

Sitzung der Beiräte Östliche Vorstadt, Mitte & Hemelingen

vom 21.01.2020

Fahrradpremiumroute – Tempo 30 auf dem Osterdeich – Budget Offene Jugendarbeit

Protokoll

Anwesend

Beirat ÖV	Beirat Mitte	Beirat Hemelingen	Partei
Alexandra Werwath	Jonas Friedrich	Ralf Andreas Bohr	GRÜNE
Steffen Eilers	Joachim Musch	Angelika Brand	
Sona Terlohr	Astrid Selle	Christa Komar	
Harald Klussmeier			
Annika Port	John Hellmich	Harry Rechten	LINKE
Helmut Kersting	Jan Strauß	Rainer Conrades	
Birgit Menz			
Anke Kozlowski	Birgit Olbrich	Uwe Jahn	SPD
Janne Herzog	Michael Steffen	Hans- Peter Hölscher	
Rainer Ballnus		Sezer Öncü	
		Waltraut Otten	
		Nurtekin Tepe	
Peter Kadach	Ingrid Kreiser-Saunders	Heinz-Herrmann Hoffhenke	CDU
	Ann-Kathrin Mattern	Alfred Kothe	
	Dirk Paulmann	Christian Meyer	
		Gerhard-Wilhelm Scherer	
		Hannelore Sengstake	
Stefan Schafheitlin-Derstadt			LIV
		Carsten Koczwar	Die PARTEI
Jürgen Schultz	Peter Bollhagen	Uwe Janko	FDP
		Tobias Link	AFD
		Beata Linka	
Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt		Gäste	
Hellena Hartung (Ortsamtsleitung)		Herr Polzin (SKUMS)	
Jörn Hermening (Ortsamtsleitung Hemelingen)		Herr Bartsch (ASV)	
Manuela Jagemann (Protokoll)		Herr Bengard (ASV)	
Armin Willkomm (Protokoll)		Herr Kuhlmann (Amt für Soziale Dienste)	
Arne Meyer			

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 21:30 Uhr

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Beiratssitzung der Beiräte Östliche Vorstadt, Mitte & Hemelingen
 - a. Fahrradpremiumroute im Abschnitt Osterdeich bis Hemelingen – Zeitschiene für die Umsetzung
 - b. Tempo 30 am Osterdeich
3. Beiratssitzung der Beiräte Östliche Vorstadt und Mitte
 - a. Beschluss der Beiräte zur Budgetierung für die Offene Jugendarbeit
4. Fragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
5. Verschiedenes aus dem Beirat

Frau Harttung begrüßt die Bürger*innen, die eingeladenen Gäste und den Ortsamtsleiter Herrn Jörn Hermening mit dem Beirat Hemelingen zu einer gemeinsamen Beiratssitzung.

TOP 1 Genehmigung der Tagesordnung

genehmigt

TOP 2 Gemeinsame Sitzung der Beiräte Östliche Vorstadt, Mitte und Hemelingen

a. Fahrradpremiumroute im Abschnitt Osterdeich bis Hemelingen – Zeitschiene für die Umsetzung

Frau Harttung führt in das Thema des Abends ein. Erste Planungen zur Fahrradpremiumroute gehen auf den Herbst 2017 zurück. Die drei Beiräte bitten die Behörde, den Sachstand zu diesem Projekt darzulegen und eine Zeitschiene für den Fortgang vorzustellen.

Herr Polzin von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung & Wohnungsbau (SKUMS) gibt einen Überblick über Historie und Planungsstand des Projektes:

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP 2025) wurden verschiedene mögliche Premiumrouten geprüft und eine Machbarkeitsstudie für eine Innenstadtroute in Auftrag gegeben. Im Jahre 2018 wurde ein diesbezüglicher Deputationsbeschluss gefasst. Der Fokus soll dabei zunächst auf wichtigen Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz gelegt werden, um schnell spürbare Verbesserungen zu erreichen. Im Jahre 2017 gab es eine Beteiligung der Beiräte. Dass man mit der Umsetzung noch nicht weiter vorangekommen wäre, sei in erster Linie Personalproblemen geschuldet. Förderprogramme des Bundes, die eine termingerechte Umsetzen erforderten, hätten zur Ressourcenbindung für andere Programme bei einer ohnehin zu knappen Personaldecke geführt. Viele ausgeschriebene Stellen können derzeit nicht besetzt werden. Wichtigstes Ziel sei es derzeit, das Personal aufzustocken. Noch in diesem Jahr sollten für das Projekt Fahrradpremiumroute die ersten Ingenieurleistungen ausgeschrieben werden, um die Planungen möglichst schnell zur Ausschreibungsreife zu entwickeln. Die Förderung des Radverkehrs habe oberste Priorität bei SKUMS.

