am 22.02.2022
Digitale Sitzung
Beginn 19:00 Uhr – Ende 22:50 Uhr

Anwesend waren die Beiratsmitglieder

M. Wolter, N. Heide, U. Appel, W. Müller, M. Pacaci –
M. Hornhues, H. Lürßen, M. Freihorst, D. Janke, I. Eylers –
B. Punkenburg, U. Schnaubelt –
P. Heereman –
R. Tegtmeier –
H. Rühl –

Vorsitzender Herr Boehlke vom Ortsamt Burglesum
Protokoll Frau Tietjen vom Ortsamt Burglesum

Gäste:

Johanne Sievers, Spalink-Sievers Landschaftsarchitekten
Frank Oetjen, BreBau
Udo Stoessel, Vertretung von der Senatorin für Kinder und Bildung
Katja Jungeblut, Verkehrs- und Regionalplanung GmbH
Wolfram Weiß, Norbert Schekelinski, Bernd Walter, Jürgen Fries und Marion Müller-
Achterberg von ArcelorMittal Bremen

*

Herr Boehlke eröffnet die 29. Sitzung des 20. Beirates Burglesum und begrüßt alle Teilnehmer*innen.

Herr Boehlke weist auf die Aufzeichnung der Sitzung zur Erstellung des Protokolls hin.

Genehmigung der Tagesordnung:

Die vorgeschlagene Tagesordnung wurde mit der Einladung des Orsamtamtes am 11.02.2022 verschickt.

Änderung zur Tagesordnung:

Absetzung von TOP 9 „Fahrbahneinengung durch Hochpflasterung in der Straße Am Bahnhof St. Magnus“.

Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

TOP 1: Genehmigung des Protokolls vom 25.01.2022

Der Entwurf des Protokolls wurde den Beiratsmitgliedern vorab zugesandt. Bisher liegen keine Änderungswünsche oder Anmerkungen vor.

Beschluss (einstimmig):

Das Protokoll wird genehmigt.

TOP 2: Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger

Herr A möchte wissen, wie es sein kann, dass die Kita an der Hindenburgstraße kaum 2,5 Millionen Euro kostet und die Kita Am Heidbergstift 9 Millionen Euro. Er fragt sich, wie wird mit Geldern umgegangen und ob Immobilien Bremen die richtige ausführende Institution ist.

Zur Flachwasserzone gibt er, auch im Hinblick auf den Hochwasserschutztermin, nachfolgenden Hinweis: Es gab ein Bericht in der Zeitung „Weser Kurier“ über die Lesum, dass das mittlere Hochwasser jetzt bei 2,42 m liegen würde. In der Ausführungsplanung 2019 hieß es noch 2,10 m Maximum. Also beruht der gesamte Planfeststellungsplan auf einem Fehler.

Er beantragt, dass der Beirat die Durchführung von Osterfeuern im Stadtteil unterstützt, da die Kinder im letzten Jahr keines hatten. Er bittet die Beiräte, sich dafür einzusetzen.

TOP 3: Helsingborger Platz: Vorstellung Gestaltungsideen

Herr Boehlke begrüßt hierzu Johanne Sievers von Spalink-Sievers Landschaftsarchitekten und Frank Oetjen von der BreBau.

Herr Boehlke erläutert kurz, dass Beirat und Ortsamt bereits seit Jahren die Aufenthaltsqualität des Helsingborger Platzes beschäftigt.

Der Beirat hat regelmäßig Planungsmittel für die Gestaltung im öffentlichen Haushalt beantragt – leider ohne Erfolg. Mit der Rückkehr zu einem WiN-Gebiet entstand eine neue Ausgangslage. Es konnte ein Büro für eine Planung beauftragt werden. Die Kostenübernahme erfolgt durch das WiN-Budget, den Beirat und vor allem durch die Brebau und die Gewoba. Hierfür einen besonderen Dank. Heute wird der Entwurf vorgestellt.

Frau Sievers stellt die Planung mittels Präsentation (s. Anlage 1) vor.

Herr Heide merkt an, dass die Nachtlinie 7 über einen Teil des Platzes fährt. Es wäre schön, wenn man auch mit bedenkt, die Nachtlinie neu zu organisieren und diese nicht mehr dort durchfährt und Poller gesetzt werden können. Das würde die Aufenthaltsqualität steigern.

Herr Heereman fragt nach den Honorarkosten, diese kommen ihm sehr hoch vor. Er fragt, ob man nicht versenkbare Poller installieren könnte, die berechtigten Verkehr durchlassen.

