

**Niederschrift zur 4. Sitzung des Regionalausschusses am Donnerstag, den 31.01.2013
um 18.30 Uhr in der Scheune der Burg Blomental, Auestr. 9, 28779 Bremen**

Beginn: 18.30 Uhr
Ende: 21.41 Uhr

Vorsitzende: OAL Herr Nowack
Schriftführerin: Frau Rohde

Tagesordnung:

1. (18.30 Uhr) Eröffnung und Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung
2. (18.30 Uhr) Genehmigung der Niederschrift zur 3. Sitzung vom 11. Juli 2012
3. (18.35 Uhr) Wahl einer Sprecherin / eines Sprechers
4. (18.40 Uhr) Wahl einer stellv. Sprecherin / eines stellv. Sprechers
5. (18.45 Uhr) Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025
6. (19.05 Uhr) Tarifgestaltung für den Schienenpersonennahverkehr: „Eine Stadt – ein Tarif“
7. (19.20 Uhr) Durchbindung der Nordwestbahn
8. (19.35 Uhr) Informationen zu den geplanten Kohletransporten zum Kraftwerk Farge
9. (20.05 Uhr) Grünflächenunterhaltung sowie Pflege und Unterhaltung der Stadtmöblierung
10. (20.35 Uhr) Eine Stadt – ein Beirats-Informations-System – Beschlussfassung
11. (20.45 Uhr) Resolution zum Bauamt Bremen-Nord – Beschlussfassung
12. (20.55 Uhr) Verschiedenes

Anwesende Mitglieder:

Blumenthal:

Schupp, Alex
Kröger-Schurr, Gabriele
Schwarz, Ralf
Sociu, Harald-Christian (beratend)

Burglesum:

Punkenburg, Barbara für Friesen, Ewald
Hennig, Reinhard
Hornhues, Bettina
von Groeling-Müller, Georg (beratend)
Rath, Frank (beratend)
Tegtmeier, Rainer (beratend)

Vegesack:

Scharf, Detlef (bis ca. 21.00 Uhr)
Schulte im Rodde, Christoph
Sprehe, Heike
Buchholz, Rainer (beratend)
Kurt, Sabri (beratend)
Sonnekalb, Ralf (beratend)

Es fehlte:

Krohne, Anke (beratend)

Sonstige Teilnehmer:

Florian Boehlke (Ortsamtsleiter Burglesum)
Heiko Dornstedt(Ortsamtsleiter Vegesack)
Wolfgang Golasowski (Staatsrat; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Christoph Lankowsky (Referat Schienenverkehr, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)

Ulrich Just (Strategische Verkehrsplanung, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Reinhard Behr, (Referat Grünordnung, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Lothar Schaumburg, (stv. Werkleiter GDF SUEZ Energie Deutschland AG, Kraftwerk Farge)
Fabian Kolbe, (Projektingenieur GDF SUEZ Energie Deutschland AG, Kraftwerk Farge)
Ludwig Rudat, (GDF SUEZ Energie Deutschland AG, Erzeugung Portfolio Management)

Tagesordnungspunkt 1

Eröffnung und Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung

Der Vorsitzende begrüßt die Teilnehmer und Gäste. Die Einladung ist den Ausschussmitgliedern form- und fristgerecht zugegangen. Die Tagesordnung wird wie vorliegend genehmigt.

Tagesordnungspunkt 2

Genehmigung der Niederschrift zur 3. Sitzung vom 11.07.2012

Frau Kröger-Schurr merkt an, dass sie nicht für Herrn Klingenberg, sondern als ordentliches Mitglied an der Sitzung teilgenommen hat.

Die Niederschrift zur 3. Sitzung vom 11. Juli 2012 wird sodann einstimmig genehmigt.

Tagesordnungspunkt 3

Wahl einer Sprecherin / eines Sprechers

Bisher hatte Frau Heike Sprehe aus Vegesack die Funktion der Sprecherin inne. Dafür spricht Herr Nowack seinen Dank aus.

Gemäß den Verabredungen soll der / die Sprecher/in aus dem Beirat kommen, dessen Ortsamt die Geschäfte des Regionalausschusses führt.

Aus dem Beirat Blumenthal wird daher Herr Alex Schupp vorgeschlagen.

Dem Vorschlag wird mit 8 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme zugestimmt.

Tagesordnungspunkt 4

Wahl einer stellv. Sprecherin / eines stellv. Sprechers

Bisher hatte Frau Bettina Hornhues aus Burglesum die Funktion der stellv. Sprecherin inne. Dafür spricht Herr Nowack seinen Dank aus

Gemäß den Verabredungen soll der / die Sprecher/in aus dem Beirat kommen, dessen Ortsamt als nächstes die Geschäfte des Regionalausschusses führt.

Aus dem Beirat Burglesum wird daher Frau Bettina Hornhues vorgeschlagen.

Dem Vorschlag wird einstimmig zugestimmt.

Tagesordnungspunkt 5

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025

OAL Nowack erläutert vorab, dass die Beiräte Burglesum und Vegesack Beschlüsse gefasst haben, die eine Behandlung und Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans in den Beiräten reklamieren.

Es könne also im Regionalausschuss Nord keine umfangreiche Beschreibung des Themas mit abschließender Meinungsäußerung geben, sondern lediglich ein informativer Überblick über die Ziele und die Struktur der Planungen, zu der einzelne Mitglieder des Regionalausschusses Verständnisfragen stellen können.

Im Anschluss gibt Herr Just einen Überblick zum VEP. Er erläutert Stand und Ausblick sowie Anlass und Ziel des VEPs. So wurde durch Beschluss der Bürgerschaft im Januar 2012 die Erstellung eines strategischen Verkehrskonzeptes beschlossen, dessen wichtige Ziele u. a. die Entwicklung einer mittel- und langfristigen Strategie zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Bremen, ein umfassendes Beteiligungsverfahren und die Erstellung innerhalb von zwei Jahren sind.

Herr Just erläutert den integrierten Ansatz des VEP. Außer dem Güter- und Luftverkehr wurde in einem verkehrsträgerübergreifenden Spektrum alles betrachtet. Besonders zu beachten sei die Wechselwirkung mit anderen Belangen.

Mit Hilfe einer Power-Point-Präsentation (*ist dem Protokoll als Anlage beigefügt*) werden verschiedene Projekt- und Beteiligungsebenen dargestellt. So gab es bei der Beteiligung der Bürger und Träger öffentlicher Belange bisher jeweils 4 Beteiligungsrunden (Bürgerforen, Ortsbeiräte / Stadtbezirke), die die Vorstellung des VEPs zustimmend zur Kenntnis genommen

haben.

