

16. Sitzung

am Dienstag, dem 9. November 2004

Inhalt

Eingänge gemäß § 21 der Geschäftsordnung	544
Kleine Anfragen gemäß § 29 Abs. 2 der Geschäftsordnung	544

Fragestunde

- 1. Zuverlässigkeit der Funktion der bremischen Parkscheinautomaten**
Anfrage der Abgeordneten Grotheer, Kleen, Jägers, Böhrnsen und
Fraktion der SPD vom 11. Oktober 2004 544
- 2. Schulgebäude in der Elisabethstraße 135**
Anfrage der Abgeordneten Frau Stahmann, Frau Linnert und Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen vom 13. Oktober 2004 546
- 3. Strahlung in der Schule an der Delfter Straße**
Anfrage der Abgeordneten Frau Wargalla, Frau Linnert und Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen vom 27. Oktober 2004 547
- 4. Konsequenzen des Masterplans zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur**
Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Spieß, Frau Winther, Kastendiek und
Fraktion der CDU vom 2. November 2004 549
- 5. Verkehrssituation Sagerstraße**
Anfrage der Abgeordneten Pflugradt, Kastendiek und Fraktion der CDU
vom 2. November 2004 549

Aktuelle Stunde

Schwachhauser Heerstraße - ein Kompromiss, der keiner ist

Abg. Frau Krusche (Bündnis 90/Die Grünen)	550
Abg. Dr. Sieling (SPD)	552
Abg. Focke (CDU)	554
Senator Eckhoff	556
Abg. Frau Krusche (Bündnis 90/Die Grünen)	558
Senator Eckhoff	559

Lkw-Verkehre aus der Schwachhauser Heerstraße nehmen

Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU

vom 9. November 2004

(Drucksache 16/241 S) 560

1. Änderung des Bebauungsplanes 911

für ein Gebiet in Bremen-Vegesack mit den Grundstücken an der

- Albrecht-Roth-Straße 27 bis 42

- Gerhard-Rohlf's-Straße 49 A (rückwärtig)

- Bempohlstraße 18 bis 19 A und 20 A/21 (rückwärtig)

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004

(Drucksache 16/226 S) 560

Bebauungsplan 1273

für ein Gebiet in Bremen-Burglesum

an der Straße „An Smidts Park“,

zwischen den Flächen

des Schulzentrums an der Alwin-Lonke-Straße,

dem Kindertagesheim

und den Grünflächen (Ausgleichsflächen)

an der Bundesautobahn A 27

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004

(Drucksache 16/227 S) 560

Bebauungsplan 1292

für ein Gebiet in Bremen-Vegesack

- Sedanplatz

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004

(Drucksache 16/228 S) 561

Bebauungsplan 2299

für ein Gebiet in Bremen-Findorff

zwischen Hemmstraße, Brixener Straße, Innsbrucker Straße (zum Teil

beiderseits) und Eisenbahnstrecke Bremen-Hamburg

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004

(Drucksache 16/229 S) 561

Verstärkte Verkehrssicherheit und Energieeinsparungen durch effizientere

Straßenbeleuchtung

Mitteilung des Senats vom 5. Oktober 2004

(Drucksache 16/234 S)

Abg. Frau Ahrens (CDU) 561

Abg. Frau Dr. Mathes (Bündnis 90/Die Grünen) 563

Abg. Dr. Schuster (SPD) 563

Senator Eckhoff 563

**Ortsgesetz zur Änderung der Abfallgebührenordnung der Stadtgemeinde
Bremen**

Mitteilung des Senats vom 19. Oktober 2004
(Drucksache 16/236 S) 564

**Vorhaben- und Erschließungsplan 29
(vorhabenbezogener Bebauungsplan) für die Errichtung von 8 Reihenhäusern
mit 8 Wohnungen an der Sebaldsbrücker Heerstraße in Bremen-Hemelingen**

Mitteilung des Senats vom 19. Oktober 2004
(Drucksache 16/237 S) 565

Schluss mit dem Unsinn in der Bischofsnadel

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 26. Oktober 2004
(Drucksache 16/238 S)

Abg. Möhle (Bündnis 90/Die Grünen) 565
Abg. Frau Winther (CDU) 566
Abg. Dr. Sieling (SPD) 567
Abg. Möhle (Bündnis 90/Die Grünen) 568
Abg. Frau Winther (CDU) 568
Bürgermeister Dr. Gloystein 569
Abstimmung 569

**Bericht des Petitionsausschusses Nr. 24
vom 26. Oktober 2004**

(Drucksache 16/239 S) 570

**Bericht des Petitionsausschusses Nr. 25
vom 2. November 2004**

(Drucksache 16/240 S) 570

**Wahl eines Mitglieds der städtischen Deputation für Soziales, Jugend,
Senioren und Ausländerintegration**

..... 570

Entschuldigt fehlen die Abgeordneten Frau Schwarz, Frau Stahmann, Strohmann.

Präsident Weber

Vizepräsidentin Dr. Mathes
Vizepräsident Ravens

Schriftführerin Arnold-Cramer
Schriftführerin Hannken
Schriftführerin Marken

Bürgermeister **Dr. Gloystein** (CDU), Senator für Wirtschaft und Häfen
und für Kultur

Senator für Bau, Umwelt und Verkehr **Eckhoff** (CDU)

Senator für Finanzen **Dr. Nußbaum**

Staatsrat **Dr. Färber** (Senator für Wirtschaft und Häfen)

Staatsrätin **Kramer** (Senator für Bau, Umwelt und Verkehr)

Präsident Weber eröffnet die Sitzung um 14.01 Uhr.

Präsident Weber: Ich eröffne die 16. Sitzung der Stadtbürgerschaft.

Ich begrüße die hier anwesenden Damen und Herren sowie die Zuhörer und Vertreter der Presse. Seien Sie ganz herzlich willkommen!

(Beifall)

Gemäß Paragraph 21 der Geschäftsordnung gebe ich Ihnen folgenden Eingang bekannt:

Lkw-Verkehre aus der Schwachhauser Heerstraße nehmen, Dringlichkeitsantrag der Fraktionen der SPD und der CDU vom 9. November 2004, Drucksache 16/241 S.

Gemäß Paragraph 21 Absatz 1 unserer Geschäftsordnung muss das Plenum zunächst einen Beschluss über die Dringlichkeit dieses Antrags herbeiführen.

Meine Damen und Herren, wer mit der dringlichen Behandlung des Antrags einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt einer dringlichen Behandlung zu.

(Einstimmig)

Ich schlage Ihnen vor, diesen Antrag im Anschluss an die Aktuelle Stunde ohne Debatte zur Abstimmung zu stellen.

Dagegen erhebt sich kein Widerspruch, dann werden wir so verfahren.

Die übrigen Eingänge bitte ich dem heute verteilten Umdruck sowie der Mitteilung über den voraussichtlichen Verlauf der Plenarsitzung zu entnehmen.

I. Eingang gemäß § 21 der Geschäftsordnung

Ortsgesetz über die Aufhebung der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes „Lesum“
Mitteilung des Senats vom 9. November 2004
(Drucksache 16/242 S)

II. Kleine Anfragen gemäß § 29 Abs. 2 der Geschäftsordnung

1. Bürgschaften im Rahmen der Gewerbeflächenpolitik
Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24. September 2004
2. Haushaltsbelastungen durch überdimensionierte Gewerbeflächenplanungen in den Marschen
Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24. September 2004
3. Illegale Deponie am Ölhafen
Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28. September 2004
4. Baulücken auf stadtbremischem Gebiet
Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 5. Oktober 2004
5. Gelber Sack - in den Restmüll
Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 6. Oktober 2004
6. Entscheidungen über Botanika
Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 9. November 2004

Zur Abwicklung der Tagesordnung wurden interfraktionelle Absprachen getroffen, und zwar zur Aussetzung des Tagesordnungspunktes drei, hier handelt es sich um den Tagesordnungspunkt „Perspektiven von Bibliotheken in Schulen“, und zur Verbindung des Tagesordnungspunktes zwölf mit dem außerhalb der Tagesordnung vorliegenden Bericht des Petitionsausschusses Nummer 25.

Meine Damen und Herren, wer mit den interfraktionellen Absprachen einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft ist mit den interfraktionellen Absprachen einverstanden.

(Einstimmig)

Wir treten in die Tagesordnung ein.

Fragestunde

Für die Fragestunde der Stadtbürgerschaft liegen fünf frist- und formgerecht eingebrachte Anfragen vor.

Die erste Anfrage trägt den Titel „**Zuverlässigkeit der Funktion der bremischen Parkscheinautomaten**“. Die Anfrage ist unterschrieben von den

Abgeordneten Grotheer, Kleen, Jägers, Böhrnsen und Fraktion der SPD.

Bitte, Herr Kollege Grotheer!

Abg. **Grotheer** (SPD): Wir fragen den Senat:

Erstens: Liegen dem Senat Zahlen beziehungsweise Erkenntnisse über die Zuverlässigkeit der Funktionen der in Bremen eingesetzten Parkscheinautomaten vor?

Zweitens: Wie werden Beschwerden von Nutzern über den Ausfall von Parkscheinautomaten bearbeitet?

Drittens: Auf welche Weise erfolgt eine regelmäßige Funktionsüberprüfung/Wartung der Parkscheinautomaten?

Präsident Weber: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Eckhoff.

Senator Eckhoff: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Für die Parkscheinautomaten beantworte ich die Anfrage wie folgt:

(Heiterkeit)

Nein! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage eins: Laut Auskunft der für die Bewirtschaftung der Parkscheinautomaten in der Stadtgemeinde Bremen zuständigen BrePark traten im Zeitraum 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2003 bei den betriebenen 340 Parkscheinautomaten rund 2100 Störungen wegen Verschleißes und 240 wegen Vandalismus auf. Dies ergibt eine durchschnittliche Störungshäufigkeit von 6,8 pro Parkscheinautomat im Erhebungszeitraum. Im Zeitraum 1. Januar 2004 bis 30. September 2004 waren es bei den betriebenen 390 Parkscheinautomaten rund 2000 Störungen wegen Verschleißes und 544 wegen Vandalismus. Dies ergibt eine durchschnittliche Störungshäufigkeit von 6,5 pro Parkscheinautomat im Erhebungszeitraum.

Zu zwei: Beschwerden von Nutzern werden von der BrePark in der Form bearbeitet, dass jede Meldung sofort über die Mitarbeiter in der Zentrale an die Mitarbeiter des Störungs- und Wartungsdienstes weitergeleitet werden. In der Regel erfolgt die Behebung der Störung noch am selben Tag.

Zu drei: Regelmäßige Funktionsüberprüfungen/Wartungen der Parkscheinautomaten erfolgen durch gezielte Auswahl bestimmter Stadtgebiete oder Straßen, in denen turnusmäßig Wartungen und Funktionsüberprüfungen durchgeführt wer-

den, und durch spontane Funktionsüberprüfungen, die vorgenommen werden, wenn Mitarbeiter angefallene Störungen behoben haben und bei dieser Gelegenheit die nächstgelegenen Parkscheinautomaten mit warten. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Grotheer** (SPD): Ich habe es nicht ganz verstanden! Wird also jeder Parkscheinautomat regelmäßig gewartet?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Eckhoff: Ja!

Präsident Weber: Eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Grotheer** (SPD): Welche Kosten entstehen durch die Wartung beziehungsweise die Reparatur?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Eckhoff: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich kann Ihnen sagen, dass insgesamt zwei Mitarbeiter bei der BrePark damit beschäftigt sind, diese Parkscheinautomaten zu warten. Wenn Sie das dann ungefähr im Kopf hochrechnen! Zusätzlich kommen natürlich dann gegebenenfalls Materialkosten hinzu.

Präsident Weber: Eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Grotheer** (SPD): Das hochzurechnen traue ich mir zu! Folgende Frage schließt sich daran an: Jeder Automat fällt mehrmals im Jahr aus! Gibt es Vergleiche mit anderen Städten? Liegen dort ähnlich hohe Zahlen vor? Die weitere Frage: Gibt es Überlegungen, diese Situation zu verbessern?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Eckhoff: Vergleichszahlen aus anderen Städten über die Störungshäufigkeit dortiger Parkscheinautomaten liegen nicht vor. Ich habe das bis jetzt noch nicht als das brennende Thema aufgegriffen. Wenn es das Parlament wünscht, können wir aber gern einmal prüfen lassen, wie man die Störungsanfälligkeit reduzieren kann. Ich glaube allerdings, wenn man bedenkt, dass die Automaten 365 Tage im Jahr und dann zwischen zwölf und 14 Stunden am Tag im Endeffekt im Einsatz sind, dass eine Störungsanfälligkeit von 6,5 im Jahr zumindest in einem angemessenen Verhältnis steht.