Diskussion / Fragen:

- Im Zeitplan für einige Streckenabschnitte in Hemelingen liege man schon jetzt zurück. Wie ist hier die aktuelle Zeitschiene?
AW: Im Herbst 2020 rechne man mit der Vergabe der Ingenieursleistungen, Aufgaben innerhalb der Behörde könnten parallel begonnen werden. Hierbei soll wiederum der Fokus auf die Abschnitte mit den größten Effekten gelegt werden. Der Abschnitt Osterdeich sei dabei aber nicht vorrangig. Man könne aber schon sagen, dass für diesen Teilabschnitt keine Baumfällungen erforderlich sei werden. Konkrete Termine für die Umsetzung zu setzen, sei noch nicht verlässlich möglich.

- Es sei besser Termine zu setzen und eventuell nicht zu erfüllen, damit der Planungs- und Umsetzungsprozess strukturierter und nachvollziehbarer werde. Bis wann sei ein vorzeigbarer Plan möglich?
AW: Eine Strukturierung könne bis zur Sommerpause erarbeitet werden
- Bestehende Radwege sollten erstmal in Ordnung gebracht werden bevor neue Brücken und eine Premiumroute gebaut werden
AW: Die Instandhaltung der bestehenden Radwege werde laufend vorgenommen. Die geplanten Brücken sind notwendig und bringen erhebliche Zeitvorteile.
- Werde die Fahrradroute unten am Osterdeich geführt?
AW: Nein. Der Radweg soll oben auf dem Osterdeich ausgebaut werden, und zwar zur Fahrbahn hin. Dies gestalte sich nur zur Innenstadt hin aufgrund einer Einengung durch Parkplätze für Busse schwierig.
- Da es Probleme gebe Ingenieure zu finden – wo werde ausgeschrieben?
AW: Die Ausschreibungen erfolgten öffentlich und auch an den Universitäten werde um Absolventen geworben.
- Sei noch eine weitere Brücke in Höhe Mahndorf geplant und soll die Bremer Route an die Niedersächsische Premiumroute in Richtung Achim angebunden werden?
AW: Zu den Stadtumlandverbindungen gäbe es bereits Überlegungen.

Der ADFC bedauert, dass man sich für diese VEP-Maßnahme erst auf dem Zeithorizont einer Machbarkeitsstudie bzw. von Beiratsbeschlüssen und -befassungen bewege. Es müsse ein klarer Zeitplan erstellt werden.

- Die Unterführung der Karl-Carstens-Brücke (Erdbeerbrücke) sowie die Kopfsteinpflasterstrecke Alter Postweg seien aufwändige aber wichtige Maßnahmen im Rahmen des Projektes. Wann sei hier mit einer Umsetzung zu rechnen? Gebe es hierfür Mitteleinplanungen im Haushalt?
AW: Zu diesen konkreten Maßnahmen ist im Moment keine Auskunft möglich. Im Kontext der Klimaproblematik seien Fuß- und Radverkehr essentiell für die CO₂-Reduzierung. Die Premiumroute müsse vordergründig behandelt werden.

Der Bürgerschaftsabgeordnete Herr Saxe stellt fest, dass in Bremen pro Einwohner*in und Jahr 9,32 € für den Radverkehr ausgegeben würden. Dem stünden gut 156,- € für den Autoverkehr gegenüber. In diesem Zusammenhang seien Fahrradbrücken ein wichtiges Projekt zur Förderung des Radverkehrs.