Frau Lürßen regt an, dass ein kleiner Brunnen dort errichtet wird. Sie findet, dass belebt das Gelände. Sie fragt, ob angedacht ist, das vor Ort ein Taubenhaus entsteht.

Frau Wolter findet die Planung mit dem Rasen und den Bäumen sehr schön. Sie findet es wichtig, einen Platz für unterschiedliche Altersstufen zu schaffen. Sie möchte heute in einem Beschluss den Punkt Nachtlinie mit genannt haben.

Herr Müller setzt voraus, dass die Tauben an diesem Platz kein zu Hause mehr haben. Er weist auf das Café Nachbarschaftshaus hin, das sollte bei der Planung mit angebunden werden. Das ist sehr wichtig und sollte nicht vergessen werden.

Herr Boehlke weist darauf hin, dass er mit der BSAG im Gespräch ist betreffend die Nachtlinie. Die BSAG tut sich mit absenkbaren Pollern schwer, da diese sehr störanfällig sind, dann möchten sie lieber die Umlenkung der Nachtlinie überdenken.

Herr Oetjen teilt zum Taubenhaus den Sachstand mit. In diesem Jahr soll ein Taubenhaus auf jeden Fall errichtet werden. Auf dem Dach des Hochhauses Helsingborger Straße 2. Sie müssten umgesiedelt werden. Es wurde bereits eine Anfrage an das Bauamt gestellt. Sie hoffen, dass die Tauben im Herbst dann umgesiedelt werden.

Herr Heide schlägt vor, eine zweite Nachtlinie für den Bremer Norden generell einfördern kann.

Herr Boehlke erinnert daran, dass jetzt über die Gestaltung des Helsingborger Platzes gesprochen wird.

Herr Heereman möchte das Bus-Thema nicht zu einem substantiellen Thema in einem heutigen Beschluss machen.

Herr Müller weist darauf hin, dass man als ehemalige Stahlwerker auch Skulpturen schaffen kann, wie bereits in anderen Stadtteilen bereits geschehen.

Frau Sievers antwortet, dass sie mit Architekten die gleiche Honorarordnung haben. Die versenkbaren Poller kosten ca. soviel wie der Platzumbau, ist ein richtiges technisches Bauwerk, dann sollte man lieber gucken, dass der Bus woanders lang fährt. Sie versteht den Wunsch nach einem Brunnen, aber alle vor Ort haben gesagt, dass Spielmöglichkeiten wichtiger sind und der Raum dafür genutzt wird. Ein Brunnen würde sechs Monate trocken liegen und muss gewartet werden.

Die Abschnittsweise Realisierung ist kein Problem, führt aber zu höheren Baukosten.

Das Café kann auch woanders sein, vor dem Nachbarschaftshaus ist es platzmäßig sehr begrenzt. Die Idee des gemeinschaftlichen Betreibens mit dem Nachbarschaftshaus sollte man festhalten. Wenn es die Möglichkeit gibt, Skulpturen zu schaffen, ist sie jederzeit zur Unterstützung bereit.

Herr Boehlke stellt einen Beschlussvorschlag, mit den Fraktionen abgestimmt, vor.

Beschluss (einstimmig):

Der Beirat nimmt das Konzept wohlwollend zur Kenntnis und sieht weiterhin die dringende Notwendigkeit den Helsingborger Platz aufzuwerten. Er bittet daher die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zu prüfen, inwieweit finanzielle Mittel für eine zeitnahe Realisierung des Konzepts zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang stellt der Beirat Burglesum auch die Bereitstellung von Mitteln aus dem ASV-Stadtteilbudget in Aussicht.

Weiterhin kritisch sieht der Beirat die Verbindungsmöglichkeit zwischen der Helsingborger Straße und der Kopenhagener Straße entlang des Platzes, die aufgrund der Linienführung der N7 immer noch aufrecht gehalten wird. Diese Möglichkeit wird zunehmend von Privat-

Pkws genutzt und beeinträchtigt schon jetzt die Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf dem Platz.

Der Beirat Burglesum bittet daher die BSAG zu prüfen, inwieweit die N7 zukünftig wieder am Helsingborger Platz wenden kann und die Helsingborger Straße entsprechend wieder zurückfährt. Dann könnte der Durchgangsverkehr zur Kopenhagener Straße durch Poller grundsätzlich unterbunden werden.

