

Protokoll über die gemeinsame öffentliche Sitzung der Beiräte Hemelingen, Mitte und Östliche Vorstadt

Sitzungstag: 07.02.2023 Sitzungsbeginn: 19:03 Uhr Sitzungsende: 21:00 Uhr Sitzungsart: Videokonferenz

Vom Ortsamt Hemelingen

Jörn Hermening

Vom Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt

Hellena Harttung
Manuela Jagemann
Henrike Neuenfeld
Armin Willkomm

Vom Beirat Hemelingen

Ralf Bohr	Carsten Koczwar
Angelika Brand	Dr. Christian Kornek
Heinz Hoffhenke	Beata Linka
Uwe Jahn	Christian Meyer
Uwe Janko	Sezer Öncü
Kai Kaufmann	Gerhard Scherer (ab 19:30 Uhr)

Vom Beirat Mitte

Wolfgang Bielenberg	Joachim Musch
Peter Bollhagen	Birgit Olbrich
Insa Drechsler-Konukiewitz	Dirk Paulmann
Jonas Friedrich	Waltraut Steimke
Jörn Hendrichs	Michael Steffen
Ingrid Kreiser-Saunders	Jan Strauß
Ann-Kathrin Mattern	

Vom Beirat Östliche Vorstadt

Steffen Eilers	Anke Kozlowski
Janne Herzog	Irmgard Lindenthal
Nils Hesse	Birgit Menz
Klaus-Peter Jonitz	Annika Port
Peter Kadach	Stefan Schafheitlin-Derstadt
Helmut Kersting	Sona Terlohr
Harald Klussmeier	Alexandra Werwath

Referent:innen / Gäste

Staatsrat Enno Nottelmann und Monia Manâa (Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau)

Andrea Twachtmann (Senator für Inneres)

Robert Bartsch (Amt für Straßen und Verkehr)

Malte Halim (Verkehrsclub Deutschland - VCD Landesverband Bremen e.V.)

Dieter Mazur (Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V., Landesverband Bremen)

sowie ca. 50 weitere am Stadtteilgeschehen interessierte Personen

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

TOP 2. Bremenweite Einführung von Tempo 30 im innerstädtischen Bereich im Rahmen der Teilnahme an einem Modellversuch

Alle Abstimmungen im Verlauf der Sitzung erfolgen nach namentlichem Aufruf der einzelnen Beiratsmitglieder.

Hellena Hartung eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und führt in das Thema Modellvorhaben Tempo 30 in Städten ein (Anlage 1): Sie erläutert die unterschiedlichen Möglichkeiten, Tempo 30 anzuordnen: Als Streckenanordnung, als Zonenanordnung in den Nebenstraßen sowie nach der Gesetzesnovelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2016 vor Kitas, Schulen und sozialen Einrichtungen. Sie erläutert an Beispielen aus den Beiratsgebieten Östliche Vorstadt wo diese unterschiedlichen Anordnungsmodelle zu Unsicherheiten führen. Sodann erläutert sie den Modellversuch „Lebenswerte Städte durch Tempo 30“, der von mehreren Städten und Gemeinden angestrebt wird. Die Städte und Gemeinden befürworten eine Erhöhung der Autonomie der Kommunen bei der Entscheidung Tempo 30 einzuführen. Gedacht ist dabei an die Einführung von Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit. Sie begrüßt als Gast Staatsrat Enno Nottelmann von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

TOP 1 Genehmigung der Tagesordnung

Zur Tagesordnung wird vom Jörn Hermening die Ergänzung „Tempo 30 Hastedter Osterdeich / Osterdeich“ Antwort zu den Beschlüssen aus Mai 2022 vorgeschlagen.

TOP 3. Tempo 30 Hastedter Osterdeich/Osterdeich

Mit dieser Änderung wird die Tagesordnung von den Beiratsmitgliedern beschlossen.