Der Verfahrensablauf besteht aus verschiedenen Etappen. Zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt eine Bestandsanalyse der Mängel und Chancen, die anderen Etappen sind bereits terminiert. In Bremen-Nord wurden die Mängel- und Verbesserungsmöglichkeiten u. a. durch thematische Messestände (Feedback-Karten für Bürger) und über die Plattform „Bremen bewegen“ erfasst. Die Auswertung der Stellungnahmen erfolgt durch Gutachter. Erkennbar sind bereits Defizite und positive Anknüpfungspunkte aufgrund der Feedbackkarten (Wünsche) der Bürger, die auch die Situation der Fuß- und Radwege sowie das Straßenumfeld betreffen.

Herr Schwarz erklärt, dass die einzelnen Beiräte dem VEP zustimmen müssten und möchte wissen, was passieren würde, sollte diese Zustimmung verweigert werden. Bedeute eine Verweigerung eine Verlängerung des Prozedere oder werde einfach darüber hinweggegangen? Außerdem möchte er wissen, warum kostenpflichtige Parkzonen eingeführt wurden, da doch die Parkflächen durch Steuergelder finanziert würden.

Herr Just antwortet, dass über die Beiräte nicht hinweggegangen werde. Diese bekämen zwei Chancen zur Abgabe von Stellungnahmen, die dem Projektbeirat vorgelegt würden. Man möge aber beachten, dass es sich um einen gesamtstädtischen Plan handle, in dem einzelne Ampelanlagen nicht bewertet werden. Eine Analyse erfolge durch die Gutachter, dazu sei die Kompetenz der Beiräte und ob man sich der Meinung anschließen könne, wichtig. Bezugnehmend auf die Parkzonen sagt er, es handle sich um zeitliche Reglementierungen um eine Langzeitbeparkung der Flächen zu verhindern.

Frau Hornhues legt dar, warum nicht der Regionalausschuss Bremen-Nord, sondern die einzelnen Ortsbeiräte die Stellungnahmen zum VEP beschließen wollen. So ist der Regionalausschuss pro Fraktion mit nur einem Vertreter besetzt, da aber die Beiratskollegen in den Beiräten auch stimmberechtigt seien, sollten diese mitdiskutieren können. Sie erklärt weiter, dass sie die Plattform „Bremen bewegen“ gut finde und möchte wissen, ob Beschlüsse dort gebündelt pro Stadtbezirk zugänglich gemacht werden.

Frau Sprehe schließt sich der Erklärung von Frau Hornhues an und möchte wissen, wann Herr Just die einzelnen Beiräte besuchen werde.

Herr Just erklärt, dass es keinesfalls Intentionen gebe, den Beiräten vorzuschreiben, wo und wie entschieden werde. Die inhaltliche Vorstellung der Analysen erfolge jedoch durch externe Gutachter und es sei innerhalb der Verwaltung nicht leistbar, alle Beiräte aufzusuchen. Sollte es Widersprüche in einem Stadtbezirk zwischen zwei Beiräten geben, müsse geschaut werden, wie diese im gesamtstädtischen Plan greifen. Er verweist noch einmal auf die übergreifende Strategie des VEPs. In den anderen Stadtbezirken kämen die Beiräte alle in großen Räumen zusammen.

Herr Boehlke unterstreicht, dass er als Ortsamtsleiter und Bürger für vieles Verständnis habe; nichtsdestotrotz gelte das Ortsgesetz für Beiräte und Ortsämter ihm als Leitfaden. Er fragt, ob die Punkte, die in den Regionalforen und von der Beiratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen aufgeführt wurden und diverse andere Schreiben, die vorliegen, in die Analyse mit eingeflossen sind.

Antwort: Ja

Frau Sprehe meint, eine Beiratssitzung ohne fachliche Beratung durch die senatorische Behörde sei nicht in Ordnung, sie habe kein Verständnis dafür, wie andere Beiräte demokratisch regeln wollen, dass alle Parteien beteiligt sind. Sie bittet Herrn Staatsrat Golasowski etwas dazu zu sagen, was geschehen werde, wenn die Beiräte auf eine Beratung bestehen.

Herr Dornstedt begrüßt die Einholung vieler Meinungen in den Bürgerforen. Er schließt sich allerdings seinen Vorrednern dahingehend an, als dass das Ortsgesetz für Beiräte und Ortsämter eine Entscheidung durch die Beiräte beinhaltet. Er bittet um Berücksichtigung dessen, dass die Beiräte selbst entscheiden wollen und meint, wenn eine Einladung ergehe, solle dieser auch

unabhängig vom Zeitfaktor gefolgt werden.

Herr Golasowski meint, es lege ein grundlegendes Missverständnis darüber vor, was der strategische VEP eigentlich ist. Es handele sich dabei nicht um die Abarbeitung von Details, sondern sei ein grobes, in die Zukunft gerichtetes Konzept. Als Beispiel nennt er die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch geeignete Maßnahmen. Gesammelt werde ein Stimmungsbild, wie aber Chancen oder Risiken bewertet werden, darüber sei gar keine Abstimmung möglich oder notwendig. In diesem Stimmungsbild seien die Bereiche Nord / Süd / Ost und West die kleinsten Einheiten, zudem handele es sich bei der Darstellung des VEPs nicht um einen operativen, sondern um einen strategischen Plan.

Herr Schupp hat eine fachliche Frage zum Radwegenetzausbau. Er möchte wissen, warum dieser aus einigen Bereichen gerade herausgenommen und die Radwege auf die Fahrbahn verlegt wurden.

Herr Just antwortet dazu, es habe keine Empfehlungen für Einzelfälle gegeben, in bestimmten Situationen seien aber Kapazitätsengpässe entstanden, die durch Gutachter bewertet wurden. Gesamtstrategisch sei dies eine Weiterentwicklung, die häufiger gemacht werde.

Frau Sprehe bezieht sich auf das von Herrn Golasowski genannte Stichwort „strategische Planung“ und meint, dies sei ein bisschen „Verarschung der Bevölkerung“, da sich jeder Bürger Mühe gegeben habe, sein eigenes Problem darzustellen. Einzelheiten würden jedoch nicht bearbeitet werden. Sie fragt sich, wozu es dann die Bürgerbeteiligung gebe.