Sollte eine Änderung der Linienführung von Seiten der BSAG nicht in Betracht kommen, so ist die Errichtung einer Barriere, die nur durch die Busse der BSAG geöffnet werden kann, hier zwingend zu installieren.

TOP 4: Schulprojekt „Campus Lesum“: Vorstellung des Verkehrsgutachtens

Herr Boehlke begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Udo Stoessel, Vertretung von der Senatorin für Kinder und Bildung und Katja Jungeblut von der Verkehrs- und Regionalplanung GmbH

Herr Boehlke erinnert, dass die letztmalige Beratung im Beirat am 28.09.2021 stattfand. Vergangene Woche gab es ein Gespräch beim Bremen-Nord-Beauftragten mit Beiratsvertretern. Trotz guter und sachlicher Gespräche mit dem Ressort für Kinder und Bildung gab es zwar Einigkeit bei der Notwendigkeit, allerdings weiterhin einen Dissens bei der Standortfrage. Die Wahrnehmung von Herr Boehlke im Vorfeld ist, dass dieser Dissens heute auch nicht gelöst wird und die Entscheidung in der Bildungsdeputation erfolgt. Das dort der Beirat seine Argumente noch einmal vortragen kann, setzt er voraus. Über das weitere Vorgehen wird Herr Stoessel zum Abschluss noch einmal etwas sagen.

Heute erfolgt die Vorstellung des Verkehrsgutachtens. Das Verkehrsgutachten war der Wunsch des Beirates, um die Auswirkungen vorab zu analysieren.

Frau Jungeblut stellt das Verkehrsgutachten mittels Präsentation (s. Anlage 2) vor.

Herr Heereman fragt nach den Zahlen, wie es sein kann, dass vor einem Schulstandort nur so geringe Fußgängerzahlen sind an einem normalen Schultag zwischen 07:30 und 08:30 Uhr. Grundsätzlich möchte er festhalten, dass wir uns in den genannten Zeitraum in einer Coronaphase mit Homeoffice Pflicht befanden. Wie valide sind diese Zahlen?

Frau Wolter stellt fest, dass die Anzahl der Autos nicht weniger werden. Sie sieht das anders als prognostiziert. Der ÖPNV müsste dichter an die Schule ran. Sie ist sich nicht sicher, ob es richtig ist, es so zu betrachten, dass eine Grundschule weniger Verkehrsaufkommen als eine Oberschule hat.

Herr Hornhues möchte Herrn Heeremans Anmerkung ergänzen, dass nur 350 Bewegungen in der Spitzenzeit gemessen wurden, da fehlen ihm viele Verkehre. Es gibt ja mehr als 800 Schüler plus Lehrer. Das müsste man hochrechnen. Er stellt aber fest, dass die bevorzugte Variante des Beirats genauso unterstützt wird.

Frau Appel stellt fest, dass im Gutachten die Verkehrsbelastung bis 2030 dargelegt wird. Die

Schule wird aber länger existieren. Es wird ein Generationenwechsel im Quartier geben, wo wieder viele Familien mit zwei Autos sich ansiedeln. Der Verkehr wird im Laufe der Zeit zu nehmen. Unberücksichtigt in der Berechnung ist der Ausbau der Schule zum W- und E-Standort. Es wird mehr Busverkehr geben, dafür muss Fläche zur Verfügung stehen.

Frau Jungeblut antwortet, dass die Verkehrszählungen an Knotenpunkten stattfanden, nicht direkt vor der Schule. Zum Zeitpunkt der Zählung war die Schule vollständig besucht. Es gab keinen Lockdown. Nicht alle Schüler besuchen zur Spitzenstunde die Schule. Für Bremen-Nord nehmen wir keine Verkehrssteigerung an, sondern eine Verringerung des Verkehrs in Bremen. Das wurde hier jetzt nicht berücksichtigt. Anhand von Vergleichsdaten hat man festgestellt, dass in Homeoffice-Zeiten an einigen Stellen der Verkehr mehr geworden ist oder auch rund 10 Prozent weniger. Das gleicht sich aus, die Zahlen sind realistisch. Der Generationenwechsel findet tendenziell immer mal wieder statt. Der Hol- und Bringverkehr der W- und E-Schüler wurde berücksichtigt. Sie werden mit normalen kleinen Bussen gebracht, die auf normalen Parkplätzen wenden können.