Präsident Weber: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Grotheer [SPD]: Nein, danke!)

Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die zweite Anfrage steht unter dem Betreff „**Schulgebäude in der Elisabethstraße 135**“. Die Anfrage ist unterzeichnet von den Abgeordneten Frau Stahmann, Frau Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Frau Kollegin Krusche!

Abg. Frau **Krusche** (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

Erstens: Welche konkreten Planungen verfolgt der Senat für die künftige Nutzung des ehemaligen Schulgebäudes in der Elisabethstraße 135?

Zweitens: Wird der Senat dem Beschluss des Beirats Walle entsprechen, das ehemalige Schulgebäude in der Elisabethstraße künftig als Schule erneut zu nutzen?

Drittens: Wie bewertet der Senat die derzeitige Schulraumsituation speziell für die Schule Helgolander Straße und das Förderzentrum in der Vegesacker Straße?

Präsident Weber: Ich habe hier stehen, dass die Frage durch Herrn Senator Dr. Nußbaum beantwortet wird. Das ist korrekt?

Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Nußbaum: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage eins: Der Senat verfolgt das Ziel, das Gebäude zu veräußern. Der Senator für Inneres und Sport hat im Jahr 2003 die Nutzung in der Elisabethstraße 135 teilweise gekündigt, der damalige Hauptmieter, das Ortsamt West, ist mit dem Aufgabenbereich „Kommunale Angelegenheiten“ in das Walle Center umgezogen. Die Nutzer Volkshochschule und Sozialzentrum West sind ebenfalls verlagert worden, so dass das Gebäude nur noch durch die Meldestelle West, die im Zuge der Umsetzung des vom Senator für Inneres und Sport entwickelten BSC-Standortkonzepts ebenfalls verlagert werden soll, belegt ist.

Wegen eines akuten Brandschadens in der Schule Helgolander Straße wurden für den Unterricht kurzfristig und unentgeltlich Räume in der Elisabethstraße bis zum 31. Januar 2005 zur Verfü-

gung gestellt. Der Senator für Bildung und Wissenschaft hat darüber hinaus keinen weiteren Bedarf an der Liegenschaft Elisabethstraße formuliert.

Um möglichst zeitnah zu einer Verwertung zu kommen und somit einen unnötigen Leerstand zu vermeiden, hat die Gesellschaft für Bremer Immobilien mbH, GBI, den Freizug des Gebäudes und den Verkauf vorbereitet. Zurzeit überprüft die GBI ein Angebot, das für die Elisabethstraße Wohnmöglichkeiten für ältere Bürgerinnen und Bürger muslimischen Glaubens sowie eine Ausbildungsstation für Pflegeberufe umfasst.

Zu Ihrer Frage zwei: Die Liegenschaft Elisabethstraße wurde seit den achtziger Jahren bis 2003 als Ortsamt und Meldestelle West genutzt, eine Schulnutzung findet in dem Gebäude seit längerer Zeit nicht mehr statt. Die Zwischennutzung als Schule durch die Schule Helgolander Straße ist zeitlich begrenzt, wie gesagt, bis zum 31. Januar 2005.

Der Senat schließt eine weitere dauerhafte schulische Nutzung des Gebäudes Elisabethstraße aus, da die vorhandene Gebäude- und Raumstruktur unwirtschaftlich und für einen modernen Schulbetrieb nicht geeignet ist. Eine entsprechende bauliche Anpassung wäre bei dem denkmalgeschützten Gebäude nur bedingt möglich beziehungsweise nur mit einem hohen finanziellen Aufwand durchzuführen. Der Senat geht davon aus, dass die regionale Schulversorgung auch zukünftig im verfügbaren Raumbestand organisiert werden kann.

Zu Frage drei: Die zurzeit im Gebäude Elisabethstraße ausgelagerten Klassen des Schulzentrums Helgolander Straße werden ab Mitte Januar 2005 wieder im Stammhaus beschult. Während der noch ausstehenden Sanierungsphase ist eine ausreichende Schulraumversorgung sichergestellt.

Dem Senat ist bekannt, dass die Klassenräume des Förderzentrums Vegesacker Straße nur über eine Größe von 34 Quadratmetern verfügen. Der Senat wird sich daher dafür einsetzen, dass diese unbefriedigende Raumsituation bei den weiteren Schulstrukturplanungen berücksichtigt und, wenn möglich, auch verbessert wird. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. Frau **Krusche** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Senator, ich hatte eigentlich eine Antwort des Bildungssenators erwartet. Sie haben sich jetzt sehr vage ausgedrückt, was die Raumnot des

Förderzentrums angeht. Ich möchte doch schon noch einmal nachfragen: Wie wollen Sie denn gewährleisten, dass in Zukunft das Förderzentrum über ausreichende Raumkapazitäten verfügen wird?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Nußbaum: Da haben Sie in der Tat den Punkt angesprochen, dass ich Ihnen zur aktuellen Schulstandortdiskussion, für die natürlich mein Kollege Willi Lemke zuständig ist, weniger sagen kann. Ich kann Ihnen sehr viel zu Sanierungs- und Veräußerungsbemühungen sagen. Der Senat hat aber beschlossen, das durch mich vermutlich wegen der Zuständigkeit für die GBI beantworten zu lassen, was ich tue. So ist es die Frage, ob hier noch darauf eingegangen wird. Ich kann Ihnen die Frage so konkret nicht beantworten.

Präsident Weber: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage, Frau Kollegin? - Bitte sehr!

Abg. Frau **Krusche** (Bündnis 90/Die Grünen): Darf ich das so interpretieren, dass es bezüglich einer Raumnutzung für das Förderzentrum Differenzen zwischen Ihnen und dem Bildungssenator gibt?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Nußbaum: Nein, das wäre eine Fehlinterpretation! In der Sachlichkeit ist er dafür zuständig und müsste diese ganz konkrete Frage beantworten, wenn Sie also mehr hier hören wollen, als dass wir uns dafür einsetzen, die Raumsituation, die zurzeit 34 Quadratmeter ist, zu verbessern. Wenn Sie diese Antwort noch präzisiert haben wollen, dann müssten Sie hier einen Fachkollegen ansprechen.

(Abg. Frau Krusche [Bündnis 90/Die Grünen]: Danke!)

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die vierte Anfrage verlangt vom Senat Auskunft über die Konsequenzen des Masterplans zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur. Die Anfrage trägt die Unterschriften der Abgeordneten Frau Dr. Spieß, Frau Winther, Kastendiek und Fraktion der CDU.

(Zuruf von Senator Eckhoff)

Ich bitte um Entschuldigung! Ich habe eine Anfrage übersprungen. Ich war noch bei der Schulpolitik. Herr Senator Eckhoff, ich danke Ihnen, dass Sie so aufmerksam auf der Senatsbank die Fragestunde verfolgen!

Die dritte Anfrage beschäftigt sich mit dem Thema „**Strahlung in der Schule an der Delfter Straße**“. Die Anfrage ist unterzeichnet von den Abgeordneten Frau Wargalla, Frau Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Frau Kollegin Wargalla!

Abg. Frau **Wargalla** (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

Erstens: Wie beurteilt der Senat die hohen Strahlenbelastungen durch Mobilfunkanlagen und den Flughafenradar im Schulgebäude Delfter Straße?

Zweitens: Beabsichtigt der Senat, die oberen Klassenräume für den Schulbetrieb zu schließen, bis keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen für die Schülerinnen und Schüler mehr gegeben sind?

Drittens: Welche Maßnahmen will der Senat ergreifen, um die hohen Belastungen in den oberen Etagen des Schulgebäudes in der Delfter Straße dauerhaft zu minimieren, und welchen Belastungswert hält der Senat für vertretbar?

Präsident Weber: Die Anfrage wird beantwortet durch Herrn Senator Eckhoff.

Senator Eckhoff: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage eins: Die hochfrequenten Immissionen im Schulgebäude Delfter Straße liegen nach den Messergebnissen eines unabhängigen Gutachters auch in den exponiertesten Aufenthaltsbereichen deutlich unterhalb der Grenzwerte der 26. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Dies betrifft sowohl die Frequenzen des Mobilfunks als auch die des Radars.

Die Grenzwerte der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung entsprechen den Empfehlungen der WHO und des EU-Rates. Bei ihrer Einhaltung werden wissenschaftlich nachweisbare gesundheitliche Wirkungen nicht erwartet. Da jedoch zurzeit mögliche Risiken auch unterhalb der Grenzwerte nicht vollständig auszuschließen sind, sieht unter anderem auch das Bundesamt für Strahlenschutz die Notwendigkeit zur Vorsorge.

Der Senat unterstützt daher aus Gründen der Gesundheitsvorsorge den Ansatz der Minimierung der Immissionen durch Mobilfunk und Radar in Daueraufenthaltsbereichen, insbesondere von Kindern und Jugendlichen. Entsprechend empfiehlt der Senat die Prüfung von verhältnismäßigen Maßnahmen im Sinne des oben genannten Minimierungsansatzes.

Zu Frage zwei: Die Immissionen in den Klassenräumen liegen deutlich unterhalb der Grenzwerte. Es besteht somit trotz der als sinnvoll erachteten Minimierungsmaßnahmen keine Gefahr, die zur Schließung der oberen Klassenräume Anlass geben könnte.

Zu Frage drei: Der Senat prüft zurzeit auch, ob durch eine Änderung des Abstrahlwinkels der Sendeanlagen am Standort Auf dem Kalken 1 und insbesondere Delfter Straße 8 eine Reduktion der Immissionen im Schulgebäude erreicht werden kann. Eine entsprechende Prüfung wird auch für die Radaranlage vorgenommen werden.

Einen weiteren Ausbau mit Antennen eines weiteren Betreibers an dem Standort Delfter Straße 8 hält der Senat für nicht zweckmäßig. Vor einer etwaigen Anlagenerweiterung durch die jetzigen Betreiber über den durch die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post zurzeit genehmigten Umfang hinaus wird eine intensive Prüfung von technischen Möglichkeiten zur Belastungsminimierung und anderen Standorten erfolgen.

Grundsätzlich können auch fachgerecht durchgeführte Schirmungsmaßnahmen Mobilfunk- und Radar-Immissionen in Daueraufenthaltsbereichen deutlich reduzieren. Es ist hierbei jedoch zu berücksichtigen, dass Schirmungen prinzipiell nicht in Räumen sinnvoll sind, in denen auch künftig mit Handys telefoniert wird beziehungsweise werden soll. Andernfalls kann dies die hochfrequente Belastung nicht nur für den Handybenutzer beziehungsweise die Handybenutzerin, sondern auch für das Umfeld deutlich erhöhen.

Es wird jedoch darauf verwiesen, dass konkrete Vorsorgewerte derzeit wissenschaftlich nicht begründet werden können und daher weder von den Mobilfunk- und Radarbetreibern noch vom Gebäudeeigentümer Maßnahmen zwingend eingefordert werden können.

Präsident Weber: Haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. Frau **Wargalla** (Bündnis 90/Die Grünen): Sie haben angesprochen, dass Vorsorgemaßnahmen zumindest von der Senatsseite aus angedacht

werden. Meine Frage geht jetzt dahin: Gibt es Überlegungen in Ihrem Haus und auch in dem Haus des Bildungsensors, Vorsorgemaßnahmen in diesem Gebäude zu ergreifen? Ist, wie der Gutachter Wolfgang Kessel vorgeschlagen hat, daran gedacht, bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Wärmeschutzverglasung zu ergreifen, um die hochfrequenten elektromagnetischen Wellen schon von außen abzuschirmen?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Eckhoff: In diesem Fall müsste jetzt eigentlich wieder der Senator für Finanzen diese Frage beantworten, da die GBI Eigentümerin ist. Ich kann Ihnen sagen, dass aber im Haus der GBI zurzeit sowieso aufgrund von anderen Belastungen geprüft wird, einen Fensteraustausch vorzunehmen, wenn dies erforderlich ist. Die Prüfung ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Dann muss man schauen, ob man metallbedampfte Wärmeschutzfenster verwendet, um die Strahlungen von außen zu minimieren.

