

Niederschrift zur 5. Sitzung des Regionalausschusses am Mittwoch, den 06.03.2013 um 18.30 Uhr im großen Sitzungssaal des Stadthauses Vegesack, Gerhard-Rohlf's-Str. 62a 28757 Bremen

Beginn: 18.30 Uhr
Ende: 21.10 Uhr

Vorsitzender: Ortsamtsleiter Herr Nowack
Schriftführerin: Frau Rohde

Tagesordnung:

1. (18.30 Uhr) Eröffnung und Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung
2. (18.35 Uhr) Genehmigung der Niederschrift zur 4. Sitzung vom 31. Januar 2013
3. (18.40 Uhr) Kohlentransporte zum Kraftwerk Farge
4. (19.45 Uhr) Grünflächenunterhaltung sowie Pflege und Unterhaltung der Stadtmöblierung
5. (20.15 Uhr) Verschiedenes

Anwesende Mitglieder:

Blumenthal:

Kröger-Schurr, Gabriele
Schupp, Alex
Thormeier, Hans-Gerd für Schwarz, Ralf
Krohne, Anke (beratend)
Sociu, Harald-Christian (beratend)

Burglesum:

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

Vegesack:

Scharf, Detlef
Schulte im Rodde, Christoph (ab 18.36 Uhr)
Sprehe, Heike
Rodewald, Marcus (beratend) für Buchholz, Rainer
Kurt, Sabri (beratend)
Sonnekalb, Ralf (beratend)

Sonstige Teilnehmer:

Florian Boehlke (Ortsamtsleiter Burglesum)
Heiko Dornstedt(Ortsamtsleiter Vegesack)
Reinhard Behr, (Referat Grünordnung, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Henrik Wilkening, Geschäftsführer Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH
Martin Mehrtens, Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH
Uwe Bredthauer, Sonderprojekte DB Netz AG, Regionalbereich Nord

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 einstimmig genehmigt.

Tagesordnungspunkt 2

Genehmigung der Niederschrift zur 4. Sitzung vom 31.01.2013

Die Liste der anwesenden Mitglieder wird um Herrn Schulte im Rodde ergänzt. Herr Kurt hat als *beratendes* Mitglied an der Sitzung teilgenommen.

Die Niederschrift zur 4. Sitzung vom 31. Januar 2013 wird mit den Änderungen bei 6 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

Tagesordnungspunkt 3

Kohletransporte zum Kraftwerk Farge

Herr Nowack fasst kurz den Inhalt der letzten Regionalausschusssitzung zum Thema zusammen und erklärt, in der heutigen Sitzung gelte es die damals offen gebliebenen Fragen rund um den Transport zu klären.

Es wurden daher Vertreter der beteiligten Unternehmen (Farge-Vegesacker-Eisenbahn GmbH, DB Netz AG und Heavy Haul Power International) eingeladen. Die Geschäftsführerin von Heavy Haul Power International (HHPI) hat jedoch trotz bereits erteilter Zusage die Teilnahme an der Sitzung kurzfristig abgesagt.

Herr Nowack stellt daher anhand von Fotos die möglicherweise für den Transport in Frage kommenden Lokomotiven und Waggons vor. Er weist darauf hin, dass die Waggons alle noch mit Graugussbremsen ausgerüstet sind. Dies liege in erster Linie daran, dass neuere Bremsbeläge vom Eisenbahn-Bundesamt auf dem deutschen Gleisnetz noch nicht zugelassen seien.

Das Unternehmen HHPI wurde seiner Meinung nach als Transporteur ausgewählt, weil es die komplette, geschlossene Transportkette anbieten kann. HHPI besitze zwar keine eigenen Fahrzeuge, habe jedoch Güterzüge für die Dauer des Vertrages mit GDF Suez geleast und dem Vernehmen nach Schiffe gechartert.

Herr Wilkening als Vertreter der Farge-Vegesacker-Eisenbahn GmbH (FVE) stellt seinen Betrieb als Dienstleister vor Ort vor. Er meint, die auf den Fotos vorgestellten Fahrzeuge seien für die Verwendung durchaus normal.