Herr Stoessel teilt mit, dass es sich um Machbarkeitsstudien handelt. Das heißt, die Platzierungen auf dem Grundstück sind noch gar nicht festgelegt. Das Verkehrsgutachten ist Grundlage für die Entscheidung. Wie die Schule in ihren Ausprägungen aussieht, steht noch gar nicht fest. Auch nicht die genaue Anzahl der Stellplätze.

Herr Heereman merkt noch an, dass aus seiner Sicht beide Varianten für die Anwohner mit gewissen Einschränkungen verbunden sind. Das Verkehrsgutachten zeigt aber, dass die bevorzugte Beiratsvariante nicht von Nachteil ist.

Herr Stoessel teilt mit, dass die Deputation das Thema am 04. Mai 2022 auf der Tagesordnung hat. Die Schulstandortplanung soll wieder im März/April im Beirat vorgestellt werden. Es gibt neue Zahlen.

Herr Heereman fragt, was die Senatorin zu den Varianten sagt. Herr Stoessel antwortet, dass die Senatorin vor der Deputation informiert wird, zurzeit liegt ihm keine Äußerung vor. Er hat die Varianten schon einmal vorgestellt, die Senatorin weiß um den Sachverhalt.

Beschluss (einstimmig):

Der Beirat Burglesum nimmt das Verkehrsgutachten zur Kenntnis. Er hält weiterhin an seiner Beschlusslage fest und erwartet, dass er seine Argumente für eine Grundschule am Heisterbusch und einer Oberschule am Steinkamp in der Deputation für Kinder und Bildung noch einmal dezidiert vorbringen kann, bevor über eine Variante entschieden wird.

TOP 5: Vorstellung der Umbaumaßnahmen zur CO2-Reduktion bei der Stahlherstellung ArcelorMittal Bremen

Herr Boehlke begrüßt Wolfram Weiß, Norbert Schekelinski, Bernd Walter, Jürgen Fries und Marion Müller-Achterberg von ArcelorMittal Bremen.

Herr Weiß und Herr Walter stellen das Projekt vor (Anlage 3).

Herr Heereman stellt fest, dass es sich um ein sehr komplexes Thema handelt. Er würde

gerne von der Umweltbehörde hören, wo die Risiken liegen. Er spricht die Explosion auf einem Betriebsgelände in Ritterhude vor einigen Jahren an.

Herrn Weiß ist der Vorfall bekannt. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird eine Risikobewertung abgegeben werden müssen.

Herrn Rühl fällt auf, dass von Lichtbogenofenschlacke gesprochen wurde, er fragt, inwiefern diese schadstoffbelastet ist und sich von der jetzigen Schlacke unterscheidet. Zu den Filterstäuben möchte er ebenso die Schadstoffbelastung wissen und wo diese entsorgt werden. Er fragt auch, welche Mengen Wasserstoff fallen in einer Stunde bei Betrieb eines entsprechenden Ofens in Gewichtseinheit an?

Frau Wolter findet es wichtig, dass die Mitbürger verstehen, was gebaut wird.

Frau Lürßen möchte wissen, wie die Verwertung der Schlacke erfolgen soll.

Herr Müller sieht erst einmal die Standortsicherung als positiv und als Gewinn für Burglesum.

Frau Schnaubelt nimmt an, dass im Genehmigungsverfahren die Umweltverträglichkeit und alle noch offenen Fragen begutachtet werden und dann im Beirat vorgestellt werden.

Frau Appel möchte wissen, wenn es in Seehausen leiser wird, wo es dann lauter wird. Wird nach Eisenhüttenstadt auf Dauer der Eisenschwamm gebracht. Bleibt der Transportweg für immer oder nur für die Bauzeit.

Herr Wedell ist für die Verfahren als Genehmigungsbehörde zuständig. Es handelt sich nicht um Baugenehmigungen, sondern um Beteiligungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz. Wenn das Projekt genehmigungsfähig ist, muss die Genehmigung erteilt werden.

Zur Sicherheitstechnik führt er aus, dass diese von Sachverständigen begleitet wird. Zu Ritterhude sagt er, das war eine extreme Ausnahme, die Anlagen sind normalerweise so sicher gebaut, dass es keine Auswirkungen auf die Nachbarn hat. In Ritterhude ist ja nicht viel passiert, von den Nachbarn ist ja niemand umgekommen. Nicht alle Anlagen sind mit Ritterhude zu vergleichen.

Herr Weiß teilt mit, dass zurzeit potentielle Anlagebauer ausgewählt werden. Die Filterstäube sollen verwertet werden, diese werden wieder einer Verwertung zugeführt. Wasserstoffmengen kann er momentan nicht nennen. Der Transport nach Eisenhüttenstadt wird nur vorübergehend sein.