Dies würde dann bedeuten, dass dort Mehrkosten entstehen. Man kann sich darüber unterhalten, ob man eine Aufteilung der Mehrkosten vornehmen kann. Man müsste dann sicherlich auch auf die Jugendlichen hinwirken, dass sie in den Klassenräumen nicht mehr telefonieren, denn das, was wir als Schutz von außen sozusagen abhalten, würden sie sich von innen als eigene Dröhnung auferlegen, und dies wäre nicht sinnvoll. Das wird zurzeit noch geprüft, ist aber noch nicht abgearbeitet.

Präsident Weber: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. Frau **Wargalla** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Senator, ist Ihnen bekannt, dass viele Schüler, die sich in diesem Raum aufhalten, unter Kopfschmerzen leiden? Ich kann Ihnen das aus eigener Erfahrung sagen, meine Tochter hat auch darunter gelitten, als sie in diesem Raum war.

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Eckhoff: Nein, das ist mir so nicht bekannt, außer dass ich natürlich die Presseveröffentlichungen verfolgt habe und dort zumindest von gesundheitlichen Problemen die Rede ist. Deshalb sind wir ja auch, obwohl es keinen Rechtsanspruch darauf gibt und alle Belastungen unterhalb der gesetzlichen Werte liegen, dabei zu prüfen, ob wir darüber hinaus nicht doch Maßnahmen ergreifen.

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die vierte Anfrage verlangt vom Senat Auskunft über die **Konsequenzen des Masterplans zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur**. Die Anfrage trägt die Unterschrift der Abgeordneten Frau Dr. Spieß, Frau Winther, Kastendiek und Fraktion der CDU.

Bitte, Frau Kollegin Dr. Spieß!

Abg. Frau **Dr. Spieß** (CDU): Wir fragen den Senat:

Welche Konsequenzen hätte die politische Umsetzung des von der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ vorgelegten Masterplans für den Flughafen Bremen?

Präsident Weber: Zur Beantwortung hat das Wort Herr Bürgermeister Dr. Gloystein.

Bürgermeister Dr. Gloystein: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Im Oktober 2004 haben die Deutsche Lufthansa AG, Fraport AG, Flughafen München GmbH und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH unter der Moderation des Bundesverkehrsministeriums als „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ den „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“ vorgelegt.

Er sieht die zukünftige Konzentration auf die Entwicklung der beiden Hauptdrehkreuze Frankfurt und München und sechs weiterer Flughäfen vor, auf denen mehr als fünf Millionen Fluggäste pro Jahr abgefertigt werden. Der Verkehrsflughafen Bremen gehört nicht zu den im Masterplan genannten Flughäfen.

Die politische Umsetzung des Vorschlages der Initiative hätte für den Flughafen Bremen zur Folge, dass er mit seiner Verkehrsanbindung keine Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan finden würde. Weitere Nachteile entstehen für den Fall möglicher Ausbauvorhaben, weil ein Bedarfsnachweis in den dann erforderlichen Planfeststellungsverfahren wesentlich erschwert würde.

Der Senat wird sich beim Bund im Interesse einer bedarfsgerechten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur Bremens für die Weiterentwicklung des dezentralen Flughafensystems in Deutschland einsetzen, das die angemessene Anbindung der Regionen an die internationalen Wirtschaftszentren und Luftverkehrsdrehkreuze gewährleistet.

Präsident Weber: Haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. Frau **Dr. Spieß** (CDU): Vielleicht noch eine kurze Nachfrage! Habe ich das richtig verstanden, dass Bremen nicht in dem Masterplan berücksichtigt worden ist, wie Sie gerade dargestellt haben? Sie haben jetzt angedeutet, dass der Senat sich bemühen wird, dies nachzuholen beziehungsweise Bremen dann in den Masterplan einzubringen.

Präsident Weber: Bitte, Herr Bürgermeister!

Bürgermeister Dr. Gloystein: Ja, es ist in der Tat so, dass Bremen nicht in dem Masterplan ist, weil es unter das Kriterium fällt. Wir werden um eine Nachbesserung bemüht sein. Wir kritisieren auch das Verfahren, nach dem das ausgewählt wurde, denn wenn Sie nur nach Passagierzahlen gehen, vernachlässigen Sie wesentliche Dinge. Bremen ist auch der Werksflughafen für Airbus und auch EADS und hat außerdem eine nachhaltige Logistikfunktion. Das ist in diese Überlegungen nicht eingegangen, und das werden wir dann in der Diskussion mit der Bundesregierung einbringen.

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die fünfte und damit letzte Anfrage in der Fragestunde bezieht sich auf die **Verkehrssituation Sagerstraße**. Die Anfrage ist unterschrieben von den Abgeordneten Pflugradt, Kastendiek und Fraktion der CDU.

Bitte, Herr Kollege Pflugradt!

Abg. **Pflugradt** (CDU): Wir fragen den Senat:

Welche Maßnahmen wird der Senat unternehmen, um ein Konzept zur Attraktivitätssteigerung der Sagerstraße in Bremen-Nord zu erstellen?

Präsident Weber: Zur Beantwortung hat das Wort Herr Senator Eckhoff.

Senator Eckhoff: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Die Sagerstraße ist im Rahmen der Sanierung Vegesack 1975 bis 1985 und in dem dort verfolgten Verkehrskonzept als Buszubringer vom Bahnhof Vegesack zur Fußgängerzone beziehungsweise umgekehrt sowie für Park- und Lieferverkehre vorgesehen worden.

Der Ausbau der Straße mit dieser Funktionsbestimmung fand 1985 statt. Im Zusammenhang mit der Programmplanung des Mittelzentrums Vegesack sind zur Stärkung des Mittelzentrums Vege-

sack die Maßnahmen „Shoppingmeile“ und „Bahnhofsbereich“ zur Umsetzung genannt:

Die Teilbereiche der Sagerstraße zwischen Breite Straße und Einfahrt Parkplatz Leffers und zwischen Zur Vegesacker Fähre und Alte Hafestraße sind in diesem Programm erfasst.

Für den Teilbereich der Sagerstraße zwischen Breite Straße und Einfahrt Leffers ist vorgesehen, das vorhandene Betonsteinpflaster durch das in der „Shoppingmeile“ verwendete Natursteinpflaster zu ersetzen. Dieses Projekt ist Bestandteil des am 27. März 2003 von den Wirtschaftsförderungsausschüssen beschlossenen Maßnahmenpaketes zur Attraktivierung der Fußgängerzone und soll im Anschluss an die Umgestaltung des Sedanplatzes umgesetzt werden.

Für den Abschnitt der Sagerstraße zwischen Zur Vegesacker Fähre und Alte Hafestraße soll mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes dieser Bereich städtebaulich durch Verbreiterung der Nebenanlagen, die Verwendung von Natursteinpflaster und die Pflanzung zusätzlicher Bäume zum Mittelzentrum Vegesack aufgewertet werden.

Diese Planungsabsichten sind im Zusammenhang mit den noch erforderlichen Planungsschritten für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes einzubeziehen.

Laut der von den Deputationen für Bau und Verkehr sowie für Wirtschaft und Häfen beschlossenen fortgeschriebenen Programmplanung Mittelzentrum Vegesack wird aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets langfristig verfolgt. Die Maßnahmen im Bahnhofsbereich sind ferner Bestandteil des Programms „Innenstadt- und Stadtteilentwicklung in der Stadt Bremen, Aktionsprogramm 2010“.

Durch eine betriebliche Anordnung ist in der Sagerstraße eine 30-Stundenkilometer-Beschränkung eingeführt worden. Weitergehende Maßnahmen sind in der zwischen den beiden genannten Abschnitten verbleibenden Reststrecke derzeit nicht vorgesehen.

Das Belassen des Busverkehrs in der Sagerstraße macht weitergehende Maßnahmen, über die genannten in den Eingangsbereichen hinaus, nicht möglich.

Veränderungen an den Fahrzeugen der BSAG beziehungsweise im Liniennetz könnten dazu beitragen, eine Verbesserung der Lärmsituation für die Anlieger herbeizuführen. Der Grundsatz der guten Erreichbarkeit der Fußgängerzone sollte jedoch in jedem Fall bestehen bleiben, um die

Attraktivität im oberen Vegesack nicht zu gefährden. Vielleicht hätte man besser schreiben sollen „nicht weiter zu gefährden“!

Präsident Weber: Zusatzfragen liegen nicht vor.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, damit ist der Tagesordnungspunkt eins erledigt.

Aktuelle Stunde

Für die Aktuelle Stunde ist von den Abgeordneten Frau Krusche, Frau Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgendes Thema frist- und formgerecht eingebracht worden:

Schwachhauser Heerstraße - ein Kompromiss, der keiner ist.

Dazu als Vertreter des Senats Herr Senator Eckhoff.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Krusche.

Abg. Frau **Krusche** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Bau- und Umweltsenator hat am 2. November 2004 verkündet, dass er die Schwachhauser Heerstraße zwischen Graf-Moltke-Straße und Concordia-Tunnel vierspurig ausbauen will. Wir Grünen lehnen weiterhin diese völlig überdimensionierte Ausbauplanung des Bauressorts ab.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Das, Herr Eckhoff, was Sie uns hier als Kompromiss vorgaukeln wollen, ist in Wirklichkeit nichts anderes als eine Kapitulation vor den Verkehrsideologen der Handelskammer und vor den Autolobbyisten in Ihrer eigenen Fraktion! Es ist keine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrspolitik. Sie wollen uns als Kompromiss verkaufen, dass die Fahrbahnen schmaler werden, dass Sie weniger in Privateigentum eingreifen werden und dass Sie zwölf Bäume erhalten wollen. Natürlich ist es immer gut, wenn man zwölf Bäume erhält, aber diese zwölf Bäume könnten auch auf andere Weise erhalten bleiben. Entscheidend ist doch, dass Sie an einer autofixierten Verkehrspolitik festhalten, selbstverständlich, eine Politik, die geradezu dazu einlädt, weiterhin auf das Auto zu setzen statt auf einen umweltfreundlichen ÖPNV.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Sie und Ihr Amt für Straßen und Verkehr haben es nicht für nötig befunden, sich ernsthaft mit dem

von den Beiräten eingesetzten Verkehrsgutachter Stempel auseinander zu setzen, der durch seine Verkehrszählungen nachgewiesen hat, dass in der Schwachhauser Heerstraße eine Fahrspur für jede Richtung ausreicht.

(Abg. Kastendiek [CDU]: Stimmt nicht! Stimmt aber nicht!)

Als Kompromiss hat er darauf hingewiesen, dass die Verkehre auch über eine überbreite Fahrspur abzuwickeln wären. Das, meine Damen und Herren, war ein Kompromiss, und ich glaube, dass im März, als über 200 Leute auf der gemeinsamen Beiratssitzung der drei Beiräte anwesend waren, die Menschen gehofft haben, dass Sie als Bau- und Umweltsenator sich auf diesen Kompromiss einlassen würden. Leider, muss man sagen, hat sich hier die Autolobby durchgesetzt.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Sie haben sich dazu eines Gutachters bedient, des Herrn Dr. Theine, der von der Handelskammer beauftragt worden war, nun noch einmal neu zu zählen. Die Zählungen selbst sind gar nicht so unterschiedlich zwischen Herrn Stempel und Herrn Theine. Nur Herr Theine macht einen kleinen Rechenrick, in dem er nämlich zu den gezählten Autos noch eine Zusatzzahl von 37,5 Prozent aufschlägt und danach natürlich zu der Begründung kommt, jetzt müssten aber unbedingt vier Spuren her.

Meine Damen und Herren, das ist etwa genauso, als wenn man für die Innenstadt zehn weitere Parkhäuser fordern würde, weil einmal im Jahr Weihnachten ist. Das ist nicht notwendig. In der Schwachhauser Heerstraße läuft der Verkehr problemlos. Ich glaube nicht, dass es zu verantworten ist, weil es in bestimmten Spitzenzeiten zu Verkehrsengpässen kommt, dass dies als Begründung herhalten kann, einen Straßenzug stadunverträglich auszubauen. Das ist keine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, meine Damen und Herren.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Sie planen jetzt eine Straße, die für 44.000 Kraftfahrzeuge ausgelegt ist, im Augenblick nutzen diese Straße lediglich 29.000 Kraftfahrzeuge. Wenn man dann noch den demographischen Wandel dazu nimmt, und selbst das Amt für Straßen und Verkehr rechnet im Jahre 2015 nicht mit einer weiteren Zunahme des Pkw-Verkehrs, dann kann man hier nur zu dem Schluss kommen, dass Sie sich nicht ernsthaft mit einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik und Umweltfreundlichkeit auseinander setzen, sondern dass Sie hier lediglich einseitig Autointeressen verfolgen.