Der Bürgerschaftsabgeordnete Herr Öztürk stellt klar, dass auch ein Bürgerschaftsbeschluss nicht garantiere, dass das Vorhaben schnell umgesetzt werden könne. Fehlende Finanzmittel, fehlendes Personal, steigende Baukosten und strukturelle Probleme bremsten die Vorhaben. Die Beiräte sollen mitgenommen werden und verliehen dem Bürgerschaftsbeschluss auch mehr Substanz. Es gebe aus der letzten Legislaturperiode eine Zusage, dass die Premiumroute in Hemelingen und Mahndorf vorrangig behandelt würde, da sie dort am einfachsten und schnellsten umsetzbar sei. In diesem Kontext sei es nicht nachvollziehbar, warum nach so langer Zeit noch nicht einmal das entsprechende Personal bereitstehe.

- Zu wenig Personal sei auch eine Frage der Priorisierung. Die Haushaltsverhandlungen würden die Behördenarbeit behindern. Dem müsse man mit einer besseren Planung bei der Haushaltsaufstellung begegnen.

AW: Die schwierige Personalsituation sei das aktuelle Hemmnis und nicht die Haushaltsverhandlungen. Bereits im Herbst wurden für einige Projekte die Gelder bereitgestellt. Planungsreife könne aber nur mit dem entsprechenden Personal erreicht werden.

- Es gebe sicherheitskritische Stellen am Osterdeich: Engstelle Tiefer, Engstelle Sielwall und die Engstelle Lüneburger Straße. Diese müssten doch eigentlich in der Priorisierung ganz oben stehen

AW: Die Straßen und Radwege sind sicher, aber subjektiv empfundene schwierige Bereiche müssen natürlich angegangen werden.

Der Sprecher des Beirats Hemelingen Herr Jahn fasst zusammen. Der Beirat Hemelingen habe sich bereits unter breiter Publikumsbeteiligung und ohne Gegenstimme für die Pläne ausgesprochen. In Hemelingen seien hohe Zeiteinsparungen in verschiedensten Verkehrsrichtungen zu erreichen. Die heutige Sitzung mit der Beteiligung von Beiräten und Einwohnern aus drei Stadtteilen sei einzigartig. Dabei würde ein großer Anteil der Bremer Bevölkerung repräsentiert und ein noch größerer Anteil der Wirtschaftsleistung Bremens. Entsprechend solle heute ein klares Signal gesetzt werden.

Herr Polzin dankt für die Unterstützung. Die Planungsmittel seien bewilligt, über die Verlängerung des Schnellweges bis nach Achim sei man mit Niedersachsen bereits im Gespräch. Das vorrangige Problem bei der Umsetzung der Pläne zur Fahrradpremiumroute sei das Personalproblem, Ingenieure würden überall gesucht. Auf Nachfrage erklärt Herr Polzin, dass mit einer baulichen Umsetzung frühestens im Sommer 2021 gerechnet werden könne. Er hoffe auf einen kraftvollen Beschluss, der ein Signal an die Bürgerschaft seien würde.

Der Beiratssprecher des Beirats Östliche Vorstadt Herr Eilers fasst zusammen: Die drei Beiräte werden einen Beschluss mit einer Terminsetzung fassen, um gemeinsam ein gutes Ergebnis zu erzielen. Gefordert werden solle die Vorstellung des Planungskonzeptes bis zum 31. Mai 2020.

Beschlussfassung:

Der vorliegende Beschlussvorschlag (s. Anhang) wird in den drei Beiräten einzeln abgestimmt und von allen einstimmig angenommen.

TOP 2 Gemeinsame Sitzung der Beiräte Östliche Vorstadt, Mitte und Hemelingen

b. Tempo 30 am Osterdeich/Hastedter Osterdeich

Der Beiratssprecher des Beirats Östliche Vorstadt, Herr Eilers fasst für die Anwesenden den Grund für die geplante gemeinsame Beschlussfassung zum Thema Tempo 30 für den Osterdeich zusammen:

Es gebe bereits seit Jahren Bestrebungen von der Anwohnerschaft, dass auf dem Osterdeich Tempo 30 angeordnet werden solle. Aufgrund der Novellierung der Straßenverkehrsordnung von 2016 sei

jetzt vor Kitas, Schulen und sozialen Einrichtungen für Teilbereiche des Osterdeichs Tempo 30 angeordnet worden. Für die Beiräte sei es daher ein logischer Schritt, Tempo 30 auf dem *gesamten* Osterdeich und in der Verlängerung Hastedter Osterdeich anzuordnen. Die neue Regelung führe bei den Autofahrer*innen zu Verwirrung und aufgrund der unklaren Verkehrssituation sei die Gefährdung für die Anwohnerschaft eher noch gestiegen.