TOP 2 Bremenweite Einführung von Tempo 30 im innerstädtischen Bereich im Rahmen der Teilnahme an einem Modellversuch

Staatsrat Enno Nottelmann stellt sich vor und thematisiert seine Doppelfunktion auf kommunaler wie auf Bundesebene durch die Besonderheit, dass Bremen ein Stadtstaat ist. Er erläutert die Einschätzung der senatorischen Behörde zum Thema. Bremen als Stadt ist als Unterstützer der Initiative beigetreten (Anlage 2). Bremen ist aber auch als eines der 16 Bundesländer im Austausch der Landesverkehrsminister. Heute soll diskutiert werden, wie man Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten einführen kann. Die Initiative „Lebenswerte Städte durch Tempo 30“ besteht aus sieben Städten, die als Modellregionen für eine solche Einführung zur Verfügung stehen, dazu gibt es inzwischen über 400 Unterstützterkommunen. In Bremen ist ein bunter Flickenteppich von Tempo 30 und Tempo 50 Bereichen vorhanden, das liegt an der StVO, denn es ist genau geregelt, wo man Tempo 30 anordnen darf und wo nicht. Die letzte Novellierung betraf Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen. 90% der Einrichtungen in Bremen haben das auch bekommen, insgesamt ca. 740 Einrichtungen, alle Schulen sind dabei, aber nicht alle Kitas.

Zum Wunsch am Modellvorhaben teilzunehmen: Derzeit gibt es für so ein Modellvorhaben keine gesetzliche Regelung, falls der Bund so etwas aber einführt, würden sich die 7 Städte bereit erklären. 2022 hat Bremen überlegt, sich der Initiative auch als Modellstadt anzuschließen, sich aber dagegen entschieden, weil es dazu noch keine gesetzliche Grundlage gibt. Bremen als Bundesland kann mit dem Bundesverkehrsministerium in Dialog treten, das tut es, sowohl in der Rolle als Umweltministerium wie auch als Verkehrsministerium, wie auch über die letzten zwei Jahre beim Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz. Die Bundestagswahl hat eine neue Besetzung des Verkehrsministeriums ergeben, das hat auch die Sichtweise im Bund verändert. Bei den letzten beiden Verkehrsministerkonferenzen wurde das Thema Tempo 30 auf die Tagesordnung gesetzt, ist aber im letzten Jahr unter die Räder geraten, da das 9 € Ticket den meisten Platz eingenommen hat. Grundsätzlich gibt es zum Thema mit den Bundesländern eine Diskussion, man versucht das in den Blick zu nehmen. Allerdings ist eine Novellierung der StVO in dieser Hinsicht zeitlich noch nicht absehbar. Daher sieht die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau im Moment nicht die Notwendigkeit, der Initiative als Modellstadt beizutreten. Bremen hat die Möglichkeiten zu Tempo 30 bisher ganz gut genutzt, auch im Vergleich zu anderen Städten. Joachim Musch vom Beirat Mitte erinnert an die erste gemeinsame Sitzung der drei Beiräte zum Thema Tempo 30 Osterdeich / Hastedter Osterdeich in 2020. Immer wieder wurde auch Tempo 30 vor Kitas diskutiert, was nicht durchgängig umgesetzt wurde. Der Flickenteppich ist sehr unbefriedigend. 2021 kam die kommunale Initiative auf Bundesebene, auch

europaweit hat sich einiges getan, aber bei uns noch nicht. Hier müsse der Bundestag entscheiden, auf Länderebene sei aber Lobbyarbeit gefragt. Der von den Beiräten geforderte Beitritt zum Modellversuch der sieben Städte sei als Signal an andere Städte zu verstehen. Es müsse Druck von unten aufgebaut werden.

Birgit Menz vom Beirat Östliche Vorstadt spricht sich dafür aus, sich der Forderung anzuschließen und durchgängig Tempo 30 anzuordnen. Die Erfahrungen aus dem Modellversuch könnte man dann auch auswerten.

Steffen Eilers vom Beirat Östliche Vorstadt, möchte deutlich machen, dass der Osterdeich nicht nur eine Verbindungsstraße ist, sondern auch sehr viel gequert wird, zur Erholung in der Pauliner Marsch oder für Freizeitnutzung am Deich. Die drei Stadtteilbeiräte repräsentieren über 100.000 Menschen. Es kann nicht angehen, dass die Beiräte zu dem Thema alle drei Jahre zusammenkommen und einfach nichts passiert. Es gehe das Vertrauen in die Politik verloren. Man sei den Schritt, sich dem Modellversuch anzuschließen, gegangen, weil die Forderung nach Tempo 30 auf dem Osterdeich nach den derzeit gültigen Regeln nicht möglich erscheine. Es handele sich um einen Strategiewechsel.