Völlig unverständlich ist mir, dass Sie sich in Lilienthal einerseits für den Weiterbau der Linie vier stark machen, aber andererseits diese ÖPNV-freundliche Politik in Bremen konterkarieren, indem Sie hier neben dem ÖPNV dem Autoverkehr allen Platz der Welt lassen. Das ist nicht logisch, das ist nicht konsequent! Wenn man will, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen, dann muss man aber auch so konsequent sein und nicht gleichzeitig allen Autofahrern signalisieren, ihr könnt jederzeit zu jeder Stunde über breite Straßen in unsere Stadt und durch unsere Stadtteile fahren. Das muss nicht sein!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Wir sind letzten Endes nicht weiter verwundert, dass sich diese Verkehrspolitik bei der CDU durchgesetzt hat. Sie ist und bleibt eine Verkehrspolitik zu Lasten der Umwelt und zu Lasten der Lebensqualität in den Stadtteilen. Von der CDU haben wir letztendlich nichts anderes erwartet, vielleicht einen Moment lang gehofft, Herr Umweltsenator, weil auch Ihnen bekannt ist, dass schon jetzt der Grenzwert für Stickstoffdioxid an der Kreuzung Bismarckstraße/Swachhauser Heerstraße überschritten wird. Es wäre also konsequent, sich über eine Politik Gedanken zu machen, die überlegt, wie man sinnvoll Verkehre so umleiten kann, dass sie die Menschen möglichst wenig durch weitere Giftstoffe belasten. Sie tun leider das Gegenteil.

Jetzt komme ich zur SPD! Was soll man da sagen? Die SPD, so hatten wir gehofft, würde vielleicht ein einziges Mal standhaft bleiben und die Worte ihres Baupolitikers Carsten Sieling ernst nehmen. Am 9. Oktober wurde Carsten Sieling in der „taz“ mit folgenden Worten wiedergegeben - ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidenten - : „Die Schlussfolgerung Theines, dass vier Spuren unabdingbar seien, teile er nicht. Das Ergebnis des Gutachtens sei ein bisschen auf den Auftraggeber, Handelskammer, zurückzuführen. SPD-Position sei nach wie vor, wo überbreite Spuren möglich sind, da macht man das.“

Liebe Kollegen von der SPD, lieber Carsten Sieling, eine überbreite Spur wäre in Schwachhausen möglich gewesen. Das wäre der Kompromiss. Das wäre ein Aufeinanderzugehen auf die Wünsche der drei Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen. Sie alle waren bereit, sich auf einen Kompromiss zuzubewegen. Sie, Carsten Sieling, sind der Umfaller des Jahres, indem Sie nun behaupten, der vierspürige Ausbau sei ein guter Tag für Schwachhausen.

(Abg. Dr. Sieling [SPD]: Ist es auch!)

Meine Damen und Herren, da kann ich nur sagen, das ist zynisch und sehr weit an den Interessen der Beiräte, weit an den Interessen der Bürgerinitiativen, weit an den Interessen der Bürgerinnen und Bürger in Schwachhausen vorbei, Herr Sieling!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Wir Grünen werden weiterhin den Protest der Beiräte gegen einen vierspurigen Ausbau der Schwachhauser Heerstraße unterstützen. Wir hoffen, dass es weiterhin so viele Proteste geben wird, dass der Bausenator noch einmal neu nachdenkt.

Ich möchte noch zwei Worte zu Ihrem Antrag sagen. Der ist ja nach langen Geburtswehen offensichtlich bei der Koalition heute auf den Tisch des Parlaments gekommen. Das ist ein reiner Trostpflasterantrag, ein Antrag, in dem Sie den vierspurigen Ausbau der Schwachhauser Heerstraße mit uralten Forderungen verknüpfen, nämlich den Lkw-Verkehr aus der Schwachhauser Heerstraße herauszunehmen.

(Abg. Dr. Sieling [SPD]: Die werden aber erfüllt!)

Lieber Herr Sieling, lieber Herr Eckhoff, diese Forderung haben wir Grünen hier in der Bürgerschaft mehrfach gestellt: Herausnahme der Schwachhauser Heerstraße aus dem Lkw-Führungsnetz und ein Verkehrsschild an die Autobahn stellen, um nicht notwendige Lkw-Verkehre um die Stadt herumzuführen. Sie haben immer gesagt, das geht nicht, die Stadt muss erreichbar sein und so weiter. Jetzt wollen Sie dies hier als Trostpflaster mit dem vierspurigen Ausbau verkoppeln. Das ist nicht korrekt.

Wir sagen: Die Forderung zu der Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz, zu der Herausnahme des Lkw-Verkehrs aus der Schwachhauser Heerstraße ist eine grüne Forderung, die unterstützen wir. Ich sage ganz deutlich, dass wir diese Verknüpfung mit dem vierspurigen Ausbau der Schwachhauser Heerstraße in Ihrem Antrag nicht mittragen. Wenn wir uns also für diese Forderung aussprechen, so sagen wir damit trotzdem ganz deutlich: Vier Spuren wollen wir nicht, zwei Spuren für die Schwachhauser Heerstraße sind genug!

Wir fordern die Koalition auf, sich endlich ernsthaft mit alternativen Lösungen zu einer überdimensionierten Straßenbauplanung in Schwachhausen auseinander zu setzen und noch einmal neu nachzudenken. - Herzlichen Dank!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Präsident Weber: Als nächster Redner erhält das Wort Herr Dr. Sieling.

Abg. **Dr. Sieling** (SPD)*): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Karin Krusche, manchmal hört sich die Debatte über diese Straße so an, als würde sich hieran die Verkehrswende in Deutschland entscheiden. Ich halte das für eine ziemliche Überhöhung und finde, wir haben hier ein ziemlich praktisches kommunalpolitisches Problem und eine kommunalpolitische Verkehrsentscheidung zu treffen, bei der in der Tat Abwägungen zu treffen sind und bei der die Dinge sehr nah beieinander sind. Da gebe ich Ihnen völlig Recht, aber darum muss man umso genauer hinschauen. Ich finde, dass der Vorschlag, der jetzt vorliegt - er weicht übrigens gewaltig von Herrn Theine ab, darauf will ich gleich kommen -, ein richtiger Fortschritt ist.

Zur Verkehrspolitik! Meine Damen und Herren, der richtige und wichtige Punkt ist doch, dass wir in der Tat in der Schwachhauser Heerstraße die Straßenbahn und den ÖPNV stärken. Es gab ja nicht nur Freunde dieser Lösung, denn es wird dort hoch gepflastert, die Straßenbahn bekommt ihren eigenen Bahnkörper, und damit wird die Verbindung gestärkt. Der ÖPNV wird schneller und attraktiver, und wir kommen zu einem vernünftigen Angebot, um die Leute auf den ÖPNV zu bringen. Ich finde, das ist schon allein von dieser Seite her eine gute Entscheidung.

Die Vorstellung, dass man Verkehrspolitik so betreibt, auf der einen Seite ÖPNV und Straßenbahn möglichst zu machen und auf der anderen Seite die Straßen so schmal wie möglich zu machen, um darüber die Leute vom Auto auf die Bahn zu bringen, ich glaube, wird seit mindestens zehn Jahren nicht mehr ernsthaft diskutiert. Man bekommt die Leute über ein vernünftiges Angebot, über zügige, schnelle Bahnen, aber nicht dadurch, dass man das Autofahren erschwert, denn die Entscheidung für den Umstieg liegt auf ganz anderen Ebenen.

(Beifall bei der SPD)

Jetzt möchte ich gern zu den einzelnen Punkten kommen, die dort in Rede stehen. Ich will vorweg sagen, dass ich wenig Verständnis dafür habe, wenn man das Ergebnis, das jetzt vorliegt, im Verhältnis zu dem, was Herr Stempel vorgeschlagen hat, was die Beiräte wirklich gut in die Debatte gebracht haben, wofür die Initiativen dort vor Ort kräftig geredet haben, wenn man das vor dem Hintergrund jetzt schlecht und kaputt redet.

*) Vom Redner nicht überprüft.

Das Ergebnis, das wir hier haben, weicht exorbitant ab von dem, was an Planung in Auftrag gegeben worden ist, was Grundlage für die Planfeststellung ist. Das hier ist eine völlig andere Planung, die in großem und hohem Maße das einführt, worüber wir die ganze Zeit geredet haben, es stadtvträglicher zu machen, indem man die minimalste Breite nimmt, die eben noch eine Trennung, einen Streifen in der Mitte ermöglicht.

Meine Damen und Herren, die Straße wird 5,50 Meter breit, nicht mehr sechs Meter, wie es ursprünglich vorgeschlagen worden war, auch nicht 5,80 Meter, wie es Herr Theine vorgeschlagen hat, sondern auf der gesamten Strecke erheblich schmaler. Dadurch wird es möglich, Kollegin Krusche hat es hier angesprochen, natürlich einen Teil des Baumbestands zu sichern. Das ist doch ein wichtiger Punkt. Ich habe das jetzt gerade in einer Kritik von Herrn Stempel selbst noch einmal gelesen, die er vor ein paar Tagen den Beiräten vorgestellt hat, nun würden alle Bäume weggerissen werden, und dadurch würde der schöne Charakter der Straße zerstört werden.

Der Baumbestand wird weitestgehend erhalten. Es wird nur ein Teil der Bäume gefällt. Wir werden die Ziele, die wir vorgegeben haben, nämlich einen geringen Eingriff in die Privatflächen und einen geringen Eingriff auch in den Baumbestand vorzunehmen, erreichen. Es wird auch erreicht, dass der Fußgänger- und Radfahrverkehr vernünftig organisiert wird und möglich ist. Ich verstehe überhaupt nicht, warum man nicht zu diesen Zielen steht. Die Beiratssitzung, Karin Krusche, die hier zitiert wurde, hat in der Tat unter anderem dazu beigetragen, dass da viel Bewegung hineingekommen ist. Dazu soll man stehen und soll deutlich sagen, dass man hier einen Vorteil hat.

Jetzt komme ich zu der Frage, warum 5,50 Meter, warum nicht fünf Meter und eine überbreite Situation! Es handelt sich hier um eine haarscharfe Abwägung zwischen diesen beiden Angelegenheiten, und man würde Herrn Stempel auch Unrecht tun. Herr Stempel hat immer deutlich gemacht, dass die Frage, ob man zweispurig pro Richtung ausbaut oder überbreitet, eine ganz auf des Messers Schneide stehende Entscheidung sei. Man könne sozusagen nach unten gehen, man könne aber auch auf Zweispurigkeit gehen.

Herr Stempel hat sich für die schmalere Variante ausgesprochen, das hat er jüngst auch noch einmal betont, aber immer offen gelassen, dass auch die andere Variante keinesfalls Teufelszeug ist. Das hat er aus seinen fachlichen Begutachtungen gebracht. Ich will an dieser Stelle deshalb zwei Punkte benennen.

Natürlich könnte man das überbreiten machen, und wir haben darüber lange nachgedacht. Das „taz“-Zitat, das Sie vorgetragen haben, ist witzig, Sie hätten auch ein anderes „taz“-Zitat bringen können. Das ist deshalb witzig, weil mich die „taz“ zwei Wochen vorher mit den Worten zitiert, ich wäre für eine zweispurige Führung in jede Richtung, zwei Wochen später zitiert sie mich mit überbreiten im Zusammenhang mit Stempel und im Zusammenhang mit Theine!

(Abg. Frau Krusche [Bündnis 90/Die Grünen]: Ja, und?)

Das war der Prozess der Abwägung. Wir haben es uns doch nicht leicht gemacht. Aber wir kommen zu dem Ergebnis, dass es überhaupt keinen Sinn macht, eine Verkehrssituation zu erzeugen, bei der wir auch in größeren Zeitfenstern Staus haben. Ich kann nicht erkennen, wenn es möglich ist, einen Verkehr unter geringer Inanspruchnahme der privaten Flächen und unter ordentlicher Gestaltung des Straßenzugs zu führen, dass man es dann so eng macht, dass es sich staut und die Leute dadurch penetriert werden, dass die Autos dort stehen, stinken und sich schieben.