Herr Schultz vom Beirat Östliche Vorstadt erklärt, dass er gegen den Beschluss stimmen werde, da für einen Verbrennungsmotor Tempo 30 nicht die effizienteste Geschwindigkeit sei. Zudem fehle für das Vorhaben die gesetzliche Grundlage.

Herr Kersting vom Beirat Östliche Vorstadt widerspricht und erklärt, ein guter Verkehrsfluss sei am entscheidendsten für die Emissionsentwicklung. Was im Stadtgebiet wiederum bei Tempo 30 am besten zu realisieren sei.

Der Bürgerschaftsabgeordnete Herr Saxe weist darauf hin, dass Tempo 30 für die Verkehrssicherheit ein wichtiger Faktor sei. Im Übrigen gebe es inzwischen Bestrebungen auf Bundesebene, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für Innenstädte einzuführen.

Der Ortsamtsleiter von Hemelingen, Herr Hermening, stellt fest, dass man es im Zweifelsfall auch auf eine Klage ankommen lassen könne, wenn die Behörde befürchte, dass ein solcher Tempo 30 Bereich nicht rechtssicher sei. Es sei Aufgabe der Verwaltung, Regelungen zum Schutz der Bevölkerung in Bezug auf Sicherheit und Lärm- bzw. Feinstaubbelastung möglich zu machen und nicht zu verhindern.

Herr Bollhagen vom Beirat Mitte gibt zu bedenken, dass man auch Strecken für den Wirtschaftsverkehr vorhalten müsse. Ein Mitglied des Beirats Hemelingen erwidert, dass auch der Wirtschaftsverkehr nicht Tempo 50 fahren müsse.

Herr Bartsch vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) verweist auf die gesetzlichen Regelungen: Es handele sich beim Osterdeich um eine übergeordnete Straße, die als Ausweichstrecke für Schwerlastverkehr diene. Hier sei aufgrund der gesetzlichen Regelungen Tempo 50 anzuordnen, wovon nur bei Feststellung einer Gefährdungslage bzw. bei außerordentlichen Belastungen für die Anwohnerschaft durch Lärm- und Feinstaubemissionen abgewichen werden könne. Eine Überschreitung von Grenzwerten habe man bislang behördlicherseits für den Osterdeich nicht feststellen können. Eine Anordnung von Tempo 30 müsse aber gerichtsfest sein. Man sei jedoch bereit, diese Faktoren erneut zu überprüfen.

Herr Polzin ergänzt, es sei daher wichtig, dass der Beiratsbeschluss mehrere dieser Faktoren anspreche.

Stimmen aus dem Publikum plädieren für die Einführung von Tempo 30 und verweisen auf Beispiele in anderen Städten sowie darauf, dass Sicherheit, Lärm, Lebensqualität wichtige Aspekte seien.

Frau Senkstake aus dem Beirat Hemelingen beantragt, dass für die Abschnitte der einzelnen Beiratsgebiete des Osterdeich / Hastedter Osterdeichs eigene Beschlüsse gefasst und abgestimmt werden sollen. Der Antrag wird nach kurzer Diskussion zurückgezogen.

Bewohner*innen vom Osterdeich bitten darum, dass der Verlauf des LKW-Führungsnetzes über den Osterdeich geprüft werden solle und verweisen noch einmal auf die starke Belastung der

Anwohnerschaft durch den Schwerlastverkehr. Man appelliert an die Behörde, hier im Sinne einer Ermöglichungskultur zu handeln.