Herr Wilkening führt aus, dass nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Schieneninfrastrukturbetreiber verpflichtet sind, Genehmigungen zur Nutzung der Schieneninfrastruktur allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsgesellschaften zu gewähren. Nach deren Anfrage wird ein Fahrplan erarbeitet, dann wird die Genehmigung erteilt und ein Vertrag ausgearbeitet. Wenn Kapazitäten frei sind, muss deren Nutzung gewährt werden. Die FVE gelte im Bereich Bremen-Nord als Monopolist, da der Transporteur nicht auf andere Betreiber ausweichen könne. Von daher könne die FVE eine Genehmigung nicht ablehnen. Den Anforderungen müsse Genüge getan werden. Da zudem die Anlage im technischen Umfang mit freien Kapazitäten vorhanden ist, sei man seitens der FVE an seine Aufgabe als Infrastrukturbetreiber gebunden.

Während der folgenden Diskussion wird deutlich, dass die FVE kein Mitspracherecht dabei hat, welche Fahrzeuge benutzt werden. Es werden nur Rahmenbedingungen (zum Beispiel bezüglich der Zuglänge) in den Schienennetznutzungsbedingungen festgelegt.

Sowohl die FVE als auch die DB Netze AG stehen unter dem Zwang, Transporte zulassen zu müssen, da nach EU-Recht ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz gegeben sein muss.

Die Kompatibilität neuer Zulassungen mit den Fahrplänen wird geprüft, die Kapazitäten werden vergeben unter Berücksichtigung des Vorrangs des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Vor Erteilung einer Zusage wird im Vorfeld eine Trassenstudie durchgeführt; bei Nichterfüllbarkeit der Wünsche des Antragstellers werden diesem Vorschläge unterbreitet. Ziel ist es, beides (SPNV und Güter) fahren zu können.

Vorgesehen ist eine einmalige, planmäßige Kreuzung der Züge in Blumenthal. Es liegen Fahrplananfragen für die Zeit zwischen 5 und 22 Uhr vor. Die Anfragen umreißen jedoch nicht die genehmigte Zeit, sondern beziehen sich auf die Planungen des Kunden ab Vegesack.

Das Gesamtaufkommen aller Züge beläuft sich dann auf etwa 80 Personenzügen und 8 bis 12

Güterzügen (inklusive der Kohlenzüge) pro Tag.

Es liegen allerdings weitere Gleisanschließer an der Strecke, wenn diese Kunden es wünschen, kann sich der Verkehr weiter erhöhen.

Theoretisch ist die Kapazität für 48 Güterzüge pro Tag (zwei Züge pro Stunde) gegeben.

Der SPNV fährt auf dem Schienennetz der FVE mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h, der Güterverkehr mit 60 km/h. Da die Güterzüge durchfahren, wird kein zusätzliches Gefährdungspotential erwartet.

Auf dem Schienennetz der DB Netz AG sind Güterzüge 100 km/h schnell, bei der Durchfahrt im Bahnhof Burg etwa 80 km/h, da dort eine zweispurige Strecke mit anderem Standard vorhanden ist. Warndurchsagen an Bahnhöfen gebe es nur bei schnellfahrenden Zügen.

Zu den Sicherheitsmaßnahmen an Querungen und Bahngleisen wird erläutert, dass alle genehmigten Bahnübergänge der FVE nach technisch neuestem Stand gesichert sind.

Frau Sprehe konstatiert, dass eine Einflussnahme auf das verwendete Material vom Kraftwerk vorgenommen werden müsse. Obwohl dessen Vertreter bereits auf den Transporteur verwiesen haben, sei eine Einflussnahme sicher möglich. Sie weist weiter darauf hin, dass es fahrlässig sei, wenn an Bahnsteigen nicht gewährleistet sei, dass Warndurchsagen erfolgen.

Herr Nowack schlägt vor, diese Forderung in dem noch zu beschließenden Antrag zu ergänzen.

Zur Frage, ob das Kraftwerk seine monatlich 5000 Tonnen produzierter Flugasche, die bisher ein- bis zweimal im Monat per Schiff abtransportiert wurde, künftig auch per Bahn abtransportiert werden solle und ob dazu tatsächlich billigste Waggons eingesetzt werden würden, antwortet Herr Wilkening, dass ihm darüber nichts bekannt sei. Herr Nowack meint, wahrscheinlich werde die günstigste Transportkette genutzt. Eine Entscheidung über den günstigsten Gesamtpreis falle wohl nicht in Farge, sondern im Zentraleinkauf von GDF Suez in Brüssel. Von dort werde auch beauftragt. Frau Weiland (Geschäftsführerin HHPI Deutschland) habe erklärt, man nutze Güterwaggons Baujahr 2006, die allerdings nicht über das neueste Bremssystem verfügen. Für dieses gibt es nur wenig Anbieter, da es zurzeit noch sehr teuer ist. Das Zulassungsverfahren für Kunststoffbremsen ist in Deutschland auch noch nicht abgeschlossen (s. o.).