Ich kann nicht erkennen, dass darin Lebensqualität steckt. Ich finde es dann vernünftiger, man baut den Straßenbereich so aus, dass der Verkehr flüssig durchgehen kann und wir eine Situation haben, die auch die Anwohner dort in dem Bereich nicht übermäßig angeht.

Auf den zweiten Punkt sind Sie gar nicht richtig eingegangen. Das ist ja auch ein Problem, vor dem wir alle stehen und vor dem auch das Planfeststellungsverfahren stehen wird: Wie gehen wir denn mit den Emissionen um? Wie gehen wir mit dem EU-Problem um? Dazu will ich nur eines sagen: Eine Straße, auf der es häufiger zu Staus kommt, wird zu größeren Emissionsbelastungen führen als eine Straße, auf der der Verkehr fließt. Deshalb haben sich im Ressort, das wissen doch alle, die Verkehrsfachleute und die Umweltfachleute zusammengeschlossen und ziehen an einem Strang, weil natürlich auch die Umweltfachleute sehen, dass es besser ist, den Verkehr fließen zu lassen und mit geringeren Emissionsbelastungen vorzugehen, als einen Ausbau zu machen, der scheinökologisch ist, aber eben nur scheinökologisch, weil er in Wirklichkeit eine schlechtere Qualität erzeugt. Auch deshalb ist dies der richtige Weg, so ins weitere Verfahren zu gehen.

Zum Schluss will ich auf den Antrag kommen, der Ihnen allen vorliegt, er ist ja länger bekannt. Wir haben ihn ja schon in der letzten Woche im Zusammenhang mit der Entscheidung öffentlich gemacht, also soll man sich da jetzt nichts erzäh-

len. Der Antrag, der hier heute zum Lkw-Bereich vorliegt, liegt seit längerem vor. An der Stelle, will ich einmal sagen, darf man jetzt bitte nicht scheinheilig werden.

In der Tat haben die Grünen hier häufiger gefordert, dass man den Lkw-Verkehr dort herausnimmt. Das ist immer ein absolut wichtiger Punkt gewesen. Ich bin dort bei der Bürgerinitiative gewesen, ich war auf Beiratssitzungen, immer hatten die Fragen zum Lkw-Führungsnetz und anderen Dingen absolut hohe Priorität, und immer gab es da Gegenwehr, und es hieß, das geht nicht. Ich war auf einer Veranstaltung des BUND, ich glaube, Karin Krusche, wir waren gemeinsam dort. Da war die Hauptforderung: Nehmt das Ding aus dem Lkw-Führungsnetz! Das wollte das Wirtschaftsressort nicht, es gab auch im Verkehrsbe- reich des ASV große Widerstände.

Wir sind jetzt soweit und haben politisch erreicht, dass wir sofort die Verkehrsausschilderung anders machen, dass der Straßenzug aus dem Verkehrsführungsnetz genommen wird und dass man sich den Fragen zuwenden wird, wie man den Schwerlastverkehr dort verringert, wie man die Lkw dort nachts herausbekommt. Ich finde, das ist ein Erfolg, und das ist gut so. Ich freue mich, dass die Forderung der Grünen, die im Übrigen auch im SPD-Wahlprogramm steht, erfüllt worden ist. Das ist ein Punkt, den wir als Sozialdemokraten immer gefordert haben: Lkw dort heraus!

Wir haben nie und nirgendwo einen Beschluss gefasst, in dem wir gesagt haben, das soll nur einspurig und überbreit sein. An der Stelle haben wir das bewusst offen gelassen. Ich will hier auch verraten, warum bewusst.

Wir haben hier eine Verkehrsverbindung, auf der insbesondere die Pkw aus den Stadtteilen fahren, die eine sehr hohe Pkw-Dichte haben. Es ist doch bekannt, dass es natürlich in Stadtteilen wie Borgfeld, wie Oberneuland, wie Schwachhausen selbst einen sehr großen Pkw-Bestand gibt. Ich habe mir auch schon Freunde auf einem Parteitag von uns gemacht, weil ich darauf hingewiesen habe, dass es dort die Zweit- und Drittwagenbesitzer in einem Maße gibt wie in kaum einem anderen Stadtteil. Meine Damen und Herren, dann können wir keine Verkehrspolitik machen, die diesen Verkehr aus dem Stadtteil heraus treibt nach dem Motto „Wasch mir den Pelz, aber mache mich nicht nass!“ und durch andere Stadtteile führt. Das geht nicht, das wäre unter dem Gesichtspunkt einer Stadtteilgerechtigkeit nicht in Ordnung. Wir sind jedenfalls dagegen!

(Beifall bei der SPD)

Ich komme zum Schluss und will darum bitten und hoffe, dass wir diesen Antrag, den wir hier in diesem Parlament vorgelegt haben, einstimmig beschließen, weil die Beschlusspunkte, die dort bestehen, sich ja nur auf den Lkw-Verkehr beziehen. Ich bin sehr gespannt, wenn es jetzt zum Schwur kommt, wie sich Bündnis 90/Die Grünen an dieser Stelle verhält und ob man wirklich dazu steht, was man hier immer gesagt und gefordert hat und was jetzt hier von der großen Koalition als Antrag vorgelegt wird.

(Glocke)

Ich will auch sagen, dass wir uns insgesamt über den Lkw-Verkehr in dieser Stadt weiter Gedanken machen müssen. Herr Präsident, das ist mein letzter Satz dazu: Wir können den Lkw-Verkehr dort unterbinden, weil der Autobahnring A 281 geschlossen wird, und zwar ungefähr zeitgleich zu dem Zeitpunkt, an dem die Schwachhauser Heerstraße umgebaut sein kann. Dann gibt es andere Möglichkeiten der Erreichbarkeit des GVZ, und die muss man dann auch nutzen. Wofür haben wir denn den Autobahnring sonst eingerichtet, wenn nicht dafür, dass wir die Lkw- und Schwerlastver- kehre aus der Stadt herausziehen wollen?

Das, was für die Schwachhauser Heerstraße gilt, muss auch für andere Straßen angesehen werden. Die Kattenturmer Heerstraße ist ein Thema. Der Brüggeweg ist ein Thema. Über die Osterholzer Heerstraße wird geklagt. Wir werden uns überall ansehen müssen, wie wir den Lkw-Verkehr in der Stadt minimieren. Das ist der Antritt, den wir hier konkret machen, und ich bin dafür, dass wir das über die ganze Stadt machen. Unterstützen Sie diesen Vorschlag!

Dieser minimierte vierspurige Ausbau dort ist etwas Vernünftiges. Er fördert den ÖPNV und macht Schwachhausen und die ganze Stadt lebensfähiger, und in dem Sinne ist es in der Tat ein guter Tag. - Danke sehr!

(Beifall bei der SPD)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Focke.

Abg. **Focke** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich glaube, wir haben uns sehr lange über die Problematik der Schwachhauser Heerstraße unterhalten. Wir haben uns nicht nur mit einem Gutachter oder dem Gutachter des ASV, sondern wir haben uns auch mit dem Gutachter Professor Stempel sehr lange auseinander gesetzt. Wir haben sogar eine extra Versammlung in den Räumen der Sozialdemokraten abgehalten mit Herrn Stempel und haben uns das alles erläutern lassen. Zu sagen, wir hätten uns nicht ge-

kümmert und alles beiseite geschoben, das ist falsch. Wenn wir jetzt als Ergebnis diesen Kompromiss - und, Frau Krusche, es ist ein Kompromiss, es ist ein wahrer Kompromiss, Herr Sieling hat Ihnen eben gesagt, welche Ausgangslage wir hatten - erzielt haben, dann finde ich, dass es ein sehr guter Kompromiss ist und dass eigentlich alle Seiten damit sehr gut leben können.

Die Ausgangslage war das Planfeststellungsverfahren, nach dem wir eine sechs Meter breite Fahrspur hatten, im Tunnel sogar noch mehr. Das Ergebnis sind jetzt 5,50 Meter, zwei Spuren auf jeder Seite und die Hochpflasterung der Straßenbahn. Es war ja immer die Diskussion, ob die Straßenbahnschienen nicht überfahren werden können, um zu erreichen, dass man nicht so viel Fläche in Anspruch nehmen muss. Jetzt ist das Ergebnis aber wesentlich besser und viel ÖPNV-gerechter. Es ist für den öffentlichen Personennahverkehr doch ein hervorragendes Zeichen, dass die Bahnen jetzt eine Hochpflasterung bekommen, schneller durchfahren, attraktiver werden und so vielleicht auch Menschen dazu bewegen, diesen ÖPNV zu nutzen. Das entlastet die Schwachhauser Heerstraße.

Nun sind unterschiedlichste Zahlen über die Belastung der Schwachhauser Heerstraße genannt worden. Alle Gutachten sagen aber wohl aus, dass zwischen 24.000 und 28.000, in Spitzenzeiten sogar 30.000 Pkw pro Tag diese Straße benutzen. Da ist mit Einspurigkeit nichts zu machen, es sei denn, Sie produzieren organisierten Stau. Das Ergebnis ist in allen drei Gutachten gleich. Da sagte sogar Herr Stempel, das wird nicht wesentlich weniger, und bis zum Jahr 2015, bis 2015 ist ja alles projektiert worden, wird es keine wesentlichen Reduzierungen geben. Es ist eben so, dass man immer noch mit 25.000 bis 28.000 Pkw rechnen muss. Wir befinden uns in einer Großstadt und nicht in einer Kreisstadt. Deswegen müssen wir auch mit den Verkehren umgehen, meine Damen und Herren.

Die Vierspurigkeit ist durch die Breite von 5,50 Meter gewährleistet worden. Anstöße hat das Handelskammergutachten durchaus gegeben, so dass es jetzt zu Veränderungen gekommen ist. Es hat intelligente Lösungen genannt, nämlich für die Haltestellenproblematik an der Parkstraße und dass auf eine Abbiegespur in die Graf-Moltke-Straße verzichtet wird. Dadurch wird auch für Nebenanlagen wie Radwege und sogar noch Stellplätze für die Einzelhandelsgeschäfte Platz gewonnen. Ich finde, eine sehr gute Lösung! Statt über 630 Quadratmeter privater Fläche, die ja angekauft oder enteignet hätte werden müssen, werden jetzt nicht einmal mehr 300 Quadratmeter benutzt.

(Abg. Frau Hövelmann [SPD]: Benötigt!)

Benötigt, danke schön! Das heißt also, wir haben jetzt über 50 Prozent, fast 55 Prozent der Fläche zugunsten einer anständigen Lösung gespart.

Ich kann ja verstehen, dass natürlich viele Anwohner in Schwachhausen, aber auch die Beiräte ihre Probleme mit der jetzigen Lösung haben, aber es ist nun einmal nicht wegzudiskutieren, dass es die Schwachhauser Heerstraße gibt, und es gibt keine andere Lösung, die Verkehre durch Schwachhausen zu führen, insbesondere in die Innenstadt. Deswegen können wir nicht die Augen davor verschließen. Wenn wir sie weiter einengen würden, dann würden wir Verkehre in die Wohnquartiere abdrängen, und das kann doch nun auf keinen Fall jemand wollen, weil das ja nur eine Verlagerung des Problems wäre. Das kann es nicht sein.

Mehrere andere Dinge sind angesprochen worden. Es werden Bäume erhalten, viel mehr Bäume als bisher geplant. Die Fahrradverkehrsführung wird verbessert. Es wird an der Parkstraße sogar einen kleinen Platz geben können. Das sind alles Dinge, von denen bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens überhaupt nicht die Rede gewesen ist. Die ganzen Proteste und die langen Diskussionen haben unseres Erachtens zu einem sehr guten Ergebnis geführt. Wenn man sich dieser Sache verschließt, dann verkennt man, dass wir uns erhebliche Gedanken gemacht haben, wie man die beste Lösung finden kann.