Bürger A bemängelt, dass der Bahnverkehr nicht mit geplant werde. Dies sei ein Fehler, so ist zum Beispiel die Strecke Vegesack-Farge nur eingleisig und misch-genutzt. Dies müsse sowohl in der strategischen als auch in der operativen Entwicklung in die Planungen einbezogen werden.

Herr Just antwortet, der Schienengüterverkehr sei natürlich eine Belastung, die Planung erfolge aber nicht durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Man bewege sich zudem im gesamtstrategischen Konzept noch im Bereich der Mängel und Chancen. Sich daraus entwickelnde Maßnahmen stehen noch nicht fest, werden dann aber auch generell und nicht mikrolokal umgesetzt. Eine Auswertung der Stellungnahmen erfolge zurzeit, die tätigen Gutachter werden dabei alles würdigen. Er gibt zu bedenken, dass es sich bei dem VEP um kein gesetzliches Verfahren handele, sondern um ein gesamtstädtisches, freiwilliges Konzept.

Tagesordnungspunkt 6

Tarifgestaltung für den Schienenpersonennahverkehr: „Eine Stadt – ein Tarif“

OAL Nowack stellt zu Beginn noch einmal die Beschlüsse des Regionalausschusses vom 28.02.2012 und 03.04.2012 bezüglich der Einführung eines Einheitstarifes und der Nutzung von BOB-Automaten vor.

Zur Forderung: „Eine Stadt – ein Tarif“ erklärt Herr Lankowsky, dass zum 01.01.2013 die erste Stufe in Kraft getreten ist. Diese beinhaltet die Angleichung der Tarifstufen von Auszubildenden und Schülern. Es erging eine Aufforderung an die Bürgerschaft, dass 1. bis 2015 eine Einbindung Bremen-Nords erfolgen solle und dass 2. ein Bericht innerhalb von 6 Monaten gewünscht wird.

Im Folgenden gibt Herr Lankowsky einen Sachstandsbericht zu den Beschlüssen des Regionalausschusses. Demnach wurden die Anträge bisher aus Zeitgründen noch nicht beschlossen. Im Vorgriff wurde jedoch schon Kontakt mit dem Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN) aufgenommen. Der VBN arbeitet zurzeit an verschiedenen Modellen, Lösungsvorschläge im Detail sind allerdings noch nicht bekannt. Zum Antrag auf die Nutzung der BOB-Automaten hofft er, dass dieses Thema keine unendliche Geschichte wird, sondern es spätestens Mitte März einen aktuellen Stand geben wird. Zurzeit befinde man sich in der Prüfung. Ziel ist es, alle Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit der BOB-Funktion auszurüsten.

Herr Schwarz fragt, warum es in Bremen-Nord einen anderen Tarif gibt. Es habe etliche

Preiserhöhungen für Tickets in Bus und Bahn in Bremen-Nord gegeben, warum wurden diese nicht in allen Stadtteilen umgesetzt?

Herr Lankowsky erklärt, wie das Modell letztlich aussehen werde, sei noch nicht bekannt. Die unterschiedliche Belastung der Fahrgäste unterliege auch der Tarifgerechtigkeit, es würden sowohl kurze als auch lange Strecken zurückgelegt werden. Die darin enthaltene Solidarität könne aber diskutiert werden.

Bürger B bezieht sich auf die Aussage, dass der Tarif für Schuler und Auszubildende schon realisiert sei. Seiner Erkenntnis nach gelte der Tarif nur für Monats- aber nicht für Einzelfahrkarten.

Herr Lankowsky gibt Bürger B Recht, dass der Tarif für Einzelfahrten nicht gelte.

Tagesordnungspunkt 7

Durchbindung der Nordwestbahn

OAL Nowack erklärt, dass es auf Nachfragen, welche konkreten Änderungen technischer Vorschriften es seit Planungsbeginn gegeben habe, bisher keine Antworten gebe. Letztlich seien die Antworten nur dann von Belang, wenn es keine zeitnahe Lösung für das Durchbindungsproblem gebe. Sofern Herr Lankowsky erklären könne, dass die Durchbindung aller Züge realisiert werde, könne man auf die Antworten verzichten.

Da Herr Uwe Bredthauer von der DB Netz AG anwesend ist, gibt er Auskunft zum jetzigen Sachstand.

Bisher funktioniere die Durchbindung nicht wie erhofft, es wurden zwar mehrere Betriebsversuche gemacht, jedoch sei der zeitliche Aufwand zu groß, um den Fahrplan einhalten zu können.

Dies war so nicht vorauszusehen. Man habe sich daher schnellstens mit Vertretern der NordWestBahn und des Senators für Umwelt, Bau und Verkehrs zusammengesetzt, um Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren. Als Ergebnis erfolge eine signaltechnische Aufrüstung des alten Stellwerks. Obwohl dieses alt sei, sei es „gut in Schuss“. Es gebe aber einige technische und aufgrund von einzuhaltenden Vorschriften auftretende Probleme, da die Schaltung in den Gleisen erfolgt.

Die Planung wird aber weiter vorangetrieben, es wird ein Sondersignal eingerichtet, so dass gekoppelt weitergefahren werden kann. Benötigte Materialien werden angeschafft und erforderliche Genehmigungen wurden beantragt. Man hofft auf Fertigstellung zum Fahrplanwechsel Ende 2013.

Tagesordnungspunkt 8

Informationen zu den geplanten Kohletransporten zum Kraftwerk Farge

OAL Nowack gibt eine kurze Einführung zum Thema.

Dann stellt Herr Kolbe das Kraftwerk Farge vor. Der Standort Farge besteht seit 1924. Der Block in seiner jetzigen Form ist seit 1969 am Netz. Die Bruttoleistung beträgt 380 MW, der Nettowirkungsgrad liegt bei 42,5 %. Die Feuerung erfolgt über Steinkohle für einen Einsatz in der Mittellast. Ursprünglich war das Kraftwerk nur für Grundlast als Maximalleistung konzipiert, wurde aber inzwischen angepasst. Das Kraftwerk hat 120 Mitarbeiter und ca. 25 Auszubildende. Durchschnittlich arbeiten im Kraftwerk etwa 140 bis 150 Personen. Das Kraftwerk erzeugt insgesamt jährlich 2 Mrd. kWh Strom für ca. 2,2 Millionen Menschen.