Auf Nachfrage von Herrn Boehlke erläutert Herr Bredthauer, dass als Aufsichtsbehörde auch für den Lärmschutz das Eisenbahn-Bundesamt zuständig ist. Dieses kann der DB Netz AG Beschränkungen auferlegen. Anträge müssten dort gestellt werden. Selbst darf die DB Netz AG nur im Bereich „Geschwindigkeit“ Beschränkungen erlassen, da dann jedoch die eigene Leistungsfähigkeit eingeschränkt wird, wird davon abgesehen. Auf dem Streckennetz könne gefahren werden, was immer möglich ist. Auf dem Schienennetz der DB Netz AG gelten keine anderen Rahmenbedingungen als auf dem der FVE.

Das Kraftwerk Farge hat sich mündlich verpflichtet, zwischen 22 und 5 Uhr nicht zu fahren.

Weiter wird erläutert, dass auch die angesprochene Sicherheit auf den Gleisen nicht von der Auslastung des Fahrweges abhängt. Das Sicherheitssystem ist so weit ausgereift, dass es sich ausschließende Fahrwege erkennt. Es wird kein Zeit- sondern ein Raumabstand im Verkehr eingehalten. Ein Fahrweg kann nur genutzt werden, wenn er frei ist. Eine höhere Belastung des Schienenweges bedeutet daher keine höhere Unfallgefahr.

Es wurde ebenso die Beeinflussung des Fahrplans hinsichtlich der Pünktlichkeit des SPNV geprüft, entsprechende Zeitpuffer sind gegeben.

Zum Thema Lärm ergänzt Herr Wilkening, dass Lärmschutzmaßnahmen erst ergriffen werden, wenn in Schallgutachten ermittelte und errechnete Schwellenwerte überschritten werden.

Herr Dornstedt verliert dazu eine Antwort des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) auf eine entsprechende Anfrage des Beirats Vegesack (*Anlage zum Protokoll*).

Die darin enthaltene Kernaussage lautet *[...Im Planfeststellungsverfahren zur Reaktivierung der FVE für den Schienenpersonennahverkehr wurde der Lärmpegel unter Berücksichtigung von Güterverkehren berechnet. Der Lärmpegel liegt dabei ausweislich des Schallgutachtens unterhalb des zulässigen Grenzwertes von 59 dB(A) am Tag. Da auch unter Berücksichtigung von Güterverkehren der berechnete Grenzwert nicht überschritten wird, werden*

bei Aufnahme des Kohleverkehrs keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen für die Anlieger der Strecke erforderlich. ...].

Da seitens der Mitglieder des Regionalausschusses und der Bürger bezweifelt wird, dass die angegebenen Grenzwerte eingehalten werden, wird nach weiteren Maßnahmen des Gewerbeaufsichtsamtes in solchem Fall gefragt. Herr Dornstedt meint, die Antwort des SUBV sehe nicht so aus, als würde das Gewerbeaufsichtsamtsamt als Ordnungsbehörde einschreiten.

Herr Bredthauer teilt weiter mit, dass die Verkehre der Kohlenzüge zwischen Wilhelmshaven und Petershagen stattfinden. Es fahren jetzt bereits jeden Tag 3 volle Kohlenzüge auch durch den Bremer Hauptbahnhof. Die Waggons sind oben offen, jedoch gebe es keine Staubentwicklung und die Waggons seien auch nicht außergewöhnlich laut. Laut Herrn Wilkening sollen die ersten Züge zum Kraftwerk Farge Anfang April fahren.

Frau Hornhues bittet, in den Antrag mit aufzunehmen, dass das Kraftwerk Farge darlegt, wie der Kohlenverkehr die CO²-Bilanz beeinflusst.