Ich habe davon gesprochen, wenn man das nun nicht will, dann produziert man den Stau, dann produziert man Emissionen, Schadstoffe, die wir sowieso schon zur Genüge in dieser Stadt haben. Herr Dr. Sieling hat es gesagt, es kann nur besser werden, wenn wir einen fließenden Verkehr haben. Das heißt nicht, dass es dort Rennstrecken geben wird, die kann es bei einer Breite von 5,50 Meter auch gar nicht geben. Da wird sehr aufgepasst werden müssen, deswegen glaube ich, dass wir dort einen ordentlich fließenden Verkehr bekommen werden.

Alle Untersuchungen haben allerdings auch gesagt, eine Lkw-Trasse wird das nie. Der Lkw-Verkehr ist in der Schwachhauser Heerstraße unterrepräsentiert, und das soll er auch bleiben. Im Gegenteil, wir wollen ihn noch weiter zurückführen. Die Angst aber, dass es zu einem verstärkten Lkw-Verkehr kommt, wenn die Straße vierspurig auf diese 5,50 Meter ausgebaut wird, ist völlig unbegründet. Alle Untersuchungen haben ergeben, dass es keine besondere Strecke für den Lkw- und Schwerlastverkehr ist. Die Prozentzahlen liegen unter drei Prozent. In der Nacht

gibt es überhaupt keinen Schwerlastverkehr, und unter einem Prozent Lkw fahren in der Nacht.

Trotzdem, und jetzt komme ich zum Antrag, wollen wir versuchen, das noch weiter zu minimieren, wobei man allerdings deutlich sagen muss, es muss gewährleistet sein, dass die Innenstadt und auch andere Geschäfte dort beliefert werden können. Das erfordert eben eine geschickte Lösung, für die wir ein Konzept erbitten, das der Bausenator entwickeln wird. Von heute auf morgen wird die Straße ja auch nicht umgebaut und fertig sein, aber wir haben in dieser Zeit des Umbaus die Möglichkeit, uns jetzt daran zu machen, wie wir das hinbekommen, dass der Schwerlastverkehr von der Schwachhauser Heerstraße ferngehalten wird und dass der Lkw-Verkehr noch mehr zurückgeführt wird, also unter die drei Prozent, ohne allerdings Lieferschwierigkeiten für die Geschäfte, die dort in der Umgebung sind, und die Innenstadt zu verursachen.

Ich glaube, wir haben hier einen sehr guten Kompromiss erreicht, und, Frau Krusche, es wird der Sache einfach nicht gerecht, wenn Sie gegen diesen nur mit Rezepten von vor 30 Jahren angehen. - Danke sehr!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort Herr Senator Eckhoff.

Senator Eckhoff: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Viele Anmerkungen sind schon von meinen beiden Vorrednern gemacht worden. Die möchte ich jetzt gar nicht alle wiederholen. Trotzdem, finde ich, ist dieses Thema, Frau Krusche, schon ein Prototyp der Themen, mit welchen unterschiedlichen Anforderungen in den nächsten zehn, 15, 20 Jahren immer wieder Mobilitätsfragen in einer Großstadt auf uns zukommen werden. Zum einen gibt es die Anforderungen des Verkehrs, sowohl des motorisierten Individualverkehrs in Form von normalen Kfz-Benutzern als natürlich auch die eine oder andere Frage des Lkw-Verkehrs.

Auf der anderen Seite gibt es die Ausbaunotwendigkeiten für den ÖPNV, und auf der dritten Seite stehen natürlich die Forderungen der Anwohnerinnen und Anwohner, die die Verkehre am liebsten weiträumig überhaupt nicht auf der Schwachhauser Heerstraße haben möchten. Das gilt übrigens auch bei anderen Vorhaben, die wir in dieser Stadt realisieren möchten. Ich erinnere nur an die Diskussion über den Autobahnring, den wir ja alle wollen, und natürlich die damit verbundenen Diskussionen zum Beispiel in Seehausen und die Anforderungen, die aufgrund veränderter EU-Richtlinien auf uns zukommen werden.

Die Antworten, die Sie, Frau Krusche, gegeben haben, beziehungsweise die Kritik an der Antwort, die wir gemeinsam erarbeitet haben, das muss ich ganz deutlich sagen, steht in keinem Verhältnis. Sie haben hier mit den plattesten Parolen von Anfang der neunziger, Ende der achtziger Jahre - ich hatte den Eindruck, die Grünen wären gerade erst ins Parlament eingezogen und hätten keine fünfundzwanzigjährige Geschichte hinter sich - Kritik geäußert, ohne sich tatsächlich inhaltlich einmal dezidiert mit den Fragen auseinander zu setzen. Ich kann Ihnen sagen, wir haben das sehr ausführlich gemacht, und ich kenne kein Projekt in den letzten zehn Jahren - Dieter Focke und Carsten Sieling, ihr seid ja beide schon so lange in der Baudeputation -, bei dem so unterschiedliche Interessen abgewogen worden sind.

(Abg. Dr. Sieling [SPD]: Vier Jahre!)

Vier Jahre erst? Meine Güte!

(Abg. Pflugradt [CDU]: Fünf, Carsten!)

Wir haben, als Herr Stempel mit einem Gutachten in die von den Beiräten eingeführte Diskussion kam, die Debatte extra noch einmal komplett aufgerollt. Wir haben noch einmal die Zahlen abgeprüft, wir haben noch einmal geklärt, womit die unterschiedlichen Zahlen zu begründen sind. Wir sind dann leider auch zu der Auffassung gekommen, dass Herr Stempel an der einen oder anderen Stelle schon methodische Fehler in seinen Zählungen gemacht hat. Er hat zum Beispiel in zu kurzen Zeiträumen gezählt, teilweise immer nur eine Stunde. Er hat zum Beispiel teilweise einen Freitag gewählt, der natürlich gerade in den Nachmittagsstunden eine andere Verkehrsbelastung hat als ein normaler Werktag von Dienstag bis Donnerstag, und er hat sogar an einem Tag gezählt, an dem die Straße gerade erst wieder eröffnet wurde.

Das sind natürlich Kriterien, die man entsprechend in den Zahlen berücksichtigen muss und bei denen man dann auch entsprechende Wertkorrekturen nach oben vornehmen muss. Trotz dieser Korrekturen beziehungsweise der methodischen Fehler von Herrn Stempel kam er ja durchaus zu der Auffassung - Dieter Focke und Carsten Sieling haben das ausgeführt -, dass auch er die Möglichkeit eröffnet hätte, man hätte das auch zweispurig machen können. Es ist ein Grenzwert, hat er auf der Beiratssitzung in Schwachhausen ausgeführt.

Wenn Sie das dann mit den Zahlen vergleichen, die sowohl bei Herrn Theine als auch noch einmal nach dem Nachrechnen bei uns im Hause herausgekommen sind, stellen wir eben fest, dass diese Grenzwertdiskussion deutlich nach oben

gekippt ist und dass man gesagt hat, nein, wer hier einen flüssigen Verkehr haben will, braucht tatsächlich vier Spuren. Da reichen vier schmale Spuren. Gerade auch, weil die Voraussetzungen mit den geringen Lkw-Verkehren auf dieser Achse so sind, reichen vier Spuren, aber wenn wir an dieser Stelle nicht ein Chaos organisieren wollen, dann müssen wir den Verkehr dort flüssig halten.

Frau Krusche, Sie haben sich doch selbst die Simulation angesehen, die sich mit dem Thema Remberti beschäftigte. Sie haben doch gesehen, was bei der Bündelungsvariante, an der wir ja noch hart arbeiten - auch mit den EU-Richtlinien, die da hineinspielen, dass wir gerade diese städtebauliche Entwicklung haben wollen -, schon passiert, wenn man zum Beispiel in den Kreuzungen nicht entsprechend vernünftig arbeitet, auch nicht genügend Abbiegemöglichkeiten hat. Sie haben dort dann drei Stunden stadteinwärts in den Morgenstunden und drei Stunden stadtauswärts ein Verkehrschaos mit teilweise einem Rückstau von bis zu 800 Metern. Da sage ich ganz deutlich: Das ist genau das, was wir an dieser Stelle, liebe Frau Krusche, auch vor dem Hintergrund der EU-Richtlinien für Feinstaubemissionen, für NOx-Emissionen überhaupt nicht gebrauchen können. Deshalb ist eine solche Planung mit uns beim besten Willen auch nicht zu machen.

(Beifall bei der CDU)

Trotzdem gab es aber natürlich zu Recht gerade an dieser Straße auch die Interessen der Beiräte, der Anwohner. Man musste schauen, wie man das unter einen Hut bekommt. Ich möchte jetzt nicht all die Inhalte des Kompromisses wiederholen, aber da gibt es deutliche Fortschritte: erstens die Reduzierung auf 5,50 Meter, zweitens die deutlich geringere Inanspruchnahme von Flächen, drittens Kombispuren bei Abbiegemöglichkeiten in die Graf-Moltke-Straße, viertens die Verbesserung der Radwegführung, fünftens, die Haltestelle Parkstraße et cetera wird durch entsprechende Verschiebung reduziert, Gestaltung eines kleinen Stadtplatzes im Einmündungsbereich Parkstraße am Barkhof und so weiter, zusätzliche Parkmöglichkeiten für die Einzelhandelsgeschäfte dort. Frau Krusche, das ist ganz konkret Fortschritt!

Ich muss sagen, ich dachte eigentlich auch, dass Sie sich davon verabschiedet hätten zu sagen, wir wollen jetzt den Individualverkehr so weit behindern, dass die Menschen zwangsläufig auf den ÖPNV --.

(Zurufe der Abg. Frau Linnert [Bündnis 90/Die Grünen] und des Abg. Focke [CDU])

Frau Linnert, das ist genau das, was Frau Krusche gesagt hat: Behinderung des motorisierten Individualverkehrs und dadurch Umstieg auf den ÖPNV!

(Zuruf der Abg. Frau Linnert [Bündnis 90/Die Grünen])

Ein Mobilitätskonzept der Zukunft ist aber, dass wir beides machen müssen: Verbesserung des ÖPNV und einen flüssigen motorisierten Individualverkehr!

(Beifall bei der CDU)

Liebe Frau Linnert, der Punkt ist, wenn Sie selbst in die Mottenkiste greifen, müssen Sie sich nicht wundern, dass Sie damit in einer Disussion dann wieder konfrontiert werden. Ich finde, das gehört zu einer parlamentarischen Auseinandersetzung schon dazu,

(Abg. Focke [CDU]: Ja, so ist das!)

gerade vor dem Hintergrund, dass wir auch eine Aktuelle Stunde haben.

(Beifall bei der CDU)

Ich glaube, dass wir mit diesem Kompromiss und vor dem Hintergrund dessen, worauf wir uns zusätzlich noch in diesem Antrag verständigt haben, eine gute Grundlage haben. Ich will allerdings auch ganz deutlich sagen, dass diese Straße nicht mit allen Straßen vergleichbar ist, weil natürlich eine Herausnahme aus einem Lkw-Führungsnetz auch gleich Folgewirkungen haben kann.

Warum sage ich das? Wir haben hier eine besondere Situation. Zum einen bauen wir um Bremen herum einen Autobahnring. Wir wollen natürlich weiter Zielverkehre in die Innenstadt haben, aber keine Durchgangsverkehre durch die Innenstadt, die dann gegebenenfalls nicht über den Autobahnring fahren oder sich vielleicht auch einfach nur die Maut durch den entsprechenden Tunnel ersparen möchten.

Zweitens: Wir haben andere Gebiete, in denen Unternehmen auch direkt über Straßenzüge einer ähnlichen Art angebunden sind. Wir haben immer wieder die Diskussion über die Osterholzer Heerstraße, Carsten Sieling, und da muss ich schon ganz deutlich sagen, da ist die Situation eine andere! Davon hängt Daimler-Chrysler mit ab, und Daimler-Chrysler ist hier nun einmal mit nach wie vor mehr als 16.000 Arbeitsplätzen der wichtigste Arbeitgeber. Das ist eine ganz andere Situation als jetzt bei der Frage, die Durchgangsverkehre, die sich dort Abkürzungen von den Autobahnrou-

ten suchen, von diesem Weg abzuhalten. Das ist eine ganz andere Verkehrsdiskussion als die, die wir in Osterholz führen müssen. Das will ich an dieser Stelle nur ganz deutlich sagen, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(Abg. Frau Reichert [SPD]: Aber nachts ist es die gleiche!)