Ein Beiratsmitglied aus Hemelingen verweist auf einen bereits bestehenden Beschluss des Beirats Hemelingen und stellt die Frage, warum heute ein erneuter Beschluss gefasst werden solle. Der Ortsamtsleiter von Hemelingen Herr Hermening erwidert, dass eine einheitliche Zone über die drei Beiratsgebiete nunmehr das Ziel sei und gemeinsam ein stärkeres Signal gesendet werden könne. Herr Kadach vom Beirat Östliche Vorstadt stellt einen Änderungsantrag. In den Beschluss solle eine zeitliche und räumliche Begrenzung aufgenommen werden. Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt. Herr Eilers stellt den Beschlussvorschlag vor, der Beschluss wird in den drei Beiräten einzeln abgestimmt und jeweils mehrheitlich angenommen:

	Dafür	Dagegen	Enthaltungen	
Beirat Mitte	7	2	2	(11)
Beirat Östliche Vorstadt	10	1	1	(12)
Beirat Hemelingen	10	5	0	(15)

TOP 3 Gemeinsame Sitzung der Beiräte Östliche Vorstadt und Mitte zur Budgetierung für die Offene Jugendarbeit (OJA)

Frau Hartung erläutert das Thema. Jedes Jahr werde vom Amt für Soziale Dienst erneut das Budget für die Offene Jugendarbeit gemeinsam für die beiden Stadtteile Mitte und Östliche Vorstadt festgelegt und den Beiräten zur Beschlussfassung vorgelegt. Wie in jedem Jahr sei das Budget nicht ausreichend. Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt hätten sich daher auf einen gemeinsamen Beschluss verständigt, der von Herrn Kersting vom Beirat Östliche Vorstadt und Mitglied des zuständigen Controlling-Ausschusses (CA) vorgestellt werde:

Das Budget für die sieben Träger*innen der stadtteilbezogenen offeneren Jugendarbeit (OJA) sei nicht auskömmlich. Es führe dazu, dass die Einrichtungen ihre Öffnungszeiten einschränken müssten, sie könnten keine tarifgerechte Bezahlung leisten und müssten ihre Angebote insgesamt reduzieren. Die Beiratsvertreter im CA seien daher mit dem vorgelegten Budgetvorschlag nicht einverstanden, würden sich aber der Stimme enthalten, da eine Ablehnung zur Verzögerung der Bereitstellung der vorhandenen Mittel führen würde. Gleichzeitig werde aber In dem vorliegenden Beschlussentwurf eine auskömmliche Finanzierung der stadtteilbezogenen Jugendarbeit gefordert, und zwar mindestens eine Erhöhung der Mittel um 3,5 Prozent. Zudem müsse es eine Absicherung der konsumtiven Ausgaben geben sowie einen eigenen Titel für den Sportgarten e.V., dessen Angebot weit über den Stadtteil hinauswirke. Besonders dringlich sei zudem die Finanzierung des zusätzlichen Angebots des Sportgartens im ehemaligen Postamt 5 (Skateranlage und FabLab), welches sich, sofern bis Februar keine Lösung gefunden werde, von zwei Honorarkräften trennen müsse und folglich sein Programm nicht aufrechterhalten könne.

Herr Kuhlmann vom Amt für soziale Dienst (AfsD) stellt dazu fest, dass derzeit nur Mittel in der Höhe des Vorjahres zur Verfügung stünden. Da Kostensteigerungen nicht aufgefangen würden, entspräche

dies einer Kürzung der Mittel. Die vorhandenen Gelder würden anteilig im gleichen Verhältnis wie im vergangenen Jahr zwischen den Träger*innen aufgeteilt. Das Budget der OJA sei nur für stadtteilbezogene Projekte gedacht ist. Daher befinde sich nunmehr ein Budget für *stadtzentrale Angebote* der Jugendarbeit und die Schaffung eines diesbezüglichen Gremiums in der Vorbereitung. Zudem sollten zukünftig auch Projekte für 10-jährige Kinder, welche bislang nicht von den Angeboten der Offenen Jugendarbeit abgedeckt würden, mit einbezogen werden. Gleiches gelte für weitere Projekte, die aus der Definition der Offenen Jugendarbeit hinausfallen würden, jedoch als erhaltens- und förderungswert eingestuft würden (z. B. das Projekt „Integration durch Kunst“ im Theater 11).

Fragen / Diskussion:

Herr Steffen vom Beirat Mitte erklärt, dass selbst nach den geplanten Nachbesserungen die Mittel für die OJA voraussichtlich nicht auskömmlich sein würden. Der Beirat solle nach den Haushaltsverhandlungen frühzeitig auf eine nachhaltige Absicherung der OJA im nächsten Doppelhaushalt hinwirken.