Bürger A meint, dass die Transporte mit modernen Waggons hinzunehmen seien. Seines Wissens wurden die vorhandenen Kajen durch das Kraftwerk Farge nicht ertüchtigt, so dass die Schiffsentladung zurzeit so langsam sei, dass die Liegekosten den Rahmen sprengen würden. Auf seine Fragen nach dem Transportweg erklärt Herr Mehrstens, dass die FVE keine eigenen Wagen nutze und die Kohle durch HHPI transportiert werde. Der jeweilige Zug fahre nach Vegesack, dort werde die Lok umgesetzt und der Transport geht weiter nach Farge auf das Kraftwerkgelände. Das Kraftwerk hat eine eigene Lok, die die Wagen dann in das Werk zieht.

Auf weitere Nachfragen führt Herr Wilkening aus, dass für den Lärmimmissionsschutz nicht die Eisenbahnbetreiber, sondern als Verursacher der Lärmquelle das Verkehrsunternehmen zuständig ist. Der Bund hat freiwillig für ein Lärmsanierungsprogramm Mittel bereitgestellt, um Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen, ist dazu allerdings nicht gesetzlich verpflichtet. In der Regel werden Lärmschutzmaßnahmen nur im Zuge von Neubauten oder wesentlichen Änderungen der Bahnanlagen ergriffen. Es ist außerdem ein Wegfall des „Schienenbonus“ geplant.

Zur möglichen Abnutzung des Schienenweges wird erläutert, dass ein spezifischer Verschleiß aufgrund höherer Anfangswerte / Geschwindigkeiten des Personenverkehrs festzustellen ist. Notwendige Instandsetzungsmaßnahmen werden daher eher aufgrund dessen erwartet, nicht aber aufgrund der Nutzung der Gleise durch den Güterverkehr, da dieser durchfährt.

Nach kurzer, erneuter Diskussion zur Sicherheit an Bahnübergängen beantragt Frau Sprehe, zur nächsten Sitzung des Regionalausschusses Vertreter des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr einzuladen, um die Schallgutachten und deren Berechnungsergebnisse zu erläutern. U. a. möchte sie wissen, ob die selbst durchgeführten Messungen der Anwohner in die Ergebnisse mit eingeflossen sind.

Weiter regt sie an, da es im Bereich Bremen-Stadt bereits einige Beiräte gibt, die von Bahnlärm betroffen sind, sich in dem dort gegründeten Bahnlärm-Ausschuss zu betätigen.

Herr Nowack meint, die Entsendung von Vertretern in den Bahnlärm-Ausschuss müsse jeder Beirat für sich organisieren. Sodann stellt er die Beschlüsse der Beiräte Vegesack und Burglesum vor, die er, da sie inhaltlich sehr ähnlich sind, zu einem Vorschlag zusammengefasst hat.

Dieser Vorschlag soll ergänzt werden um die Forderungen nach

- Warndurchsagen an Bahnhöfen bei durchfahrenden Güterzügen,
- Transparenz bei der Lärmschutzberechnung,
- Aufnahme der CO²-Bilanz (Unterschied Bahn / Schiff)
- Geschwindigkeitsdaten bei der Durchfahrt des Bahnhofes Burglesum.

Mit diesen Ergänzungen wird dem Beschlussvorschlag mit 8 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung

zugestimmt.

Beschlusstext:

Ausgehend von der Tatsache, dass sich die Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf dem Schienenstrang durch Burglesum und Vegesack nach Farge rechtlich nicht verhindern lässt, hat der Regionalausschuss Bremen-Nord beschlossen:

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird aufgefordert, für einen umfassenden Schutz der anliegenden Wohnbevölkerung Sorge zu tragen. Hierzu sind geeignete Maßnahmen entlang der Fahrstrecke zu treffen, z. B. durch Errichtung von Lärmschutzwänden. Es ist die Aufgabe des Fachressorts, die hierzu erforderlichen Zuständigkeiten zu klären und die Verantwortlichen mit der Umsetzung zu beauftragen.

Der Regionalausschuss Bremen-Nord fordert in diesem Zusammenhang eine umfassende und jeweils zeitnahe Information der Betroffenen und des Beirates über den Sach- und Planungsstand.

Das Gewerbeaufsichtsamt wird aufgefordert, regelmäßig Messungen hinsichtlich Lärm und Erschütterungen durchzuführen und bei einem Überschreiten der zulässigen Grenzwerte sofort entsprechende Regelungen zu treffen. Hierbei ist der beabsichtigte Wegfall des „Schienenbonus“ bereits zu berücksichtigen.