Nein! Frau Reichert, wenn ich das aufnehmen darf: Nachts ist es auch nicht die gleiche, weil wir bei Daimler-Chrysler natürlich häufig Anlieferverkehre haben, die dort in einem Drei-Schicht-Betrieb anliefern. Beim Anlieferverkehr zum Beispiel in die Innenstadt gibt es nachts auch aufgrund der nach wie vor nicht vorhandenen Ladenöffnungszeiten diesen Drei-Schicht-Betrieb nicht, und vor diesem Hintergrund können Sie die Situationen nicht miteinander vergleichen. Wir müssen das dann auch schon entsprechend getrennt diskutieren, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Ich möchte sagen, wir werden das, was uns dieses Parlament hier als Arbeitsauftrag mitgegeben hat, kurzfristig umsetzen. Die Hinweisschilder für die Autobahn sind hoffentlich schon in Auftrag gegeben, zumindest hatten wir auch schon sehr frühzeitig besprochen, dort entsprechend eine Verkehrslenkung vorzunehmen. Für die weiteren Maßnahmen haben wir noch ein bisschen Zeit, so dass wir die, wenn der Straßenzug fertig gestellt ist, dann tatsächlich auch gemeinsam umsetzen können.

Ich gehe davon aus, dass wir mit diesem Thema - um das aufzugreifen, was Carsten Sieling gesagt hat - auf jeden Fall eine gute Lösung für Bremen gefunden haben, auch wenn diese Einschätzung nicht jeder Anlieger der Schwachhauser Heerstraße teilen mag. Das kann ich persönlich nachvollziehen, aber für Bremen ist es gut, dass dieses Thema jetzt endlich bewegt wurde und dass wir in der großen Koalition gemeinsam bewiesen haben, dass wir eine vernünftige Lösung zu einem solchen schwierigen Thema finden können. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Weber: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Krusche.

Abg. Frau **Krusche** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Senator Eckhoff, ich glaube schon, dass es lohnt, sich Gedanken zu machen, ob es einen Zusammenhang zwischen Klimawandel und Verkehrspolitik gibt. Gerade weil Sie erwähnt haben, dass

sich die EU-Richtlinien, die Emissionen betreffen, ab dem Jahr 2005 drastisch verschärfen werden, gerade das zeigt uns doch, dass es ein hochaktuelles Thema ist und dass man die Debatte, wie wir zukünftig Verkehre vor dem Hintergrund des Klimawandels organisieren wollen, ernsthaft führen muss, ohne sich dem Vorwurf ausgesetzt zu sehen, man würde in die Klamottenkiste von vor 30 Jahren greifen. Das ist, glaube ich, schlicht gedacht.

(Zuruf des Abg. Focke [CDU])

Wir haben uns immer dafür stark gemacht, dass man Verkehrskonzepte entwickeln muss, bei denen man nicht notwendigen Verkehr vor allen Dingen aus den Wohn- und Stadtquartieren heraushält, nicht nur, um die Luft rein zu halten, sondern auch, um die Menschen von unnötigem Verkehr zu entlasten. Wir glauben, dass die Verkehrsplanung in der Vergangenheit, nämlich eine Querung durch die Innenstadt von der Vahr über die Hochstraße Breitenweg, eine Verkehrsplanung war, von der wir angenommen haben, dass sie keine zukunftsgerichtete ist, sondern im Gegenteil, dass wir uns von dieser Art der autogerechten Stadt in der Zukunft verabschieden müssen. Wir müssen uns davon verabschieden, weil es auch um die Zukunft geht.

Wenn schon die „Bild“-Zeitung tagelang eine Kampagne macht, in der darauf hingewiesen wird, dass es einen Zusammenhang zwischen dem Abschmelzen der Gletscher an der Arktis über die Erwärmung des Golfstroms gibt, dann müssen wir uns doch auch Gedanken darüber machen, hat das hier etwas mit unserem eigenen Verhalten in Bremen vor unserer eigenen Haustür zu tun! Ich glaube, es hat etwas damit zu tun. Diese Probleme lösen wir nicht, indem wir sagen, damit es keinen Stau gibt, bauen wir eben noch eine Fahrspur dazu. Das ist nicht die richtige Alternative, meine Damen und Herren.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Ich bin fest davon überzeugt, dass die Grünen, indem sie fordern, zwei Fahrspuren sind genug, und bereit wären, sich auf den Kompromiss einer überbreiten Fahrspur einzulassen, auch ein Signal geben, auch in Richtung Autofahrer, in Zukunft darüber nachzudenken, welche Wege ich überhaupt mit dem Auto fahren muss und ob ich nicht selbst durch mein Verhalten dazu beitrage, auch ein Stück weit Klimaschutz in meiner Stadt zu betreiben. Hier würde ich offensiv vorgehen und sagen, wir verschaffen der Linie vier ein eigenes Gleisbett. Das ist in Ordnung.

Das tun wir aber doch nicht deshalb, weil es einfach billig ist - im Gegenteil, das kostet viel Geld -, sondern wir tun das doch auch, damit mehr Menschen mit dem ÖPNV fahren. Das ist aber doch nur dann möglich, wenn ich nicht gleichzeitig allen Autofahrern signalisiere: Leute, es ist egal! Steigt in eure Kisten, ob es zwei oder drei Kilometer sind, wir bauen euch jede Achse durch die Stadt, damit niemand auch nur eine Ampelphase im Stau steht. Das kann nicht zukunftsgerichtet sein! Insofern finde ich, dass man sich auf diese Verkehrszählung nur insoweit einlassen kann, als man sagen muss, die von Herrn Theine und Herrn Stempel weichen in bestimmten Punkten voneinander ab, aber es ist letztendlich eine politische Entscheidung, die ich hier treffe, entweder für die Lebensqualität in den Stadtteilen oder aber im Sinne fließenden Verkehrs, Augen zu und durch, es macht nichts, immer mehr Straßen für viel Geld. Ich glaube, dass es eine Fehlentscheidung ist, die Sie hier treffen.

Ich bin immer noch davon überzeugt, dass Sie gut daran getan hätten, in einem Jahre alten Kampf gegen die Ausweitung des Concordia-Tunnels, gegen den vierspurigen Ausbau der Schwachhauser Heerstraße - dieser Kampf wird nun seit 20 Jahren von den Anwohnern, von den Bürgerinitiativen, von den Beiräten geführt - eine Botschaft zu geben. Als ein Signal dafür, sich hierbei aufeinander zu bewegen, hätte ich es gut gefunden, wenn Sie hier gesagt hätten, diese zwei Fahrspuren reichen aus.

(Abg. Focke [CDU]: Die reichen eben nicht aus! Wir haben doch schon die Staus, das ist doch das Problem!)

Sie reichen heute aus, und sie werden auch in Zukunft ausreichen, weil wir zukünftig nicht mehr Verkehr, sondern weniger Verkehr haben werden. Insofern, Herr Eckhoff, glaube ich, Sie machen hier einen städtebaulichen und auch einen ökologischen Fehler, indem Sie diese Straße nun tatsächlich zu einer autobahnähnlichen Trasse quer durch die Stadt ausbauen.

(Abg. Focke [CDU]: Quatsch!)

Herzlichen Dank!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort Herr Senator Eckhoff.

Senator Eckhoff: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Es reizt mich ja, dazu noch einmal drei Sätze zu sagen, weil die Klimakatastrophe natürlich nicht nur die Grünen bewegt, sondern

sehr wohl uns alle. Aber leider können wir auch an bestimmten Fakten nicht vorbeigehen.

(Abg. Frau Linnert [Bündnis 90/Die Grünen]: An euren Taten wird man euch erkennen!)

Liebe Frau Linnert, deshalb machen wir eine ganze Menge. Deshalb werden wir zum Beispiel im ersten Quartal des nächsten Jahres ein sehr umfangreiches Ausbauprogramm für eine Verbesserung des ÖPNV und des SPNV im Land Bremen vorlegen. Das ist ganz konkrete Politik, wie man etwas verbessern kann. Deshalb haben wir zum Beispiel vorgelegt, wie man mit einem ganzen Maßnahmenkatalog die Fahrradverkehre deutlich ausweiten und verbessern kann, deshalb haben wir zum Beispiel Verbesserungen im Bereich Car-Sharing vorgelegt und haben uns auch mit verschiedenen Häusern, gerade um eine Vorbildfunktion zu haben, zusammengeschlossen, um Car-Sharing entsprechend zu promoten.

Aus diesem Grund machen wir uns auch sehr wohl Gedanken, wie zum Beispiel nach der Vollendung des Autobahnringes Verkehre in Bremen neu sortiert werden müssen. Aus diesem Grund sind wir auch dagegen, dass diese Strecke als eine Durchfahrtstrecke durch die Innenstadt genutzt wird. Das ist ganz konkrete Umweltpolitik, die auch dazu führt, dass Schadstoffemissionen reduziert werden.

Frau Krusche, ich kann doch leider auch nicht an bestimmten Fakten vorbei! Nur dadurch, dass ich gesagt hätte, das ist jetzt eine zweispurige Straße, und das reicht aus, wäre dort erst einmal noch kein Autofahrer weniger entlang gefahren. Ich hätte das sagen können, Sie hätten mich dann wahrscheinlich bejubelt, aber die Fakten nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme hätten leider anders ausgesehen. An diesen Fakten müssen wir uns orientieren!

Ich gehe auch so weit - das bringt mir immer Ärger in der eigenen Fraktion, das weiß ich wohl -, dass wir sehr wohl in dem Jahr, wenn der Autobahnring geschlossen ist, wenn wir dort die Verkehre neu organisiert, neu gelenkt haben und wenn der Tunnel fertig ist, uns darüber unterhalten müssen, ob wir aus verschiedenen Gründen die Hochstraße am Breitenweg noch brauchen oder nicht, weil sie nämlich Autoverkehre durch die Innenstadt lockt. Wenn durch einen geschlossenen Autobahnring um Bremen herum die Verkehre, die wir in der Innenstadt haben wollen, die Zielverkehre, über alle Ecken vernünftig hineingeleitet werden, dann müssen wir uns sehr wohl Gedanken machen, ob wir diese Hochstraße noch brauchen. Aber das ist im Jahr 2015! Das kann

ich jetzt nicht zu einer Grundlage von politischem Gestalten und politischem Handeln machen.

(Abg. Kastendiek [CDU]: Aber mit der Einschätzung hast du Recht!)

Das weiß ich wohl, aber wahrscheinlich sind wir beide dann nicht mehr die Akteure, Jörg, die sich im Jahr 2015 darum streiten müssen!

(Abg. Kastendiek [CDU]: Das ist sicher!)

Insofern können wir es der Nachfolgeneration überlassen, wer sich über diese Fragen tatsächlich dann auch streitet.

Ich glaube, und das muss man an dieser Stelle auch sagen, liebe Frau Krusche, der Unterschied in der Straßenbreite zwischen der überbreiten Spur und der Variante, die wir jetzt gewählt haben, liegt irgendwo in der Größenordnung zwischen 50 und 75 Zentimeter pro Spur, also zwischen einem Meter und 1,50 Meter. Ob das wirklich der Unterschied ist zwischen einer herausragenden städtebaulichen Entwicklung und einer Stadtautobahn auf der anderen Seite, wie Sie es gerade wieder beschrieben haben, da mache ich allerdings auch mehrere Fragezeichen.

Ich glaube, vor diesem Hintergrund ist der Kompromiss, den wir gewählt haben, tatsächlich gut und richtig, und er, liebe Frau Krusche, berücksichtigt sehr wohl wie auch in anderen Politikbereichen das, was leider durch eine verkehrte Verkehrspolitik in ganz anderen Ländern, in ganz anderen Städten gemacht wird, nämlich die Klimakatastrophe. Selbst in diesem kleinen Parameter Schwachhauser Heerstraße haben wir sehr wohl an diese Planungen gedacht und sind zu diesem Kompromiss gekommen. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Weber: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Damit ist die Aktuelle Stunde geschlossen.

Lkw-Verkehre aus der Schwachhauser Heerstraße nehmen

Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU vom 9. November 2004 (Drucksache 16/241 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU mit der Drucksachen-Nummer 16/241 S seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt dem Antrag einstimmig zu.