Herr Schekelinski teilt zur Schlacke mit, dass diese alle die gesetzlichen Vorgaben erfüllen und durch ein Prüflabor untersucht werden. Der Hauptunterschied zur Konverterschlacke ist der Freikalkgehalt. Die Schlacke wird verwertet, z.B. im Straßenbau.

Beschluss (einstimmig bei einer Enthaltung):

Der Beirat Burglesum nimmt den Bericht zur Kenntnis und begrüßt das Vorhaben im Grundsatz zur Reduzierung der CO₂-Ausstoßes. Der Beirat wird in den einzelnen konkreten Genehmigungsverfahren als Träger öffentlicher Belange jeweils eine offizielle Stellungnahme abgeben.

TOP 6: Bauantrag Bauvorhaben BImSch-Verfahren zum Bau einer 12 MW Elektrolyseanlage, Kraftwerk Mittelsbüren

Herr Boehlke begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Ralf Hirschauer und Olaf Hornemann, swb Erzeugung AG & Co. KG, Hanno Tautz, Planungsbüro und Rüdiger Wedell, Gewerbeaufsicht des Landes Bremen.

Herr Boehlke führt aus, dass es nach der Vorstellung des Gesamtkonzepts, nun um einen konkreten Bauantrag geht, der einen ersten Baustein zur CO₂-freien Stahlerzeugung darstellt. Der Beirat wurde gebeten, hierzu eine Stellungnahme abzugeben.

Der Sprecherausschuss hat sich darauf verständigt, diesen Bauantrag öffentlich zu beraten, um die Bürgerinnen und Bürger über dieses nicht alltägliche Projekt zu informieren.

Herr Wedell erläutert das Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz mit Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Frage nach dem größten anzunehmenden Unfall ist problematisch, es ist nicht üblich ist, diesen zu prüfen, denn solche Anlagen werden nach dem Stand der Technik errichtet. Der TÜV wird mit einbezogen, der prüft nochmal gesondert, ob alle Sicherheitsmaßnahmen eingehalten. Ein

Herr Hornemann stellt das Projekt mittels Präsentation (s. Anlage 4) vor.

Herr Rühl möchte wissen, welche Mengen an Wasserstoff dort in einer Stunde zur Verfügung stehen (Gewicht). Wasserstoff hat eine erhebliche Sprengkraft. Das kann man nicht einfach ignorieren. Er nennt einige Standorte, wo trotz Stand der Technik Explosionen passiert sind.

Herr Hornemann antwortet, das es 250 kg die Stunde sind. Er kann die Bedenken verstehen, versichert aber, dass nicht darüber weggesehen wird, sondern nach dem Stand der Technik mit den Behörden und dem TÜV für Sicherheit gesorgt wird. Auch wenn es keine Störanlage ist, wird sie so behandelt. Es wurde auch eine Analyse für den schlimmsten Fall durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass der Abstand für eine zulässige Wohnbebauung 500 Meter wäre.

Herr Rühl sagt, das noch 600 kg Reserve hinzukommen für den Störfall. Wäre man bereit, bei der Annahme des größten Störfalls, die Analyse zur Verfügung stellen?

Herr Wedell möchte anmerken, dass in Ritterhude ein Mitarbeiter verstorben sind. Aber auch sonst sterben Menschen aus verschiedenen Gründen bei verschiedenen Ereignissen, in dem Fall war es ein Arbeitsunfall. Zu den 600 kg merkt er an, dass in Deutschland auch Tankstellen genehmigt werden. Auch im Straßenverkehr passieren Unfälle.

Herr Boehlke erinnert daran, dass nach dem neuesten Stand der Technik eine Anlage errichtet wird. Darauf muss man auch vertrauen.

Herr Rühl sagt, dass es fakt ist, dass man nicht unbedingt auf die Aussagen der Behörden vertrauen kann, sonst wären die von ihn genannten Störfälle nicht passiert. Er verwahrt sich gegen den Vergleich mit dem Straßenverkehr, an diesem nimmt man freiwillig teil.

Herr Heereman ist noch nicht sicher, ob er nach den Ausführungen von Herrn Wedell Vertrauen hat, er hat heute viel Zynismus von Seiten der Gewerbeaufsicht gehört.