Bei der Beurteilung der Grenzwerte sind die Nähe des Klinikums Bremen-Nord, der Grundschulen, der Spielplätze und der Altenheime besonders zu berücksichtigen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu treffen, die eine Beeinträchtigung des Personenverkehrs zwischen Bremen-Farge und dem Hauptbahnhof ausschließen.

Der Regionalausschuss Bremen-Nord stellt fest, dass die Nachtruhe zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr in jedem Fall einzuhalten ist.

Der Regionalausschuss Bremen-Nord kritisiert die mangelnde Transparenz des Kraftwerkbetreibers in der Darstellung der Wirtschaftlichkeit gegenüber dem bisherigen Transportweg mittels Binnenschiff und erwartet eine Offenlegung der Kostenschätzung beider Transportwege.

Es muss sichergestellt werden, dass vor der Durchfahrt von Güterzügen durch die Bahnhöfe/Haltepunkte Personen auf den Bahnsteigen vor der nahenden Gefährdung gewarnt werden.

Der Regionalausschuss Bremen-Nord fordert eine Darstellung und Erläuterung der Berechnung der Lärmpegel und des Lärmgutachtens für die Streckenabschnitte zwischen Burglesum und Vegesack sowie auf der Trasse der Farge-Vegesacker-Eisenbahn.

Gleiches gilt für die Darstellung der CO₂-Bilanz der Transporte Schiff-Schiff vs. Schiff-Schiene.

Abschließend wünscht der Regionalausschuss Bremen-Nord Auskunft über die Geschwindigkeiten der Güterzüge in den verschiedenen Streckenabschnitten zwischen Burglesum und Farge.“

Als Folge wird die gemeinsame Anfrage der Blumenthaler und Burglesumer Linksfraktionen zum Fahrzeugaufkommen auf der eingleisigen Strecke zwischen Farge und Vegesack zurückgezogen.

Der gemeinsamen Anfrage der Blumenthaler und Burglesumer Linksfraktionen zur weiteren Nutzung der Pier des Kraftwerks Farge wird mit 7 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung zugestimmt.

Tagesordnungspunkt 4

Grünflächenunterhaltung sowie Pflege und Unterhaltung der Stadtmöblierung

Da das Thema „Grünflächenunterhaltung“ vor kurzer Zeit in den Beiräten Burglesum und Vegesack diskutiert wurde, bittet Herr Nowack Herrn Boehlke und Herrn Dornstedt, die Ergebnisse kurz vorzustellen.

Herr Boehlke erläutert, dass Herr Behr im Beirat Burglesum die spezielle Bedeutung der Grünflächenunterhaltung für Burglesum dargelegt hat. Über allem schwebt die Information, dass in der Grünpflege immer mehr gespart werden soll. Als Folge leidet das Erscheinungsbild des

Stadtteils und ein Verlust an Attraktivität wird erwartet. Der Beirat Burglesum hat daher beschlossen, sich die Situation in Gesamt-Bremen-Nord darstellen zu lassen.

Herr Dornstedt fügt ergänzend zum Thema Stadtmöblierung hinzu, dass dieses in Vegesack anlassbezogen diskutiert wurde. Nach Auflösung des Bauamts Bremen-Nord sei einiges „auf der Strecke geblieben“. Inzwischen wurden viele Organisationseinheiten ausgegliedert bzw. zu Eigenbetrieben umfunktioniert. Die dadurch entstandenen Reibungsverluste hätten die Situation nicht entschlackt, sondern eher schwieriger gemacht. Als Beispiel nennt er die Behebung eines Schadens, deren Zuständigkeit zwischen dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) und den Umweltbetrieben Bremen (UBB) hin und her geschoben wurde. Auch für Bänke in öffentlichem Raum, die über Jahre mit Grünspan bezogen seien, da sie nicht mehr turnusmäßig gereinigt würden, sei keiner mehr zuständig. Er fordert, dass Ansprechpartner benannt werden, um öffentliche Aufgaben zu erfüllen.

Herr Nowack beschreibt ähnliche Situationen in Blumenthal. Auch die Pflege des Straßenbegleitgrüns sei nicht gegeben.

Her Behr führt aus, dass man die Grünflächen teilen müsse in

1. öffentliche Grünflächen und
2. öffentliche Straßenflächen (Straßenbegleitgrün).