Das energiepolitische Umfeld habe sich stark verändert. Erneuerbare Energien haben Einspeisevorrang und verdrängen die Stromerzeugung aus konventionellen Kraftwerken nach und nach. Daraus folgt für das Kraftwerk ein erheblicher Wandel bei der Fahrweise, da die Schwankungen der erneuerbaren Energien ausgeglichen werden müssen. In der Summe wird das Kraftwerk jetzt aber seltener eingesetzt, weshalb der Kostendeckungsgrad nicht mehr gegeben ist. Wirtschaftliche Überlegungen sind deshalb auch immer eine Frage in Hinblick auf die Standortsicherung.

Bereits im Jahr 1967 wurde der Wirkungsgrad des Kraftwerks deutlich verbessert, 1999 wurde zudem eine neue Hochdruckturbine angeschafft. 2012 wurde die Verfügbarkeit nochmals gesteigert. Jetzt, in 2013, ergibt sich ein neuer Versuch und die Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit

durch Bahntransporte zu verbessern. Für 2014 ist eine zukunftsorientierte Investition dahingehend geplant, die Spannungsebene an 380 KV anzuschließen. Dadurch werde die Einspeisung von Windkraftstrom möglich, was in Deutschland bisher einzigartig wäre. Zum Thema Kohlelogistik erläutert Herr Kolbe, dass bis 1998 die Kohlelieferungen ausschließlich per Bahn aus dem Ruhrgebiet erfolgten. Mit der Liberalisierung des Kohlemarktes wurde 1998 auf Importkohle umgestellt. Die Anlieferung erfolgte per Binnenschiff (täglich 2 Panmax-Schiffe mit einer Leistung von max. 60.000 Tonnen nach Nordenham), der Umschlag erfolgt über Nordenham. Parallel dazu wurde ein neues Kraftwerk in Wilhelmshaven gebaut. Durch den dort gebauten Tiefseewasserhafen wurde 2012 ein gemeinsames Logistikkonzept für die Kraftwerke Farge und Wilhelmshaven erstellt. Die Anlieferung der Kohle soll über Capesizer in Wilhelmshaven erfolgen, der Transport nach Farge auf dem Schienenweg. Geplant ist 1 Kohlezug pro Tag von Wilhelmshaven nach Bremen. Die Zugteilung erfolgt im Rangierbahnhof Bremen, von dort fahren 4 Waggongruppen pro Tag nach Farge (und leer wieder zurück). Logistikpartner ist die Heavy Haul Power International (HHPI). Für den Transport müssen Zeitfenster bei den Schienennetzbetreibern, u. a. der Farge-Vegesacker-Eisenbahngesellschaft (FVE), beantragt werden. Die Betreiber sind verantwortlich für alle Belange in und um den Schienenverkehr. Der bestehende Nahverkehrsfahrplan verändert sich nicht. Die Entladung der Kohle am Kraftwerk Farge erfolgt über Schiff oder Bahn; beide Anlagen sind funktionstüchtig. Die Genehmigung für den Betrieb beider Anlagen liegt seit 1998 vor. Prinzipiell werde es keine Änderung im Entladevorgang (6 bis 22 Uhr täglich) geben. Der Schiffsverkehr wird reduziert. Die Bahnentladungen erfolgen kontinuierlich, zur Ertüchtigung der Anlage wurden 1,6 Millionen Euro investiert.

Frau Sprehe erklärt, das Kraftwerk Farge sei ein wichtiger Arbeitgeber für Bremen-Nord, an dessen Bestand nicht gerüttelt werden solle. Ökologisch sei allerdings eine Anlieferung auf dem Wasserweg sinnvoller. Sie möchte deshalb wissen, weshalb diese Form der Anlieferung geändert werden soll. Man müsse auch den Weg gezielt im Einzelnen sehen, erst die Strecke von Wilhelmshaven nach Bremen, von dort dann die 4 Züge zum Kraftwerk. Damit werden die Anwohner durch mindestens 8 Züge täglich zusätzlich belastet. Zudem erfolge der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der 1998 eingeführt wurde, auf einer einspurigen Strecke im ½ Std.-Takt. Dass die Transporte daher in den Normalverkehr einbeziehbar seien, ist für sie nicht nachvollziehbar, da das Zeitfenster zu eng sei. Eine weitere Beeinträchtigung erfolge durch die notwendigen Schließungen der Bahnübergänge. Hauptpunkt sei jedoch die Immission, Güterzüge seien keine elektrifizierten Nahverkehrszüge. Aus den bisherigen Stellungnahmen dazu gehe hervor, dass die zulässigen Dezibelwerte eingehalten würden. Eigene Messungen der Anwohner ergäben aber ganz andere Werte. Sie fragt sich, ob die Streckenanwohner wirklich leiden müssten, nur weil die Bahn und nicht der ökologischere Schiffsverkehr genutzt werden soll.

Frau Kröger-Schurr fragt, ob es Informationen seitens des Logistikpartners über die eingesetzten Waggons gebe und ob diese mit Graugussklotzbremsen ausgerüstet seien. Sie fragt weiter, welche Folgen es habe, sollten in den Hauswänden an der Bahnstrecke Risse entstehen.

Herr Dornstedt verweist auf den Beschluss des Beirats Vegesack, zu dem bisher keine Antwort von der senatorischen Behörde eingegangen ist. Darin heißt es, der Güterverkehr solle nicht aufgenommen werden, bevor nicht alle Fragen geklärt seien. Aus einem Zeitungsartikel entnahm er die Information, dass es einen Schienenbonus für Dezibelwerte für den Güterverkehr gebe, Bremen diese aber zurückfahren solle / wolle. Herr Dornstedt verweist weiter auf den Lärm des Vulkans zu dessen Betriebszeiten. Der Lärm wurde damals hingenommen. Nach der Revitalisierung des Geländes wurden neue Lärmgrenzen eingeführt, an die sich die Betriebe halten müssten.

Die Genehmigungen für die bis 1998 durchgeführten Kohletransporte könnten also jetzt, 13 Jahre später, nicht mehr gültig sein. Als Beispiel führt er geplante Bebauungen an Autobahnen an, die inzwischen zwingend Lärmschutzwände erforderten.

Bürger C zeigt sich irritiert über die Aussage „Reservemengen weiterhin per Schiff“. Wenn weiter per Schiff angeliefert werde, wozu gebe es dann eine Entscheidung pro Bahn? Er fragt weiter nach dem Kostenverhältnis Schiff / Bahn? Und wenn dieses eine Entscheidung pro Bahn

begründe, wieso solle es dann Reservemengenlieferungen per Schiff geben und in welcher Größenordnung und in welchen Zeitabständen werden diese erfolgen?