Christian Meyer vom Beirat Hemelingen fragt, warum müssen wir hier so einen bundespolitischen Antrag diskutieren, wenn es doch nur um den Osterdeich geht. Er spricht sich dagegen aus, das Thema heute zu beraten und abzustimmen. Er weiß nicht, warum er heute hier eingeladen ist.

Ralf Bohr vom Beirat Hemelingen weiß, warum man hier zusammensitzt. Weil alle drei Beiräte vom Hastedter Osterdeich bis zum Tiefer Tempo 30 haben wollen. Zusätzlich kommt jetzt noch der Vorschlag Modellregion dazu. Er erinnert an die Ergänzung zum Beschluss Osterdeich / Hastedter Osterdeich aus dem letzten Jahr, das Freizeitverhalten hat sich geändert, Menschen sind mehr draußen aktiv, es gibt mehr Querungen vom Sielwall oder in den Hastedter Park am Weserwehr (Anlage 3). Zu dem Beschluss aus dem letzten Jahr fehlt uns noch eine Antwort. Daher bittet er darum, nochmal zu dieser Beschlusslage etwas zu sagen. Es gibt gute Modellvorhaben in Bremen, wie das SUNRISE-Bewohnerparken-Projekt. Hier könnte man auch ein gutes Modellvorhaben machen.

Dr. Christian Kornek vom Beirat Hemelingen erläutert, dass nicht alle Tempo 30 wollen. Die CDU Hemelingen lehnt Tempo 30 am Osterdeich / Hastedter Osterdeich und die Teilnahme am Modellvorhaben ab.

Sona Terlohr vom Beirat Östliche Vorstadt findet es schade, dass man da nicht zusammen an einem Strang zieht. Tempo 30 Hastedter Osterdeich / Osterdeich haben alle gemeinsam gefordert. Technisch wäre das einfach, aber aus rechtlichen Gründen geht das wohl nicht. Was passiert, wenn man das einfach tut? Und gibt es andere Städte, die das schon getan haben?

Staatsrat Enno Nottelmann erläutert, dass es sich um zwei unterschiedliche Themen handelt, Hastedter Osterdeich / Osterdeich und das Modellvorhaben. Die StVO ist der Rechtsrahmen, Anordnungen müssen begründet sein. Gründe für Tempo 30 können sein: Kitas und Schulen, Gefahrenabwehr, Verkehrssicherheit oder Lärmschutz. Daher entsteht der Flickenteppich. Wenn man das einfach anordnet, gibt es Klagen, dann muss die Anordnung ggf. zurückgenommen werden. Das sei keine Option für das Amt für Straßen und Verkehr. Konkret zum Osterdeich / Hastedter Osterdeich: Dort gibt es Gespräche, zum Beispiel, um eine Lärmmessung zu machen und dann zu prüfen, ob die Werte für eine Anordnung ausreichen. Andere Städte haben teilweise sehr viel weniger Tempo 30 Bereiche angeordnet. Einen breiten Modellversuch zu machen geht im Moment nicht, dafür fehlt die gesetzliche Grundlage. Es geht eher darum, wie man zu einer Öffnung der StVO kommt, um Kommunen mehr Spielraum zu geben. In der Diskussion ist auch, in jedem Bundesland zwei Städte zu benennen, in denen man Tempo 30 flächendeckend modellhaft einführt. Dafür

muss man aber eine politische Mehrheit haben. Er nimmt heute mit, dem Senat mitzuteilen, dass hier gewünscht wird, sich an der Initiative als Modellstadt zu beteiligen. Sie versuchen auch über Lobbyarbeit die Sachen zu befördern. Er persönlich findet, es würde sehr helfen, wenn die Kommunen so etwas selbst einführen könnten. In Brüssel ist das sehr positiv gelaufen, die haben schon Tempo 30. Man muss aber auch alle Themen betrachten, der ÖPNV hängt daran, es wirkt sich auf Laufzeiten aus, da braucht man wegen verlängerter Laufzeiten mehr Fahrzeuge und mehr Mitarbeiter:innen, um das auszugleichen. Daher fällt es Städten mit U-Bahnen leichter. Der Flickenteppich gefällt ihm auch nicht, auch die Polizei sieht das so. Das Lärmschutzgutachten kommt am Osterdeich, daraufhin kann man die Sachlage nochmal neu bewerten.