Für den Bereich der öffentlichen Grünflächen gibt es einen Jahresvertrag mit dem Umweltbetrieb Bremen (UBB). Jährlich werden den Beiräten Listen vorgelegt, die diesen die Möglichkeit zur Abstufung bieten.

Es gibt folgende sechs Pflegestufen für öffentliche Grünflächen:

- 0: kleine Flächen unter 1000 qm, die relativ viel Arbeit bedeuten
- 1: hierunter fallen zurzeit zwei Grünanlagen: Knoop's Park und der Stadtgarten.
Die Einstufung erfolgt nach Frequentierung und evtl. vorhandenen denkmalgeschützten Anlagen.
- 2: Anlagen, die fast denen der Stufe 1 entsprechend, aber etwas weniger Pflege beinhalten
- 3: 80 % aller Grünflächen
- 4: Wege in freier Landschaft. Diese werden relativ wenig unterhalten, kaputte Bänke werden z. B. nicht ersetzt.
- 5: Reine Sukzessionsflächen. Die Pflanzen wachsen ohne Eingriffe, es werden lediglich Sicherungsmaßnahmen vorgenommen.

Insgesamt richtet sich die Pflegeintensität auch nach der Wetterlage.

Die Unterschiede im Straßenbegleitgrün umfassen

- a. die gesamten Straßenbäume (die Finanzierung hier erfolgt durch SUBV)
- b. die Flächen unter den Bäumen (die Finanzierung hier erfolgt durch das ASV, in der Regel wird 2-3 mal jährlich gepflegt)
- c. die Fußgängerzonen (hier gibt es strittige Fälle der Zuständigkeiten, bisher war die Gartenbauabteilung, jetzt ist das ASV zuständig).

Inzwischen gibt es die Zusage des ASV, dass alles, was zur öffentlichen Straßenverkehrsfläche gehört (auch Bänke, Kunstwerke, Spielgeräte etc.) vom ASV unterhalten wird.

Eine zweite Zusage lautet, dass für das Straßenbegleitgrün an den UBB ein Jahresauftrag erteilt werden soll. Dies ist aber erst geplant und zurzeit noch offen.

Zur Finanzierung legt Herr Behr dar, dass die Gelder für öffentliche Grünflächen in diesem Jahr nicht gekürzt wurden. Da aber immer mehr Flächen auch von anderen dazu kommen, die früher bereits entsprechend ausgewiesen wurden, muss die Finanzierung von SUBV übernommen werden. Da die Verkehrssicherheit aber in jedem Falle vorgehe, werde dadurch viel Geld blockiert.

Herr Scharf sieht beim Thema Sauberkeit auch die Bevölkerung in der Pflicht. Er fragt nach den unterschiedlichen Turnussen der Säuberung an verschiedenen Stellen.

Herrn Friesen interessiert das Baumkataster und wie viele Neupflanzungen es gibt. Er fragt nach den Voraussetzung zur Fällung von Bäumen und wie groß ein Schaden sein muss.

Herr Schupp meint, durch die Pflicht der Bürger zur Säuberung der Fußwege werde die Laubmenge auf dem Straßenbegleitgrün immer größer. Dort gepflanzte Blumen würden ersticken.

Frau Krohne ist der Meinung, eine zweimalige jährliche Reinigung des Straßenbegleitgrüns reiche nicht aus, da an Straßeneinmündungen das Gras oft zu hoch wachse. Sie möchte wissen, wer für das Kunstwerk an der „Sansibar“ und für das Becken hinter dem Spicarium zuständig ist.

Frau Sprehe fragt danach, wie und durch wen das ASV und der UBB kontrolliert werden und / oder ob die Bürger als Kontrollorgan fungieren und Missstände melden müssten. Sie habe den Eindruck, dass beispielsweise Kriegerdenkmale nur einmal kurz vor dem Volkstrauertag gereinigt werden. Auch die Bereiche „Wanderwege“ und „Holzbrücken“ seien oft in keinem guten Zustand.

Herr Behr antwortet, es gebe etwa zweimal jährlich Kontrollgänge. Die von Frau Sprehe angesprochenen Zustände wurden dabei auch festgestellt und dem UBB gemeldet. Dieser habe auch reagiert. Er bittet allerdings auch die Bürger, Missstände zu melden, damit Mängel erkennbar werden.

Zum Spicarium meint er, dieses sei ein besonderer Fall. Das gesamte Gelände gehöre zum Haven Höövt. Dieses sei von der BIG als Rechtsvorgänger der WFB gebaut worden und befinde sich noch in der Übergabephase.