Herr Kolbe antwortet, beim Thema „Lärm“ sei es wichtig, zwei Dinge zu trennen. Zum einen gebe es die Lärmgrenzen für den Lärm des produzierenden Unternehmens, diese werden eingehalten. Der andere Lärm betrifft die Trasse. Für die Einhaltung der dafür geltenden Lärmgrenzen sei letztendlich der Infrastrukturbetreiber verantwortlich. Die Betreiber des Kraftwerks Farge dürfen dort nicht tätig werden.

Zum Thema „Risse und Gebäudeschäden“ sagt er, es wurde bereits 30 Jahre lang per Bahn geliefert, Probleme werden von daher nicht erwartet. Diese Art der Anlieferung sei erprobt und funktional.

Zum Thema „Zeitfenster“ antwortet Herr Kolbe, diese werden vom Logistikpartner bei dem Schienennetzbetreiber beantragt, dieser prüft dann die Machbarkeit. Man habe bereits die Aussage erhalten, dass die Transporte ohne Benachteiligung existierender Fahrten möglich sei. Des Weiteren führt Herr Kolbe aus, dass Arbeitsplätze in Nordenham nicht gefährdet seien, da die Standorte Nordenham und Wilhelmshaven von derselben Firma betrieben würden. Bei Verlagerung von Kapazitäten gebe es keine Arbeitsplatzverluste. Bezugnehmend auf die Bremsen erklärt er, alles Gerät müsse vom Eisenbahnbundesamt genehmigt werden.

OAL Nowack meint, als Auftraggeber habe man doch Einfluss darauf, dass nur modernste Geräte verwendet werden.

Herr Rudat geht auf die Frage von Herrn Buchholz nach den Kostenunterschieden ein und erklärt, diese Frage würde sich so nicht 1:1 stellen. Der Zugang über Wilhelmshaven habe andere Qualitäten. Mit Nordenham wären nicht alle Provenienzen erreichbar. Die gesamte Logistikkette von Wilhelmshaven nach Farge sei günstiger. Weitere Einsparungen ergeben sich im Kraftwerk Wilhelmshaven und beim Lagerumschlag. Die Gesamteinsparung kommt dann Farge zugute.

Was die erwähnten Reservemengen angeht, erklärt Herr Rudat, dass die Züge eine Kapazität von 825.000 Tonnen pro Jahr erreichen (2800 Tonnen mit 1 Zug). Dies sei eine hohe Kapazität, die für den Bedarf des Kraftwerkes ausreichend sei. Diese Menge wurde bisher auch nicht überschritten. In Spitzenzeit bestehe in der Woche aber durchaus mal höherer Bedarf. Zur Spitzendeckung gebe es daher Kampagnen zur Deckung aus Wilhelmshaven, 85 % kämen dann per Schiene, 15 % per Binnenschiff. Zur Kostenrelation bzgl. der Transportwege erklärt Herr Rudat, dabei handele es sich um betriebswirtschaftliche Entscheidungen, die geprüft und getroffen wurden. Zahlen nennt er nicht.

Frau Hornhues kritisiert die Informationspolitik des Betriebes, alle Informationen hätte man aus der Presse bekommen. Sie fragt, wie lang die Züge seien, ob sich das Fahrtempo in Bahnhöfen verlangsamt und ob es in Bahnhöfen Durchsagen geben werde.

Herr Boehlke erklärt, die Einbindung der Kommunalpolitik wäre mangelhaft gewesen. Mit der Aussage, die Verantwortlichkeit läge beim Logistikpartner, würde man es sich zu einfach machen. In der Koalitionsvereinbarung des Landes Bremen heißt es, der Schienenlärm solle aktiv bekämpft werden. Dieses sei zu bedenken. In Grambke beispielsweise stehen viele Wohnhäuser direkt an der Bahnlinie und der Lärm nehme seit Jahren zu. Herr Boehlke versteht nicht, warum nicht weiter Schiffe zur besseren Verträglichkeit der Bürger genutzt werden. Man solle die Belange der Bürger ernst nehmen und abwägen.

Herr Henning meint, der Betrieb brauche Kohle und Tatsache sei, dass das Kraftwerk Farge keinen Einfluss auf den Transportlärm hat. Es sei eindeutig, dass es dem Kraftwerk um wirtschaftliche Belange gehe. Er schlägt vor, sich in gleicher Runde mit dem Lärmverursacher zusammen zu setzen.

Herr Tegtmeier fragt, warum es ab Wilhelmshaven nicht per Schiff nach Farge weitergehe. Erfahrungsgemäß sei das günstiger und die Weser liege vor der Tür.

Herr Rudak meint, das sei eine berechtigte Frage. Es wurden dazu Untersuchungen angestellt und auch zu seiner eigenen Überraschung ist die Wirtschaftlichkeit der Schiffstransporte gegenüber den Zugtransporten und auch dem Status Quo deutlich unterlegen.

Herr Kolbe äußert sich zur Frage der Informationspolitik. Er sagt, es gebe viele Beteiligte an dem Prozess und Ergebnisse ließen auf sich warten. Eine Konzeptausarbeitung sei jedoch wichtig, dann folge die Information der Öffentlichkeit.

Frau Hornhues wirft ein, das sei zu spät.

OAL Nowack erklärt, man habe durch innerbehördliche Vorgänge von dem Vorhaben erfahren. Nach den Prüfungen folge noch eine Überlegungsphase. Die Antworten, die das Unternehmen bekomme, seien Grundlage der Entscheidung. Diese Basis sei vor 6 Monaten noch nicht da gewesen. Er tendiert dazu, die Anregung Herrn Hennigs, die nächste Sitzung mit Teilnahme des Transporteurs durchzuführen, aufzunehmen. Dann könne die Fahrzeugtechnik vorgestellt werden. Sich wirtschaftlich zu optimieren, sei für jedes Unternehmen wichtig. Die Einbindung des Kraftwerks Farge in GDF SUEZ (weltweit) bedinge auch weltweite Entscheidungswege. Wenn Synergieeffekte genutzt werden können, müsse man sich bestimmten Zwängen stellen.