Herr Strauß vom Beirat Mitte fragt, ob die OJA-Mittel, die derzeit dem Sportgarten zufließen, dem OJA-Budget erhalten blieben, sollte der Sportgarten einen eigenen Titel erhalten.

AW: Das sei noch unklar. Es werde für die stadtzentralen Mittel, ein neues Gremium geschaffen, welches zunächst ermitteln müsse, was überhaupt gefördert werden könne. Es bliebe nur die Hoffnung, dass die zentralen Angebote nicht vollständig aus den OJA-Budgets herausgerechnet würden.

Herr Musch vom Beirat Mitte erläutert, dass es sich derzeit um zwei getrennte Angebote des Sportgartens handele. Besonders dringlich müsse dabei die akute Finanzierung des Angebotes im ehemaligen Postamt 5 geklärt werden. Gebe es aktuell noch Haushaltsmittel bei der Senatorin für Soziales?

AW: Das Sozialzentrum selbst habe keine Mittel zu vergeben. Eine finanzielle Grundlage für das Postamt 5 müsse erst noch geschaffen werden. In den vergangenen Jahren sei die außerordentliche Finanzierung nur im politischen Rahmen möglich gewesen.

Frau Hartung erklärt dazu, dass das Sportgartenprojekt im ehemaligen Postamt 5 das Problem habe, dass es interdisziplinär arbeite, was inhaltlich zwar sehr gefragt, gefordert und gut sei, jedoch dazu führe, dass verschiedene Ressorts (Wissenschaft, Kultur, Sport, Soziales, etc....) zuständig seien. Dies erschwere die Durchsetzung der Absicherung dieses Angebots zusätzlich. Frau Kozlowski vom Beirat Östliche Vorstadt fügt hinzu, genaugenommen müsse auch das Wirtschaftsressort beteiligt werden, da im Kontext der OJA häufig mit prekären Arbeitsverhältnissen gekämpft würde.

Herr Böhme vom Beirat Östliche Vorstadt fragt, ob es eine Zahl gebe, wieviel Euro pro Bremer pro Jahr für die OJA bereitgestellt würden?

AW: Nein, eine solche Aufstellung läge nicht vor. Die Mittel seien von der Verfügbarkeit abhängig.

Der Beschluss wird vorgestellt und zur Abstimmung in den beiden Beiräten gebracht; er wird von beiden Beiräten einstimmig angenommen

TOP 4 Fragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung

- Es wird gefragt, ob es eine Verpflichtung zur Finanzierung der Jugendarbeit für die Stadt gibt?
AW: Nein, es handele sich um Soll-Leistungen
- Es wird nachgefragt, wie es um die Sportakademie stünde?
AW: Der Beirat wird sich erkundigen
- Ein Herr aus dem Publikum nutzt die Gelegenheit um auf eine dauerhafte Falschparksituation in der Bismarckstraße aufmerksam zu machen. Der Beirat nimmt dies zur Kenntnis.

TOP 5 Verschiedenes

entfällt

TOP 6 Genehmigung des Protokolls

Die Protokolle der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt aus den vorausgegangenen Beiratssitzungen werden genehmigt

Sitzung beendet.

Ortsamtsleitung Hellena Hartung

Sprecher Beirat ÖV

Steffen Eilers

Sprecher Beirat Mitte

Jonas Friedrich

Sprecher Beirat Hemelingen

Uwe Jahn

Protokoll

Manuela Jagemann & Armin Willkomm

Beschluss der Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt & Hemelingen

Radfahr-Premiumroute von Bremen-Hemelingen bis zur Tiefer, Ecke Altenwall

vom 21. Januar 2020

Seit 2014 ist es erklärtes politisches Ziel, zwischen Bremen-Mahndorf und Bremen-Nord eine Premiumroute für Radfahrende zu bauen. Mehr Menschen sollen mit dem Fahrrad komfortabler, schneller und sicherer an ihren Arbeitsplatz, zur Ausbildung, zu Sport- und Freizeitaktivitäten und zum Einkaufen kommen.