Herr Hornhues erinnert daran, dass der Beirat bei jedem Thema sein Misstrauen äußern kann, aber es geht ihm gegen den Strich, jedes Mal den Behördenvertretern zu misstrauen. Ein gewisses Grundvertrauen in die Verwaltung sollte man aufbringen.

Beschluss (12 Ja-Stimmen, zwei Enthaltungen, eine Nein-Stimme:

Der Beirat nimmt Kenntnis und schließt sich mehrheitlich der positiven planungsrechtlichen Stellungnahme der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau an.

TOP 7: Leih-E-Tretroller in Burglesum

hier: Beschluss über das Vorliegen eines öffentlichen Interesses sowie einer rechtlichen Prüfung nach § 7 IV BeirOG über ein bestehendes Recht des Beirates zur Einbindung in das Genehmigungsverfahren

Herr Boehlke erläutert, dass aktuell ist bei der Einführung von Leih-E-Rollern im Stadtteil kein formales Beteiligungsverfahren vorgesehen ist. Vielmehr besteht eine Regelung auf die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis nach dem Bremischen Landesstraßengesetz. Aus Sicht des Ortsamtes und Beirates ist das nicht hinnehmbar. Die Beiräte sind bei der Einführung formal zu beteiligen.

Herr Boehlke stellt einen Beschlussvorschlag nebst Änderungsvorschlägen der vor.

Frau Lürßen merkt an, dass die Änderung nicht komplett ist. Nicht nur im ersten Satz des Beschlussvorschlages wird eine negative Wertung formuliert, sondern auch in einen weiteren Satz. Diese Wertungen haben der der Beschlussvorlage nichts zu suchen. Es handelt sich dabei um folgenden Passus im ersten Satz....*„sieht in dem Mobilitätsangebot von Leih-E-Tretrollern derzeit keinen Mehrwert für den Stadtteil und...“* sowie den letzten Satz im zweiten Absatz: *„Darüber hinaus wird solche ein Mobilitätsangebot vor allem (negative) Auswirkungen direkt im Stadtteil entfalten.“*

Herr Rühl merkt an, dass es problematisch ist, was der Beirat in Vorfeld an Informationen erhalten hat, dieser ist da offenkundig im Dunkeln gelassen worden. Zur Zeit tagt die Stadtbürgerschaft, die einige Petitionen vom Tisch „gefegt“ hat. Darunter die Petition S20/195, bei der ging es darum, für das Abstellen von E-Rollern bestimmte Zonen einzurichten. Die detaillierte Stellungnahme des Innensenators beinhaltet: Das Problem mit schlecht abgestellten E-Rollern ist dem zuständigen Senator für Inneres bekannt. In den Sondernutzungserlaubnissen für die Unternehmen „VOI“ und „TIER“ wurden Regelungen getroffen, die diesen Missständen begegnen sollen. So wurden Nebenbestimmungen verfügt, die das Aufstellen und Umverteilen der Fahrzeuge betreffen, unter anderem darf beim Aufstellen durch den Erlaubnisinhaber eine Restgehwegbreite von 1,80m nicht unterschritten werden, es dürfen maximal vier Fahrzeuge pro Standort abgestellt werden und der nächste Standort muss mindestens 50 m entfernt sein. Zudem müssen Fahrzeuge binnen sechs Stunden umgestellt werden, wenn diese Fußwege, Radwege, Querungshilfen, Rettungswege Einfahrten, Bus- und Tramhaltestellen, Bahnhaltepunkte sowie Rampen und andere Einrichtungen zur Barrierefreiheit blockieren. Dies gilt auch für von den Kunden abgestellte Fahrzeuge, wenn die Restgehwegbreite von 1,80m unterschritten wird oder die Fahrzeuge