Herr Kolbe gibt Auskunft zu den gestellten Fragen. Zur Länge der Züge sagt er, diese würden geteilt in 4 Gruppen à 11 Waggons. Die Länge mit Lok beträgt ca. 170 m. Die gefüllten Waggons seien schwer, etwas unter 90 Tonnen. Allein die transportierte Kohlemenge betrage etwa 63 Tonnen.

Die Durchfahrtsituation in Bahnhöfen ist nicht bekannt.

Die Fahrplansituation sei abgestimmt und auf Konfliktfreiheit geprüft worden.

Das Zeitfenster für den Kraftwerkbetrieb belaufe sich auf werktags von 6 bis 22 Uhr. Die Transporte erfolgen so rechtzeitig, dass die Züge ab 6 Uhr am Kraftwerk bereit stehen.

OAL Nowack gibt folgende Information des Gewerbeaufsichtsamtes bekannt: Zwischen 22 und 5 Uhr verkehren keine Züge, da in diesen Zeiten andere Lärmwerte gelten.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit lässt OAL Nowack klären, ob das Thema weiter behandelt werden soll. Man einigt sich, TOP 9 zu vertagen und mit TOP 8 fortzufahren.

Frau Sprehe erklärt, es sei wichtig, dass die Bürger zu Wort kämen. Sie fordert, dass auch in den betroffenen Wohnungen (schon während des Probetriebes) gutachterliche Messungen stattfinden. Für sie ist die Erkenntnis, dass Bahntransporte wirtschaftlich am günstigsten seien, erschreckend. Da es weitere Kraftwerke in Bremen gebe, würden diese möglicherweise auch auf Bahntransporte umstellen. Der Lärm wäre dann viel größer als jetzt und hier vor Ort erfolge der erste Step.

Herr Dornstedt unterstützt die Idee, dass Vertreter der FVE zu Wort kommen sollen, obwohl diese ja letztlich für den Auftraggeber tätig seien. Herr Dornstedt zitiert einen Beschluss des Ortsamtes Vegesack zu den Kohletransporten und fordert, dass, wenn man sich erst im April erneut treffe, vorher keine Transporte durchgeführt werden.

Bürger A meint, die genannten Zahlen würden nicht passen. Genehmigungen nach §4 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) seien zwar nicht zu widerrufen, es könne aber jeder Geschädigte nach §14 BImSchG Schadensersatz beantragen. Er fragt nach den Mengen, die geliefert werden sollen und ob auch für Sonntage Kohle benötigt werde. Pro 100 Tonnen Kohle benötige man 26 Brenner. Das Kraftwerk verbrauche unter Volllast 3000t Kohle pro Tag (Film der GDF Suez). Das bedeutet, dass für den Betrieb unter Volllast 7/24 etwa 21000t Kohle pro Woche geliefert werden müssten.

Das Kraftwerk fährt Mittellast im Netz. Das bedeutet, dass mindestens 66% der Volllastkapazität erreicht werden, oder mindestens 14000t Kohle pro Woche.

Er meint weiter, zu den Transporten könne die FVE nichts sagen, Traktionsunternehmen ist die Teutoburger Wald Eisenbahn, die keine Elektroloks betreibt. Die FVE ist lediglich der Infrastrukturbetrieb, der keine Traktionsleistung erbringt. Zudem sei eine Teilung der Züge im

Bahnhof Vegesack nicht möglich, da die Einfahrgleise anders als die Ausfahrgleise liegen und die Züge demnach kreuzen müssten. Er fragt, wie das im genannten Zeitfenster (20-Minuten-Takt geplant) funktionieren solle. Nach seinen Informationen wäre die Aussage der Planer, dass das ohne Störungen unmöglich sei.

Die Fahrzeiten nennt Bürger A sibyllinisch, da auch nachts Fahrbetrieb herrsche. In Vegesack müssten Loks umgesetzt werden, das bedeute zusätzliche Zeit und Lärm. Zur wirtschaftlichen Situation merkt er an, dass man mit Partnerkraftwerken Bestpreise erzielen würde, GDF Suez habe wirtschaftlich kein Problem. Zu den Genehmigungen meint er, es gebe traditionell für alles Genehmigungen, was „durch den Schornstein geht“. Auch für die Radioaktivität in der Abluft, die dem Kraftwerk gar nicht bekannt sei. Ein Wechsel der Kohle wäre mit dieser Genehmigung zudem nicht genehmigt.

Herr Kolbe greift die Aussagen zum Betrieb des Kraftwerks auf. Zu den Informationen im Internet erklärt er, die dort genannten Werte würden sich auf den Maximalwert beziehen, im Mittel benötige man 2800 Tonnen. Alles, was per Zug angeliefert werde, werde tagsüber verbrannt werden. Zusätzliche Mengensicherheit erhalte man über Schiffstransporte..

Zu den Genehmigungen führt er aus, dass der Betrieb nach BImSchG genehmigt sei, man unterliege ständigen Messungen und auch die Schadstoffausscheidung werde permanent untersucht. Alles werde überwacht. Man habe 1998 die Bestätigung bekommen, Kohle in einer bestimmten Bandbreite verbrennen zu dürfen, außerhalb dieser Bandbreite gebe es keine Genehmigung.

Herr Bredthauer erklärt, zuständig sind die DHV Vegesack (Genossenschaftlicher Prüfungsverband für Dienstleistungen, Immobilien und Handel e.V.) und die FVE. Die Trassenanmeldung sei angekommen und werde geprüft. Als Eisenbahn des Bundes ist man verpflichtet, Anlagen zur Verfügung zu stellen, dies werde von der Bundesnetzagentur überwacht. Seiner Meinung nach kann es in Hauptverkehrszeiten zu Problemen mit dem ÖPNV kommen. Wenn Zugteilungen in Oslebshausen vorgenommen werden sollen, werden die Anfragen geprüft, es gebe keinesfalls eine Zuweisung im 15-Minuten-Takt. Danach sei die FVE zuständig. Als „Bürger“ meint Herr Bredthauer, man solle auf jeden Fall den Transporteur zur nächsten Sitzung einladen.

Bürger D fragt, wie lange die Transporte per Bahn dauern sollen – doch wohl auf jeden Fall bis 2015. Für die Zeit danach sei die Leistung des Kraftwerks Farge im Netzentwicklungsplan mit Null angegeben.