Uwe Jahn vom Beirat Hemelingen bedankt sich für die Ausführungen. Der Beirat Hemelingen hat bereits einen Beschluss für den Hastedter Osterdeich gefasst, allerdings nur mehrheitlich. Vom Modellvorhaben-Tagesordnungspunkt waren die Hemelinger etwas überrascht. Als Beiratssprecher Hemelingen wäre es für ihn wichtig, dass man sich in Hemelingen erstmal intern dazu austauscht, ob man das gut findet oder nicht. Damit wäre auch unseren Leuten von der CDU entsprochen.

Jörn Hermening berichtet, dass auf den Beschluss des Beirats Hemelingen aus dem Mai 2022 immer noch keine Antwort eingegangen sei, das Beiräteortsgesetz (BeirOG) legt eine Frist von 6 Wochen zur Beantwortung fest. Wenn die Behörde diese Frist nicht einhalten kann, kann sie eine Verlängerung beantragen und der Beirat stimmt darüber ab, ob die Verlängerung gewährt wird. Heute hätte man spätestens mit einer Beantwortung auf der Sitzung gerechnet.

Joachim Musch vom Beirat Mitte berichtet, dass man nicht die Absicht gehabt habe, dem Beirat Hemelingen etwas vorzuschreiben. Es sei in Bezug auf Tempo 30 ein Perspektivwechsel erforderlich. Man sei vom Kleinen – Tempo 30 für die Straße Am Dobben, da gehe es nicht voran wegen der Straßenbahn, über den Osterdeich, da ist unsere Sitzung drei Jahre her – zum Großen gekommen: Man habe erfahren, dass es an anderen Stellen, auch in Europa, dazu Initiativen gibt, Tempo 30 generell in den Städten einzuführen. Für den Beirat ist das in erster Linie eine politische Diskussion. Vor Ort hat man nichts anderes als die Argumente. Er möchte, dass die untere Ebene angehört wird. Ohne die kleine Ebene wird eine Verkehrswende nicht zu erreichen sein.

Dirk Paulmann vom Beirat Mitte stimmt so weit zu, dass sie davon ausgegangen sind, dass sie mit den anderen Beiräten konform sind, das ist aber nicht der Fall. Für die CDU vom Beirat Mitte ist das kein Herzensthema. Die 30 / 50-Regelung wird kein Einstieg in die Verkehrswende. Auch die grün angetriebenen Autos werden irgendwo fahren. Real ändert sich wenig, wenn man Tempo 30 anordnet, weil man sonst auch schon kaum über 30 km / h schnell fahren kann. Für Hochstraßen usw. werde Tempo 50 bleiben. Kritisch sehen sie auch den Wechsel 30 / 50 am Osterdeich, da weiß keiner so genau, wann man wie schnell fahren darf. Es gebe einen Schilderwald und die Verkehrssicherheit sei gefährdet. Steuerzahlergeld für ein Lärmgutachten wollen sie nicht ausgeben, das lohnt sich nicht.

Helmut Kersting vom Beirat Östliche Vorstadt berichtet, dass die Beiräte vor drei Jahren gemeinsam gestartet sind, jetzt hat sich lediglich der Weg erweitert, viele Wege führen zum Ziel. Anwohner:innen des Osterdeichs haben einen Verkehrsversuch gestartet, die Strecke von der Erdbeerbrücke bis zum Tiefer sind sie am Sonntagmorgen durchgängig mit 30 km / h gefahren mit den 50 / 30 Wechseln, nur gut eine Minute Verlust gab es bis zum Tiefer. Er appelliert an den Beirat Hemelingen, das Modellvorhaben als einen möglichen weiteren Weg zu sehen, um Tempo 30 am Osterdeich durchsetzen zu können. Die Kompetenz für Tempo 30 liege bei den Kommunen.

Dieter Mazur vom BUND findet es gut, dass es sich endlich um eine Verkehrswende dreht. Vieles wird auf Bundesebene über die StVO angegangen werden müssen, da muss um

jeden Zentimeter gekämpft werden. Er findet es richtig, den Druck aus den Beiräten aufrecht zu erhalten. Beim Osterdeich verstehe er nicht, warum das so kompliziert diskutiert wird, das zentrale Argument sei die Verkehrssicherheit und die Gefahrenabwehr. Die Klagegefahr sei nicht stichhaltig. Lärmschutzgründe seien schwierig für den Osterdeich, auch weil die Messwerte über 24 Stunden gemittelt würden.