z.B. umgeworfen wurden. Schließlich muss nach dem Abstellen ein Foto von dem Fahrzeug gemacht werden und die Scooter müssen über einen sogenannten Doppelständer verfügen. Hierdurch erhöht sich die Standsicherheit und die Nutzer werden zusätzlich angehalten, die E-Roller ordnungsgemäß abzustellen. Die Möglichkeit von festen Auf- und Abstellzonen wird als sinnvoll erachtet und vom zuständigen Innenressort in Betracht gezogen. Bremen verfolgt die Umsetzung solcher Maßnahmen in anderen Städten wie z.B. in Berlin sehr genau und ist im Austausch mit den dortigen Verwaltungen. Es ist zudem bereits geplant, in naher Zukunft in Form eines Pilotprojekts an bestimmten Orten solche Flächen einzurichten. Zu beachten ist hierbei jedoch, dass die Nutzung von E-Rollern als „Free-Floating-System“ gedacht ist und somit nicht wie der klassische Öffentliche Nahverkehr funktionieren soll. Insofern würde es sich schwierig gestalten, feste Abstellflächen einzurichten, da das Free-Floating-Modell dann hinfällig wäre. Hinsichtlich der der aufgeworfenen Haftungsfrage sind die Anbieter in der Sondernutzungserlaubnis Bremens verpflichtet worden, einen Fonds einzurichten, der bei Unfällen mobilitätseingeschränkter Personen durch verkehrswidrig abgestellte E-Roller eine Unterstützung bereitstellt. Dieser Fonds umfasst 100 000 Euro pro Jahr und Anbieter und ist einzigartig im gesamten Bundesgebiet. Insofern sieht der Ausschuss die Petition in Teilen als erledigt an. In Hinblick auf die Forderung nach ausschließlich zugewiesenen Parkstationen sieht der Ausschuss vor dem Hintergrund des „Free-Floating-System“ und der bestehenden Sondernutzungserlaubnis keine Möglichkeit, dem Anliegen zu entsprechen. Die beschriebenen Bemühungen des Senators für Inneres werden vom Petitionsausschuss ausdrücklich begrüßt.

Herr Rühl teilt mit, dass es immer noch nicht klar ist, wie der Innensenator sich nun positioniert. Der Fond wurde dem Beirat nicht vorgestellt und er gilt nur für Mobilitätseingeschränkte, dass findet er ein bisschen „dünn“. Die Frage, wie mit weiteren auftretenden Schäden umgegangen wird, bleibt weiterhin im Dunkeln.

Herr Boehlke merkt an, dass grundsätzlich die Nichtbeteiligung des Beirates kritisiert wird, bei einer Vorstellung im Beirat kann man die Fragen nochmals aufgreifen. Herr Rühl antwortet, dass er das von ihm vorgetragene den Beiratskollegen nicht vorenthalten wollte.

Herr Heereman stimmt den Ausführungen von Frau Lürßen komplett zu, es hat sich nichts an seiner Position geändert. Er möchte keine Vorbewertung in dem Beschluss haben und schließt sich den Streichungswünschen der CDU an.

Frau Schnaubelt sagt, dass die Grünen da anders entschieden haben, sie möchten die ursprüngliche Fassung beibehalten.

Herrn Freihorst ist es wichtig, dass vor allem die Prüfung durch das Justizressort erfolgt, ob der Beirat beteiligt werden muss. Eine Inhaltliche Wertung sollte im Beschluss nicht vorgenommen werden.

Herr Boehlke lässt über die Streichung nachfolgender Sätze separat abstimmen:

Satz 1: „.....sieht in dem Mobilitätsangebot von Leih-E-Tretrollern derzeit keinen Mehrwert für den Stadtteil“

Satz 2: „Darüber hinaus wird solche ein Mobilitätsangebot vor allem (negative) Auswirkungen direkt im Stadtteil entfalten.“

Beschluss: (10 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen)

Die Sätze werden gestrichen.

Es folgt eine Abstimmung über die Änderungen des Beschlussvorschlags.

Beschluss: (11 Ja-Stimmen, 4 Enthaltungen)

Der Beirat Burglesum kritisiert die Position der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sowie des Senators für Inneres, dass der Beirat bei der Zulassung von Leih-E-Tretrollern im Stadtteil nicht offiziell im Genehmigungsverfahren eingebunden werden muss und entsprechend dadurch keine Möglichkeit der Einflussnahme durch den Beirat für solch ein Mobilitätsangebot im Stadtteil besteht.

Der Beirat Burglesum sieht mit der Bereitstellung von Leih-E-Tretrollern im öffentlichen Raum sehr wohl das Vorliegen eines öffentlichen Interesses. Entsprechend ist es nach § 5 I BeirOG die Aufgabe des Beirates über örtliche Angelegenheiten von öffentlichen Interesse zu beraten und zu beschließen. Zwar handelt es sich bei dem Angebot um eines, welches in mehreren Stadtteilen besteht, dennoch überwiegt aus der Sicht des Beirates das örtliche Interesse, da davon auszugehen ist, dass ein Großteil der Fahrten mit den Leih-E-Tretrollern innerhalb des Stadtteils durchgeführt werden.