Bürger E meint, es gebe auch eine Unternehmensverantwortung gegenüber den Bürgern, man dürfe nicht nur in Wirtschaftlichkeit rechnen. Er fragt nach der Prioritätenregelung zwischen ÖPNV und Güterverkehr. Außerdem fragt er nach der Qualität der Kohle – wie sei bei Verwendung anderer Kohle die Energieeffizienz und der Wirkungsgrad. Weiter fragt er, ob die Lagerfläche – da dort nur der Überschuss gelagert werden solle – praktisch leer sei, da die Kohle 1:1 genutzt werde. Auch er fragt nach den Sonntagsnutzungen.

Herr Kolbe erklärt, die Planungen zum Betrieb laufen bis 2024, da immer nur bestimmte Zyklen (6 Jahre) geplant werden. Aus heutiger Sicht ist es Ziel, das Kraftwerk bis 2024 zu betreiben. Dies ist aber noch nicht fixiert.

Zur Quantität der Kohle erklärt er, man verbrenne an 6 Tagen die Woche, d. h., 6 mal 2800 Tonnen. Auch an etlichen Wochenenden werde der Betrieb gefahren, jedoch nicht an allen. Der Lagerbestand muss als Sicherheitsreserve aufgebaut werden, damit die Versorgungssicherheit gewährleistet ist.

Zur Qualität der Kohle erläutert er, die Qualität habe auch immer Einfluss auf die Mengen und den Wirkungsgrad. Man verwende Kohle, die innerhalb der Genehmigungsspezifikation zulässig sei. Über Wilhelmshaven werden alle Provenienzen und alles eingesetzt, was sich wirtschaftlich nach Europa transportieren lässt. Bestimmte, geringere Qualitäten werden zum Großteil von anderen Märkten abgesaugt.

Bürger F erklärt, er habe bereits die Kohlenzügetransporte vor 1998 miterlebt und meint, der

Lärm beim Bremsen lasse sich mit dem von Düsenjets vergleichen. Das Unternehmen habe eine Verpflichtung gegenüber den Anwohnern. Ob der Transport per Bahn tatsächlich günstiger sei, konnte seiner Meinung nach hier nicht gesagt werden. Er habe den Eindruck, man pokere mit den Transporteuren, um die Kosten für Schiffstransporte zu senken. Er bittet, die Entscheidung zu überdenken und gibt zu bedenken, dass das Unternehmen in Bremen-Nord anderenfalls nicht mehr gut gelitten sein könnte.

Bürger G sagt, er sei Anwohner sowohl an der Bahn als auch an der Autobahn. Als solcher habe er bereits einen Antrag auf Lärminderungsmaßnahmen gestellt. Er gibt als Statement ab, dass er die Kohlentransporte per Bahn ablehnt.

Er hat eine Frage in Bezug auf den Verkehrsentwicklungsplan dahingehend, wie weit die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt untersucht wurden und ob wie weit die Ziele des VEPs und des Unternehmens auseinander driften. Man möge außerdem an die Kunden denken – wie wolle man das Produkt in Zukunft noch attraktiv verkaufen?

Bürger H berichtet, auch er habe die Kohlezüge vor 1998 erlebt und meint, die heutigen Waggons seien auch nicht besser. Es sollte andere Möglichkeiten geben. Er fragt, ob die Bahnstrecke überhaupt für Schwerlastverkehr geeignet sei.

Herr Golasowski erläutert, dass das Thema der Bahntransporte im VEP kein Thema wäre. Allerdings gibt es bereits einen Lärmaktionsplan für Bremen, in dem festgelegt ist, welche Lärmschutzmaßnahmen Priorität haben. Er meint, er höre der Diskussion sehr unglücklich zu. Man sei bestrebt, den Verkehr von der Straße auf die Schiene und von der Schiene auf Schiffe zu verlagern, dies sei als Schritt zur Lärminderung gut geeignet. Die vorgestellte Unternehmensplanung empfindet er als Rückschritt. Er zeigt sich aber pessimistisch, dass Verbote greifen würden, da es nur geringe Einflussmöglichkeiten gebe. Er richtet die herzliche Bitte an die Unternehmensvertreter, ihre Entscheidung nochmals zu prüfen. Der Schienenbonus werde irgendwann fallen und die Lärmschutzforderungen höher werden. Man solle auch dahingehend einen Risikoaufschlag machen. Wenn sich dann doch für die Schiene entschieden werde, habe er eine weitere Bitte: Man möge bei der Beauftragung eines Logistikunternehmens Einfluss nehmen auf das Transportmaterial, dort gebe es große Unterschiede. Herr Golasowski verweist noch einmal auf die Verantwortung gegenüber den Bürgern.

Herr Kolbe erwidert, dass das Thema „eingesetzte Technik“ bereits vermerkt und im Vorfeld vielfach besprochen wurde. Transporteur sei die Firma Heavy Haul Power International (HHPI), als Besteller habe man Einfluss auf bestimmte Technik genommen. Details bittet er in der nächsten Sitzung mit dem Transporteur zu klären.

Er erklärt weiter, dass man sich in bestehenden Genehmigungen bewege. Nichtsdestotrotz seien die Entscheidungen mit dem Gewerbeaufsichtsamt abgestimmt. Man dürfe sich sowieso nur innerhalb aktuell gültiger Lärmimmissionen bewegen, die Genehmigungen würden daran angepasst werden. Da man eine Bestandgenehmigung habe, hätte man auch so starten können, gleichwohl habe man eine Änderungsanzeige eingereicht. Ein Nachweis darüber sei vorhanden.

Frau Sprehe fragt, ob der Auftrag denn schon vergeben sei und wann die Transporte beginnen sollen. Da Herr Bredthauer erklärt habe, dass man im 15-Minuten-Takt nicht fahren könne, bedeute dies, man benötige riesige Stundenkontingente. Das heißt, man fahre morgens um 5, mittags und um 22 Uhr. Sie verweist nochmals auf den Beschluss des Beirats Vegesack und möchte diesen zum Antrag im Regionalausschuss erheben:

Herr Kolbe antwortet, ja, der Auftrag sei erteilt worden. Es sei ein Vertrag mit Transportkapazitätssicherung vorhanden. Die Aufnahme der Transporte ist ab März / April 2013 geplant. Zur möglichen Einschränkung des bestehenden Verkehrs meint er, der Fahrplan sei von beiden involvierten Infrastrukturbetreibern (DB Netze und FVE) genehmigt und auf Konfliktfreiheit geprüft worden. Bezüglich der Uhrzeiten meint er, zwischen 6 und 22 Uhr werde entladen, das bedinge eine zeitgerechte Zustellung, so dass man realistischerweise werktags ab 5.30 Uhr unterwegs sei.