Carsten Koczvara vom Beirat Hemelingen sieht es als unrealistisch an, was eine Bundesregelung betrifft. Auch wenn man Tempo 100 fordern würde, würden einige Parteien immer noch dagegen sein. Man könnte Autos lauter machen und dazu mit Mercedes sprechen, oder die Bürgersteige als Gefahrenabwehr wegnehmen. Es gibt auch noch das Seilbahngesetz, denen ist das Tempo der Autos unten egal. Er ist für Tempo 30 am Osterdeich / Hastedter Osterdeich, sieht aber für eine Anordnung aus Lärmschutzgründen wenig Chancen. Er würde sich dem Beschluss zum Modellprojekt anschließen.

Gerhard Scherer vom Beirat Hemelingen spricht für die CDU Fraktion in Hemelingen – sie lehnen den Beschluss zur Teilnahme am Modellversuch ab, sie waren gegen Tempo 30 und werden auch weiter dagegen sein, sie respektieren natürlich die Mehrheit. Eine Kostenaufteilung lehnen sie auch ab. Auch über das Lärmgutachten ist in Hemelingen noch nicht gesprochen worden, das sollte vorher im Ausschuss geschehen. Daher stimmen sie heute Abend nicht ab.

Heinz Hoffhenke vom Beirat Hemelingen berichtet von einer Umfrage von Radio Bremen (der sog. Meinungsmelder von Buten un Binnen): Die Mehrheit der Menschen ist gegen Tempo 30, dem schließt er sich an.

Ralf Bohr vom Beirat Hemelingen möchte Staatsrat Enno Nottelmann ermutigen, Tempo 30 am Osterdeich einzuführen, auch wenn es die Gefahr von Klagen gibt. Eine Klage wird ja nicht automatisch gewinnen. Zudem weist er auf die neue Lärmkartierung hin. Zum Verfahren: Man kann sich auch nachträglich einem heutigen Beschluss zum Modellvorhaben anschließen, nachdem es im Beirat Hemelingen diskutiert wurde.

Jonas Friedrich vom Beirat Mitte unterstützt die Forderung nach Tempo 30 für den Osterdeich und findet die Argumentation der Doppelrolle von Staatsrat Enno Nottelmann nicht einleuchtend. Er berichtet, dass die Autos schon laut genug sind, das kann man am Wochenende bei den Auto-Posern hören.

Peter Bollhagen vom Beirat Mitte favorisiert das spanische Modell, bei zwei Spuren je Richtung gilt Tempo 50, bei einer Spur 30, das System 50 / 30 umzudrehen hält er nicht für sinnvoll. Er werde dem Beschluss zum Modellversuch nicht zustimmen, sich aber enthalten.

Anke Kozlowski vom Beirat Östliche Vorstadt würde sich freuen, wenn eine Umkehrung „30 km / h als Regelgeschwindigkeit, 50 km / h, wenn ausgeschildert“ kommen würde.

Bianca Wenke vom Beirat Östliche Vorstadt gibt zu der von Heinz Hoffhenke vom Beirat Hemelingen genannten Bürgerumfrage zu bedenken, dass dort nicht klar die Ausnahmen von der Umkehr benannt wurden. Die SPD unterstütze die Initiative beim Modellvorhaben. Das Parteiprogramm der SPD stelle den Menschen in den Mittelpunkt. Wie Dieter Mazur vom BUND sieht auch sie eine Gefahrenlage durch den Anordnungswechsel im Fließverkehr auf dem Osterdeich. Die Nähe zur Pauliner Marsch als Erholungsgebiet sei auch ein Argument, wie auch der Radverkehr. Hilfsweise wäre auch die Anordnung einer Tempo 30 Zone zu prüfen – als Beispiel nennt sie hier die Stadt Mannheim.

Steffen Eilers vom Beirat Östliche Vorstadt hält es für unschädlich, wenn heute nur zwei Beiräte abstimmen. Es sind drei Parlamente, die eigenständig agieren. Er unterstützt den BUND in seiner Argumentation, dass es um eine Verkehrswende geht. Große Ziele werden auf Beiratsebene umgesetzt. Es wird auch weniger Stellplätze geben, das hat dann auch

Konsequenzen. Man sollte keine Angst vor dem Umsetzen von Zielen haben und nicht nur die Probleme sehen.