Der Beirat sieht ferner ein Beteiligungsrecht schon allein deshalb gegeben, da im Zusammenhang mit diesem Projekt die Einrichtung von No-Go-Zonen und Parkzonen für E-Roller einhergeht. Hierbei handelt es sich nach Auffassung des Beirates eindeutig um Verkehrslenkende Maßnahmen, jedenfalls lenken und regulieren sie ja den Verkehr für die in Rede stehenden E-Roller

Der Beirat Burglesum beantragt gemäß § 7 IV BeirOG eine rechtliche Beratung durch die Senatorin für Justiz und Verfassung, inwieweit der Beirat bei der Einführung von Leih-E-Tretrollern im Rahmen seiner Aufgaben und Rechte einzubinden ist.

Der Beirat Burglesum erwartet ferner, dass die Behörde eine Stellungnahme des Beirates zu diesem Thema einholt und im Genehmigungsprozess berücksichtigt. Da dieses nicht erfolgt ist, erwartet der Beirat eine umfängliche Information zu diesem Antrag auf einer der nächsten Beiratssitzung und fordert damit sein Beteiligungsrecht nachdrücklich ein.

TOP 8: Umbenennung der Peenemünder Straße

hier: Beschluss über einer rechtlichen Prüfung nach § 7 IV BeirOG über die Ausübung des Entscheidungsrechtes des Beirates bei Umbenennungen von bestehenden Straßen

Beschluss (14 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme):

Der Beirat Burglesum beabsichtigte seit Beginn der der Entwicklung des Lesum Parks eine einheitliche Straßenbenennung und berät daher aktuell darüber, die Peenemünder Straße in Charlotte-Wolff-Alle umzubenennen und damit den jetzigen Straßenbereich zwischen Rotdornallee und Charlotte-Wolff-Allee zu bereinigen. Aus der Sicht des Beirates kann dieses nur erfolgen, wenn alle Eigentümer und Mieter der Peenemünder Straße damit einverstanden sind.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau lehnt

solch ein Umbenennungsverfahren, aufgrund fehlendes Vorliegens eines öffentlichen Interesses, derzeit ab. Der Beirat Burglesum beruft sich hingegen auf sein Entscheidungsrecht nach § 10 I Nr. 8 BeirOG und beantragt gemäß § 7 IV BeirOG eine rechtliche Beratung durch die Senatorin für Justiz und Verfassung zu folgenden Fragestellungen:

1. *Besteht das Entscheidungsrecht des Beirates zur Benennung von Straßen auch für bereits bestehende Straßen?*
2. *Kann eine Umbenennung einer Straße vom Beirat im Sinne des vorliegenden Entscheidungsrechts initiiert werden, sofern die Zustimmung sämtlicher Eigentümer und Anlieger in dieser Straße vorliegt?*

TOP 9: Fahrbahneinengung durch Hochpflasterung in der Straße Am Bahnhof St. Magnus

hier: Beschluss über die Finanzierung der Baumaßnahme durch das ASV Stadtteilbudget

Der Tagesordnungspunkt wurde abgesetzt

TOP 10: Mitteilungen des Ortsamtsleiters

Herr Boehlke berichtet, dass die Baugenehmigung für das ehemalige Übergangwohnheim Am Rastplatz (Antrag auf Entfristung) erteilt wurde. Der Bau des Lärmschutzes wurde im Dezember beauftragt.

TOP 11: Mitteilungen des Beiratssprechers

Keine

TOP 12: Wünsche und Anregungen der Beiratsmitglieder in stadtteilbezogenen Angelegenheiten

12.1: Herr Tegtmeier erwartet eine detaillierte Aufstellung über die Kosten des Prüfberichtes, eine detaillierte Aufstellung über die Reparaturkosten und über die neue Brücke. Er hat ein Angebot über eine neue Brücke, die Baukosten sollen 100.000,00 Euro betragen und die Bauzeit zwei Monate.

12.2: Herr Heide teilt mit, dass in der Straße Am Ihletal/Heidbergstift zwei große Schlaglöcher sind.

12.3: Herr Rühl berichtet das in der Stadtbürgerschaft kein Wort darüber gefallen ist, dass Frau Senatorin Dr. Schaefer, wir im Verkehrsausschuss berichtet, einer Errichtung einer neuen Brücke in Grambke positiv gegenübersteht. Im Gegenteil, Sie sagte, dass der Beirat sich damit nochmals beschäftigen müsste.

Ende der Sitzung um 22:50 Uhr.

gez. Boehlke
Vorsitzender

gez. Hornhues
Beiratssprecher

gez. Tietjen
Protokoll