Die Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Hemelingen fordern daher ein konkretes Planungskonzept aus dem hervorgeht, wann die einzelnen Streckenabschnitte geplant und realisiert werden. Dabei soll berücksichtigt werden, dass Abschnitte mit geringem Aufwand zügig umgesetzt und Abschnitte, die einen längeren Planungsaufwand haben, jetzt angeschoben werden. So kann sichergestellt werden, dass die Premiumroute noch in dieser Legislaturperiode realisiert wird, zeitgleich wenn auch Achim seinen Radweg eröffnet.

Beschluss:

Die Beiräte Hemelingen, Östliche Vorstadt und Mitte fordern daher die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung & Wohnungsbau auf:

1. Die Radfahr-Premiumroute von Bremen-Mahndorf in die Innenstadt noch in dieser Legislaturperiode umzusetzen
2. Dafür sind nicht nur die investiven Mittel, sondern auch die dafür erforderlichen Personalressourcen bereitzustellen
3. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird gebeten, bis zum 31.05.2020 den Beiräten ein Konzept vorzulegen, aus dem der aktuelle Planungsstand und die weiteren Umsetzungsschritte für den jeweiligen Streckenabschnitt hervorgehen, vorbehaltlich der Haushaltsbeschlüsse. Bei dem Konzept ist zu berücksichtigen, dass Abschnitte mit geringem Aufwand zügig umgesetzt und Abschnitte, die einen längeren Planungsaufwand haben, jetzt angeschoben werden.

Der Beschluss wurde in den drei Beiräten einzeln abgestimmt und einstimmig angenommen

Beschluss der Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt & Hemelingen Tempo 30 auf dem gesamten Hastedter Osterdeich / Osterdeich vom 21. Januar 2020

Seit Jahren beklagen die Anwohner*innen des Hastedter Osterdeich / Osterdeich bei den zuständigen Behörden und auch in der Öffentlichkeit die starken Belastungen für ihre Lebensqualität, die durch das hohe dortige Verkehrsaufkommen verursacht werden. Zusätzlich zu den PKWs sind die Anwohner*innen durch den Schwerlastverkehr, der den Hastedter Osterdeich / Osterdeich als Ausweichstrecke bzw. Abkürzung nutzt, belastet. Dieser Schwerlastverkehr ist laut, emissionsreich und gefährdet den Fuß- und Radverkehr. Die Anwohner*innen haben Schwierigkeiten, die Straße zu queren, weshalb in den letzten Jahren an mehreren Stellen Querungshilfen eingerichtet werden mussten, die erhebliche Kosten verursachten. Hinzu kommen die Lärm- und Feinstaubemissionen, die ein Gesundheitsrisiko für die Anwohner*innen darstellen sowie die Straßenschäden, die das Budget der Straßenerhaltung belasten.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) hatte bisher hohe Hürden für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30, so den Nachweis eines Unfallschwerpunktes. Diese Hürden sind gesenkt worden, um schwächere Verkehrsteilnehmer*innen zu schützen. In diesem Rahmen wurde vor mehreren Einrichtungen bereits auf kurzen Abschnitten das Tempo auf 30 km/h reduziert. In den übrigen Teilen hat Tempo 50 weiter Bestand.

Wie Anwohner*innen und auch PKW-Fahrer*innen berichteten, wird der Tempo 30-Anordnung jedoch nur selten Folge geleistet. Die Beschilderung wird zu spät gesehen oder schlicht ignoriert, wodurch das Tempo bei 50 bleibt und die bezweckte Schutzwirkung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen ausbleibt. Zudem ist eine Grüne Welle, die einen vergleichsweise ruhigen Verkehrsfluss ermöglicht, durch die wechselnden Tempi nicht mehr zu gewährleisten.

Der Hastedter Osterdeich / Osterdeich wird im Sommer in weiten Teilen durch die angrenzenden, dicht besiedelten Stadtteile zur Naherholung genutzt, die Leute sitzen oder spielen am Osterdeich und genießen die Sonne, die Weser und die Gemeinsamkeit.