Herr Hennig findet die Zahlenspiele menschenverachtend, zumal der Bürger im Vergleich dazu mit Umweltzonen und Umweltplaketten schikaniert werde.
Er stellt den Antrag zum Tagesordnungspunkt 8, dass die Betreiber von Kraftwerk und Schiene aufgefordert werden, vor Klärung der noch offenen Fragen (auf der nächsten Sitzung) keine Transporte durchzuführen.

Frau Sprehe erinnert an den bereits von ihr gestellten Antrag, den Vegesacker Beschluss zum Antrag im Regionalausschuss zu erheben, dessen Inhalt der Forderung von Herrn Hennig entspricht.

Es folgt die Abstimmung zum Antrag, der mit 7 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung angenommen wird.

Damit ist folgender Beschluss gefasst:

„Die Farge-Vegesacker-Eisenbahn-Gesellschaft mbH wird aufgefordert, vor einer den Regionalausschuss Bremen-Nord zufriedenstellenden Klärung des Sachverhalts keine Kohletransporte auf dem Schienenstrang zwischen Vegesack und Farge durchzuführen. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Angelegenheit von öffentlichem Interesse. Der Regionalausschuss Bremen-Nord und vor allem die betroffene Bevölkerung sind vorab umfassend zu informieren und zu beteiligen.“

Es wird weiter beschlossen, die nächste Sitzung des Regionalausschusses möglichst vor dem bisher geplanten 4. April 2013 durchzuführen.

Tagesordnungspunkt 9

Grünflächenunterhaltung sowie Pflege und Unterhaltung der Stadtmöblierung

entfällt

Der TOP wird vertagt in die nächste Sitzung.

Herr Scharf verlässt die Sitzung.

Tagesordnungspunkt 10

Eine Stadt – ein Beirats-Informationssystem – Beschlussfassung

Frau Kröger-Schurr erklärt, zu diesem Antrag laufe in der Bürgerschaft schon eine umfangreiche Anfrage.

OAL Nowack fragt, ob diese bereits vorliege.

Frau Kröger-Schurr antwortet, die Anfrage wurde von den Regierungsparteien gemeinsam ausgearbeitet.

Herr Hennig meint, deswegen könne der Regionalausschuss trotzdem einen Beschluss fassen.

Ergebnis

Der Antrag wird mit 6 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen angenommen.

Tagesordnungspunkt 11

Resolution zum Bauamt Bremen-Nord - Beschlussfassung

Frau Kröger-Schurr erklärt, man habe sich interfraktionell noch einmal mit der Blumenthaler Resolution auseinander gesetzt und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Satz

„Dabei erwartet der Beirat von der Leitung und allen Mitarbeitern des BBN eine Grundeinstellung, die geprägt ist vom festen Willen, die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen in ihrem jeweiligen Begehren zu unterstützen“

ersatzlos gestrichen werden soll. Wenn eine Forderung erhoben werden soll, möge man diese positiver formulieren.

Frau Sprehe erklärt, sie habe den Vegesacker Beschluss verteilt und erhebt den Antrag, die Blumenthaler Resolution durch diesen zu ersetzen.

Herr Hennig schließt sich dem an.

Es wird Gelegenheit gegeben, den Antrag zu lesen. Im Anschluss erklärt Frau Hornhues, der Beschluss sollte eine Formulierung enthalten, dass der Dienstleistungscharakter an erster Stelle stehen sollte.

Herr Schwarz meint, auch er würde den Text ein bisschen schärfer formulieren, da aus Erfahrung viele Dinge nicht entschieden bzw. verschleppt würden. Er fordert ein bisschen mehr Druck. Das Bauamt sei Dienstleister für die Bürger, nicht Verhinderer.

Frau Sprehe erklärt, dass die Formulierung „...Verwaltungsabläufe des Bauamtes Bremen-Nord durch eine organisatorische Vergrößerung der Entscheidungsbefugnisse Vorort zu stärken und insgesamt die Serviceleistungen bedarfsgerecht personell besser auszustatten.“ genau das heißt.

Viele Entscheidungen (95 %) des Bauamtes Bremen-Nord (BBN) würden gut und schnell durchgearbeitet werden. Die Intention der schlampigen Bearbeitung müsse aus einem Beschluss rausgehalten werden. Die Entscheidungsfreiheit des BBN müsse gestärkt werden.

Herr Hennig meint, es werde ein Zustand diskutiert, dessen Entstehung alle tatenlos zugesehen hätten. Das BBN sei personell sukzessive entleert worden. Das sei zwar bemerkt worden, aber man habe tatenlos zugesehen. Es könne nicht richtig sein, dass die letztendliche Kompetenz dem Bauamt genommen wurde. Diese Praxis gelte es aufzuhalten, deswegen sei der Vegesacker Antrag ausreichend.

Herr Schupp widerspricht und erläutert die Blumenthaler Resolution am Beispiel „Lüssumer Straße“. In dem Fall habe das BBN eine Veränderungssperre durchgedrückt, sich aber dann ein Jahr lang nicht bewegt. Solche Vorfälle würden übersehen werden, er halte deshalb den Vegesacker Antrag für zu lasch.

Frau Sprehe meint, man würde keine Anträge für Einzelfälle stellen.

Die Abstimmung bringt folgende Ergebnisse:

Der Antrag Blumenthals wird mit 2 Ja-Stimmen und 6 Nein-Stimmen abgelehnt.
Der Antrag Vegesacks wird mit 6 Ja-Stimmen und 2 Nein-Stimmen beschlossen.

Tagesordnungspunkt 12

Verschiedenes

Herr Boehlke erklärt, er habe das Thema „Verkehrsüberwachung“ angesprochen, aber bisher keine Antworten erhalten. Er bittet, da noch einmal nachzuhaken.

Herr Buchholz berichtet, es habe ein Öffentlichkeitstag des BBN stattgefunden, an dem der Leiter Urlaub hatte. Herr Buchholz meint, der Leiter hätte sein Amt wohl nicht richtig verstanden.

Herr Hennig regt an, zur nächsten Sitzung des Regionalausschusses nicht nur die Betreiber der Schiene, sondern auch den Staatsrat und Vertreter der Bahn AG Netze einzuladen.

OAL Nowack schließt die Sitzung um 21.41 Uhr

Nowack
Ortsamtsleiter

Schupp
Ausschusssprecher

Rohde
Protokoll