Frau Sprehe wirft ein, dass man sich im Verkehrsausschuss mehrfach damit befasst und den Eindruck gewonnen habe, die Situation werde ausgesessen. Sie bittet, die Übergabe möglichst zu beschleunigen, damit ein öffentlicher Platz entsteht und ein Ansprechpartner beim ASV benannt wird.

Herrn Schupp antwortet Herr Behr, dass es auch für die Laubentfernung beim UBB zwei Sparten gibt. Zum einen gibt es die Abteilung „Grün“, die zu viel Laub entfernen sollte, zum anderen die Abteilung „Straßenreinigung“, die für die Radwege zuständig ist.

Zu den Fragen von Herrn Friesen gibt Herr Behr die Auskunft, dass Neupflanzungen von Bäumen erfolgen, wenn große Bäume gefällt wurden, jedoch nicht, wenn die Bäume zu dicht stehen. Dann sind Ausgleichspflanzungen auch andernorts möglich. Im Internet ist nachzulesen, wo Bäume gefällt werden.

Zur Frage der turnusmäßigen Reinigungen von Herrn Scharf gibt Herr Behr das Beispiel der Reinigung an der A270. Nicht nur das ASV, auch der UBB müssten dort „Müllreinigung extrem“ betreiben, die nicht vergleichbar mit der Reinigung anderer Grünflächen sei; verursacht auch durch Müll, der aus Autos geworfen werde bzw. LKW, die Ladung verlieren. Immer im Frühjahr erfolge dort ein Reinigungsgang.

Herr Behr führt weiter aus, dass die Müllentfernung viel Steuergelder kostet und manche Gegenden einfach katastrophal aussehen (Beispiel „Grünes Band Lüssum“). Auf Nachfrage von Herrn Rath erklärt er, auch wenn private Firmen beauftragt werden würden, müssten auch diese beobachtet und kontrolliert werden. Weiter müsse die Mehrwertsteuer dazu gerechnet werden. Angebote von „Privaten“ seien zwar oft günstig, die spätere Leistung aber nicht mehr.

Herr Friesen erkundigt sich, wer zuständig wäre für geforderte Hundefreilaufflächen.

Herr Nowack antwortet, die Ausweisung von Grünflächen als Hundefreilaufflächen und deren Pflege sei faktisch alleinige Entscheidung der Beiräte. Die Finanzierung würde daher aus dem Stadtteilbudget erfolgen.

Er bittet Herrn Behr, da die Vorstellung des Grünplans jährlich im November / Dezember erfolge,

zu prüfen, ob diese nicht früher im Jahr (spätestens August) stattfinden könne, damit noch eine Einflussnahme der Beiräte möglich ist.

Herr Behr benennt dazu das Problem der dann noch ausstehenden Haushaltsberatungen. Die zur Verfügung stehenden Gelder seien im August noch nicht bekannt.

Bürgerin B berichtet, dass es in Blumenthal nur noch zwei öffentliche Blumenbeete gibt und plädiert dafür, dass diese erhalten bleiben.

Herr Behr meint, dass könne schwierig werden. Es gab früher die „Aktion Ortseingänge“ zu deren freundlicher Gestaltung, inzwischen seien bereits viele wieder verschwunden. Auch dies sei eine finanzielle Frage, da die Pflege der Beete, zurzeit unter Hoheit des ASV, recht teuer sei. Jedoch sei weiter das ehrenamtliche Bepflanzen von Flächen durch Bürger gewünscht.

Tagesordnungspunkt 5

Verschiedenes

Herr Boehlke regt für die nächste Sitzung des Regionalausschusses an, einen Burglesumer Antrag, in dem Haushaltsanträge verabschiedet wurden, auch im Regionalausschuss zu behandeln und u. a. finanzielle Mittel für das Medienzentrum Bremen-Nord einzufordern. Er habe die Information, dass dieses stillschweigend geschlossen werden solle.

Herr Dornstedt pflichtet Herrn Boehlke bei, dies sei in der Tat eine Angelegenheit für den Regionalausschuss. Auch in Vegesack werde der Punkt thematisiert.

Herr Nowack schließt die Sitzung um 21.10 Uhr

Nowack
Ortsamtsleiter

Schupp
Ausschusssprecher

Rohde
Protokoll