Peter Kadach vom Beirat Östliche Vorstadt findet den Flickenteppich am Osterdeich auch nicht gut, aber ob woanders Tempo 30 sein muss, weiß er nicht. Ob man als Beirat so große Politik machen sollte, weiß er auch nicht. Er fragt, ob so ein Modellversuch gesetzlich zurzeit überhaupt möglich sei.

Ein Bürger steht Tempo 30 positiv gegenüber, aber nicht überall, nur wo es Sinn macht. Wenn man das grundsätzlich macht, bremst man Pkw aus, wenn es um Lautstärke geht, müsste man auch Straßenbahnen abschaffen.

Carsten Koczvara vom Beirat Hemelingen berichtet, dass statistisch bei 30 km / h 10 % der Unfälle mit Fußgänger:innen tödliche Folgen haben, bei 50 km / h verlaufen 80 % tödlich, wie kann man mit seinem Gewissen vereinbaren, dann nicht für Tempo 30 zu sein, versteht er nicht. Zum Osterdeich gibt er zu bedenken, wenn man die ganze Straße bei Werderspielen sperren kann, dann sollte auch Tempo 30 ermöglicht werden können.

Helmut Kersting vom Beirat Östliche Vorstadt berichtet, dass DIE LINKE den Beschluss mitträgt. Er appelliert an die anderen Parteien, ebenfalls mitzugehen, diese drei Beiräte vertreten 100.000 Menschen. Im Beschluss steht auch, dass Tempo 50 weiterhin möglich ist, wo es notwendig ist. Bei einem Modellversuch kann man auch Erkenntnisse für weitere Bereiche erfahren.

Ein Bürger ist verwundert über die Diskussion. Er dachte, es wäre heute eine Diskussion zum Thema Modellvorhaben, aber es wird ganz viel Anderes besprochen. Der Wunsch, der Initiative beizutreten, sollte doch verstanden worden sein. Die Gesetzgebung zu Tempo 30 sei doch klar.

Staatsrat Enno Nottelmann bestätigt, dass Tempo 30 ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende ist, auch damit sich Fahrradfahrende auf der Straße und Fußgänger:innen sicherer fühlen. Er verweist auf die Stadt Graz, wo die Unfallzahlen nach Einführung von Tempo 30 signifikant zurückgegangen seien. Er erneuert seinen Bericht vom Anfang, die rechtliche Lage muss bewertet werden, das machen seine Mitarbeiter:innen auch. Im Moment gibt es keine gesetzliche Möglichkeit für einen Modellversuch. Wenn die Beiräte das entscheiden, nimmt er das gerne mit, die Ortsämter sollten das auch an die anderen Stadtteile weitergeben. Er fände es gut, wenn man mehr auf kommunaler Ebene entscheiden könnte und erwähnt noch einmal seine Doppelrolle als Staatsrat eines Stadtstaates. Zum Thema Lärm musste er auch etwas dazu lernen. Die neue Lärmkartierung sei nicht ausreichend. Nur, weil der Osterdeich nur einseitig bebaut ist, ändert das nichts an den Lärmwerten – es gibt auch andere Beispiele, wo die Einführung von Tempo 30 durch ein Lärmgutachten bei einseitiger Bebauung geklappt hat. Insofern sei ein Lärmgutachten auch für den Osterdeich sinnvoll. Die Kolleg:innen haben empfohlen, das unbedingt zu tun. Das werden sie jetzt auf den Weg bringen, auch ohne finanziellen Beitrag der Beiräte. Zum Beiratsbeschluss vom Beirat Hemelingen aus 2022 wird es zeitnah eine Rückmeldung geben. Er empfand die Veranstaltung heute als einen guten Impuls, es wird heute nicht die letzte Diskussion zum Thema gewesen sein. Es sei ein Perspektivwechsel erforderlich.

Joachim Musch vom Beirat Mitte stellt den Beschlussvorschlag vor:
Beschluss der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt
Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsnetz

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität. Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) empfiehlt global Tempo 30 innerorts. Die französische Hauptstadt Paris hat bereits im

September 2021 hierzu Fakten geschaffen und flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Auch in Spanien herrscht seit 2021 in allen Großstädten Tempo 30. Und in Deutschland? Auch hier gibt es bereits politische Vorstöße:

- Am 17.01.2021 hat der Bundestag mehrheitlich einen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen zu ermöglichen, von der Tempo 50-Vorgabe auch auf Hauptstraßen abzuweichen.
- Am 16.04.2021 hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) den Bund aufgefordert, im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens einen von der VMK entwickelten Vorschlagskatalog zu berücksichtigen. Dazu gehört u. a. auch die Durchführung eines Modellversuchs zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.
- Im Juli 2021 haben sieben Städte (Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster, Ulm) im eine Initiative für Tempo 30 innerorts gestartet. Die Städte streben an, „...kurzfristig eine Regelung zu schaffen, die es den Kommunen ermöglicht, im gesamten innerörtlichen Straßennetz flexibel und sachorientiert über ein für die jeweilige Situation angemessenes und stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau zu entscheiden.“ Das bedeutet, dass diese Änderung der Straßenverkehrsordnung es den Städten erlauben würde, selbstbestimmt und großflächig Tempo 30 festlegen zu können. Mehr als 70 weitere Städte, u. a. auch Bremen, haben sich mittlerweile als Unterstützer dieser Initiative angeschlossen. Konkret wird gefordert, die jetzige Regelung „50 km/h für alle Straßen, 30 km/h in Ausnahmefällen“ einfach umzukehren. Es wird also auch weiterhin möglich sein, bei geeigneten Straßen Tempo 50 anzuordnen, aber eben als Ausnahme und mit besonderer Begründung.

Viele Beiräte in Bremen versuchen seit Jahren, in ihren jeweiligen Stadtteilen für besonders belastete Straßen und Wohngebiete Tempo 30 einzuführen und scheitern immer wieder an den engen Vorschriften der StVO, die Tempo 50 als unumstößliche Regel für die Innenstädte vorgeben. Für die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt heißt das, dass ihr im Januar 2020 gefasster Beschluss, Tempo 30 für den Osterdeich einzuführen, mit genau diesem Argument derzeit ausgehebelt wird. Tatsache ist jedoch, dass in Bremen genauso wie in anderen Städten tagsüber aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und den damit einhergehenden Staus faktisch kaum noch Tempo 50 gefahren werden kann. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs würde daher durch Tempo 30 nicht wesentlich eingeschränkt, dafür aber die Aufenthaltsqualität spürbar erhöht. Auch die Sicherheit für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, eine Reduktion des Verkehrslärms (insbesondere auch nachts) sowie eine geringere Schadstoffbelastung der Luft wären positive Effekte.

Wir begrüßen, dass sich Bremen im März 2022 dem Unterstützerkreis angeschlossen hat. Im Sinne einer lebenswerteren Stadt sollte sich die Stadtgemeinde Bremen jedoch auch der Initiative der sieben Städte anschließen. Die Beiräte haben daher folgenden Beschluss gefasst:

Beschluss:

Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt fordern die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau auf, sich der Initiative der sieben Städte anzuschließen und für Bremen im Rahmen eines Modellversuchs Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit einzuführen: Nur noch für eine kleinere Anzahl von Straßen, auf denen eine höhere Geschwindigkeit unbedingt erforderlich ist, müsste Tempo 50 ausdrücklich angeordnet werden.

Hellena Harttung lässt darüber abstimmen, ob der Beirat Mitte dem o. g. Beschluss zustimmt.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (11 Ja–Stimmen, 0 Nein–Stimmen, 2 Enthaltungen)

Hellena Hartung lässt darüber abstimmen, ob der Beirat Östliche Vorstadt dem o. g. Beschluss zustimmt.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung (10 Ja–Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen)
(Alexandra Werwath war zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht anwesend)

Jörn Hermening schlägt vor, den TOP 3 zu streichen, da das Thema bereits für heute abschließend behandelt wurde. Das Thema Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsnetz soll auf Wunsch mehrerer Hemelinger Beiratsmitglieder heute nicht von diesen abgestimmt werden. Der Beschlussvorschlag zum Lärmgutachten hat sich mit der Ankündigung, dieses durchzuführen, erledigt. Der Beschlussvorschlag zu Tempo 30 vor Kitas soll erst noch in den Beiräten diskutiert werden.

Die Beiräte signalisieren Zustimmung zu den Vorschlägen.

Die Sitzung wird um 21:00 Uhr geschlossen.

gez. Uwe Jahn
Beiratssprecher Hemelingen

gez. Jonas Friedrich
Beiratssprecher Mitte

gez. Steffen Eilers
Beiratssprecher Östliche
Vorstadt

gez. Hellena Hartung
Vorsitz

gez. Jörn Hermening
Protokoll