Die Beiräte unterstützen die Anwohner*innen in ihrer Forderung nach Tempo 30 für den Hastedter Osterdeich / Osterdeich und zwar aus folgenden Gründen:

- Die Anwohner sind durch den Schwerlastverkehr stark belastet, insbesondere durch Lärm- und Feinstaubemissionen. Es ist nachgewiesen, dass geringere Geschwindigkeiten bei PKW und Schwerlastverkehr diese Emissionen verringern. Zudem macht die Geschwindigkeitsreduzierung die Strecke für den Schwerlastverkehr unattraktiver.
- Der schnelle Verkehr stellt ein erhebliches Risiko für die querenden Bewohner*innen, egal welchen Alters, dar und erschwert somit die Nutzung der Erholungsflächen in der Pauliner Marsch und im Hastedter Park am Weserwehr.
- Der ständige Wechsel zwischen Tempo 30 auf Tempo 50 stellt für die Fahrer*innen eine unübersichtliche Situation dar. Das regelmäßige Abbremsen und Beschleunigen erhöht die Emissionsbelastung.
- Eine einheitliche Anordnung von Tempo 30 lässt sich besser durchsetzen und ist auch für die Pkw-Fahrer leichter zu akzeptieren. Sie hilft, den Gedanken der StVO zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen durchzusetzen.

Beschluss:

- Die Beiräte Hemelingen, Östliche Vorstadt und Mitte fordern daher die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung & Wohnungsbau auf, für den Hastedter Osterdeich / Osterdeich zwischen Einmündung Malerstraße und Tiefer einheitlich streckenbezogen Tempo 30 anzuordnen.

Der Beschluss wurde in den drei Beiräten einzeln abgestimmt und mehrheitlich angenommen.

**Beschluss der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt zum
Budgetvorschlag für die Offene Jugendarbeit
in Mitte und Östliche Vorstadt
vom 21. Januar 2020**

Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt haben bereits in der Vergangenheit wiederholt eine angemessene Ausstattung der offenen Jugendarbeit mit öffentlichen Mitteln eingefordert.

In den Beratungen über das Stadtteilbudget, für die offene Jugendarbeit für 2020 im gemeinsamen Controlling Ausschuss für Mitte und Östliche Vorstadt, mussten die Beiratsvertreter jedoch erneut feststellen, dass es weiterhin nicht möglich ist, die Anträge der sieben Träger*innen aus den vorhandenen Budgets auskömmlich zu bewilligen. Dies führt dazu, dass die Träger*innen teilweise sogar Öffnungszeiten reduzieren müssen und Tarifsteigerungen in der Regel nicht an ihre Mitarbeiter*innen weitergeben können. Viele von den Träger*innen angeregte Angebote können nicht vorgehalten werden. Für neue Angebote gibt es überwiegend keinen Spielraum. Hinzu kommt, dass ein nicht unerheblicher Teil der Personalressourcen zunehmend in administrative Tätigkeiten und den Unterhalt der Häuser geht und damit nicht für die pädagogische Arbeit genutzt werden kann.

Beschluss:

Die Beiräte können daher der von der Leitung des Sozialzentrums vorgeschlagenen Budgetierung für das Jahr 2020 nicht zustimmen, sondern enthalten sich ihrer Stimme.

Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt fordern,

- Senat und Stadtbürgerschaft auf, bei der Aufstellung des Haushalts der Stadtgemeinde Bremen für die Haushaltsjahre 2020/21 und darüber hinaus die finanziellen Mittel für die stadtteilbezogene offene Jugendarbeit (OJA) so zu erhöhen, dass die OJA auskömmlich finanziert wird, mindestens aber um 3,5 Prozent zu erhöhen. Diese Erhöhung muss eine Kostensteigerung im Personalbereich analog zu den Ergebnissen der letzten Tarifrunden für den Öffentlichen Dienst angemessen berücksichtigen.
- eine dauerhafte Absicherung der konsumtiven Kostensteigerungen, zum Beispiel bei den Nebenkosten und Versicherungspolicen, die zuletzt regelmäßig nur durch Einsparungen im Programm der Träger der OJA aufgefangen werden konnten durch eine zusätzliche jährliche Steigerung der Mittel.
- für den Sportgarten e.V. mit seinen weit über den Stadtteilbezug hinausgehenden Angeboten langfristig einen eigenen Haushaltstitel zu schaffen und bis dahin eine Lösung im Haushaltsvollzug zu finden, in dem auch das hoch nachgefragte Angebot des Sportgartens im Postamt 5 abgesichert wird, das nicht über das bestehende Stadtteilbudget finanziert werden kann.