1. Änderung des Bebauungsplanes 911 für ein Gebiet in Bremen-Vegesack mit den Grundstücken an der - Albrecht-Roth-Straße 27 bis 42 - Gerhard-Rohlf's-Straße 48 A (rückwärtig) - Bempohlstraße 18 bis 19 A und 20 A/21 (rückwärtig)

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004 (Drucksache 16/226 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer die 1. Änderung des Bebauungsplanes 911 beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

Bebauungsplan 1273 für ein Gebiet in Bremen-Burglesum an der Straße „An Smidts Park“, zwischen den Flächen des Schulzentrums an der Alwin-Lonke-Straße, dem Kindertagesheim und den Grünflächen (Ausgleichsflächen) an der Bundesautobahn A 27

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004 (Drucksache 16/227 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer den Bebauungsplan 1273 beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

**Bebauungsplan 1292
für ein Gebiet in Bremen-Vegesack
- Sedanplatz**

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004
(Drucksache 16/228 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer den Bebauungsplan 1292 beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

**Bebauungsplan 2299
für ein Gebiet in Bremen-Findorff
zwischen Hemmstraße, Brixener Straße, Innsbrucker Straße (zum Teil beiderseits) und Eisenbahnstrecke Bremen-Hamburg**

Mitteilung des Senats vom 28. September 2004
(Drucksache 16/229 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer den Bebauungsplanes 2299 beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

Verstärkte Verkehrssicherheit und Energieeinsparungen durch effizientere Straßenbeleuchtung

Mitteilung des Senats vom 5. Oktober 2004
(Drucksache 16/234 S)

Dazu als Vertreter des Senats Senator Eckhoff, ihm beigeordnet Frau Staatsrätin Kramer.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Ahrens.

Abg. Frau **Ahrens** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! In einem Haushaltsnotlage-land wie Bremen muss jede Möglichkeit zur Einsparung von Kosten genutzt werden. Daher begrüßt die CDU-Bürgerschaftsfraktion den vorliegenden Bericht des Senats vom 5. Oktober 2004 zu dem Thema „Verstärkte Verkehrssicherheit und Energieeinsparungen durch effizientere Straßenbeleuchtung“. Durch diesen Bericht wird einmal mehr deutlich, dass sich Ökonomie und Ökologie nicht gegenseitig ausschließen müssen.

Dieser engagierte Bericht, für den ich mich im Namen der CDU-Bürgerschaftsfraktion nicht nur bei dem zuständigen Bau- und Umweltsenator, sondern auch bei den zuständigen Mitarbeitern ganz herzlich bedanken möchte, zeigt, dass wir in Bremen auf dem richtigen Weg sind. Durch die erfolgreiche europaweite Ausschreibung über den Betrieb und die Veräußerung der Beleuchtungsanlagen der Stadt Bremen mit seinen immerhin gut 60.000 Leuchten, wenn man das Sondervmögen Überseestadt und Hafen mitrechnet, werden die laufenden Kosten der Freien Hansestadt Bremen dauerhaft um zwölf Prozent reduziert.

Durch den von der CDU und der SPD eingebrachten und fraktionsübergreifend beschlossenen Antrag zum Thema „Verstärkte Verkehrssicherheit und Energieeinsparungen durch effizientere Straßenbeleuchtung“ wurden die angestrebten Energieeinsparungen um das Thema Lichtverschmutzung erweitert. Hierdurch ergeben sich weitere Ideen für die Einsparung von Stromkosten und den Schutz der Natur. Es ist sicherlich für jeden leicht nachvollziehbar, dass es keinen Sinn macht, Energie und damit nicht nur knappe Naturressourcen, sondern auch Geld zu verschwenden, um den Himmel unkontrolliert zu erhellen.

(Vizepräsident Ravens übernimmt den Vorsitz.)

Das Licht muss dorthin geleitet werden, wo es gebraucht wird, nämlich auf die Straße und die angrenzenden Gehwege, aber nicht in den Himmel, wo es völlig unnützlich für die Verkehrssicherheit ist und dort sogar die Natur gefährdet.

Der Bericht enthält neben einem konkreten Maßnahmenplan für die Zukunft, auf den ich später eingehen möchte, auch eine Bestandsaufnahme für Bremen, die sich durchaus sehen lassen kann. So haben wir in den Verkehrsstraßen bereits heute fast ausschließlich umweltfreundliche Natriumdampflampen eingesetzt, immerhin 44 Prozent, und der Anteil soll in den nächsten Jahren weiter steigen. Auch hinsichtlich der Einschaltdauer von Lampen liegen wir bereits unter der in der DIN 5044 empfohlenen Richtwertlinie, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden, und schützen damit schon jetzt aktiv die Umwelt. Die empfohlenen Luxwerte der DIN-Vorschrift werden auch in den Wohnstraßen aufgrund des so genannten Bremer Standards bereits unterschritten, und auch damit werden heute schon Nachteile für die Anwohner minimiert.

Darüber hinaus gibt es in Bremen an vielen Stellen bereits hoffnungsvolle Ansätze zur Reduzierung der Lichtverschmutzung. Wer sich schon einmal beim Weserpark die Parkplatzbeleuchtung angesehen hat, wird hier ein besonders positives Beispiel finden: formschöne Leuchten mit geringem Wattverbrauch, die den Autofahrer nicht blenden und nur dorthin strahlen, wo es nötig ist.

Doch auch unsere zweite Stadt im Land Bremen, nämlich Bremerhaven, hat sich auf den Weg gegeben, Lichtverschmutzung aktiv zu verringern. So hat das EU-Projekt Enlight, an dem auch die Bremerhavener Energiemanagementagentur in Bremerhaven beteiligt ist, dazu geführt, dass beim Aufstellen der neuen Beleuchtung im Gebiet Alter/Neuer Hafen neben gestalterischen Gesichtspunkten auch die Energieeffizienz berücksichtigt werden wird.

Der mit dem neuen Erwerber der Straßenbeleuchtung abgeschlossene Vertrag enthält ebenfalls viele positive Aspekte, um Lichtverschmutzung aktiv zu verringern. So wird die Freie Hansestadt Bremen auch künftig auf das entsprechende Investitions- und Unterhaltungsverhalten des neuen Eigentümers der Beleuchtungsanlagen durch einen abgestimmten Leuchtenkatalog Einfluss nehmen können. Zudem wird der Erwerber zu einer umfangreichen Auswechslung der Leuchten innerhalb der nächsten fünf Jahre verpflichtet. So sollen die noch verbliebenen zirka 10.500 Quecksilberdampflampen in den Bremer Wohnstraßen bis zum Jahr 2024 durch umweltfreundliche Kompaktleuchtstofflampen ersetzt werden, allein 2500 schon bis zum Jahr 2010.

Darüber hinaus sollen die Wattstärken der Lampen verringert werden, weil durch den Einsatz neuerer Leuchten sowie von Spiegeltechnik mit weniger Wattverbrauch der gleiche oder sogar noch ein besserer Wert erzielt werden kann. Durch die Neuvergabe des Betriebs und die Veräußerung der Beleuchtungsanlagen konnte es zudem erreicht werden, dass sich die Neuinvestitionen in die Straßenbeleuchtung von 500.000 Euro pro anno auf eine Million verdoppeln werden. Auch hiermit wird ein aktiver Beitrag zum Umweltschutz geleistet, weil neue energieeffizientere Leuchten Energie einsparen und Kosten minimieren. Positiver Nebeneffekt ist, dass sich der Zustand der Beleuchtungsanlagen ebenfalls deutlich verbessern wird.

Erstmals nach fünf Jahren kann Bremen eine Überprüfung der Entgelte auf die fortdauernde Angemessenheit und gegebenenfalls eine Anpassung verlangen. Durch die bis dahin erreichten Energieeinsparungen kann es dann daher durchaus über die bestehenden zwölfprozentigen Reduzierungen hinaus zu einer weiteren Reduzierung des von Bremen aufzubringenden Beleuchtungsentgeltes kommen, also Geld, das wir dann mehr in unserem Haushalt zur Verfügung hätten, oder das Minimum, das wir verringern würden.

Die Anstrengung, die Lichtverschmutzung im Land Bremen, also sowohl in Bremen als auch in Bremerhaven, zu vermindern, und das EU-Projekt aus Bremerhaven faszinieren inzwischen auch die Fachwelt.

So stießen die Bremer und auch die Bremerhavener Initiative auf dem vierten europäischen Kongress zum Schutz des nächtlichen Himmels am 25. und 26. September in Paris auf sehr großes Interesse. Es ist übrigens der einzige europäische Fachkongress, der sich mit diesem Thema beschäftigt, und wir haben in Bremen dort einen breiten Anteil in der Diskussion eingenommen und sind als besonders positives Beispiel herausgestellt worden. Ich denke, das ist ein Erfolg für Bremen, meine Damen und Herren!

(Beifall bei der CDU)

Ich habe in meiner damaligen Debatte zu dem Antrag ausgeführt, dass von den Schritten gegen Lichtverschmutzung alle profitieren. Mein Dank gilt daher an dieser Stelle allen beteiligten Personen, die durch ihre Tätigkeit und mit diesem Bericht dafür gesorgt haben, dass Bremen weitere Kosten einsparen kann und darüber hinaus aktiven Umweltschutz betreibt. Durch diese Maßnahmen werden wir nicht weniger Licht auf den Straßen haben, sondern es wird endlich kein Licht mehr verschwendet werden, und es wird nur noch dorthin scheinen, wo es auch hingehört, nämlich

auf die Straßen und auf die Gehwege, und nicht auf den Himmel. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Ravens: Das Wort erhält Frau Dr. Mathes.

Abg. Frau **Dr. Mathes** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Auch wir Grünen halten die vereinbarten Aufgaben für wichtig, natürlich einerseits zur Gewährleistung der Sicherheitsanforderungen sowohl im Straßenverkehr als aber auch natürlich, was insbesondere die Sicherheit von Frauen und den Schutz vor Kriminalität betrifft, bei gleichzeitiger Nutzung von den Energieeinsparpotentialen. Das ist effizienter und preiswerter Klimaschutz.

Meine Damen und Herren, eigentlich ist es aber aus unserer Sicht kein Thema für die Bürgerschaft. Eine Behandlung in den Deputationen wäre sicherlich effektiver gewesen, und zwar dann, wenn sie stattgefunden hätte vor der europaweiten Ausschreibung und vor dem Abschluss des Vertrages mit der swb AG. Jetzt, nach Vertragsabschluss, sind letztendlich die Weichen für Bremen weitgehend gestellt, und politische Einflussnahme ist an dieser Stelle nicht mehr vorhanden oder zumindest sehr beschränkt.

Deswegen mache ich an dieser Stelle auch nur zwei Anmerkungen. Auf Seite sechs der Senatsmitteilung heißt es, dass der Investor, hier die swb AG, plant, die noch in Bremer Wohnstraßen vorhandenen 10.500 Quecksilberlampen bis zum Jahr 2024 auszutauschen. Das heißt, hier soll es 20 Jahre dauern, bis diese Lampen, die erwiesenermaßen unnötig viel Energie verbrauchen, am schädlichsten für die Insekten sind, ausgetauscht sein sollen, und da stellt sich schon die Frage: Warum kann das denn nicht bitte schön ein bisschen schneller gehen?

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Eine zweite Anmerkung: In der Senatsmitteilung ist auffällig, dass eine sehr effektive und zur Energieeinsparung beitragende Maßnahme nicht vorkommt, nämlich eine Verbesserung der Ausleuchtung durch hochreflektierende Folien oder entsprechende Ausgestaltung der Leitplanken an reinen Autostraßen. Dadurch könnte auch Energie eingespart werden und könnten gleichzeitig die Beleuchtungseffekte beziehungsweise die notwendigen Ausleuchtungen erhalten bleiben.

Zusammengefasst: Wir Grünen wollen natürlich auch, dass mit Nutzung innovativer Techniken

Energie gespart wird, ohne das Ausmaß notwendiger Beleuchtungen einzuschränken. Nach Abschluss des Vertrages mit der swb AG kann das weitgehend nur ein Appell an das private Unternehmen sein, über das, was jetzt vertraglich vereinbart ist, hinausgehend Maßnahmen zu ergreifen.

Die Handlungsspielräume politischer Einflussnahme sind wie gesagt begrenzt, und diesbezüglich möchte ich hier auf die Senatsmitteilung eingehen und abschließend eine Frage an Herrn Senator Eckhoff stellen. In der Mitteilung heißt es als Letztes, dass das, was es aus dem europäischen Straßenbeleuchtungsprojekt - also diesem Modellversuch, an dem auch Bremerhaven beteiligt ist - an neuen Erkenntnissen zur Effizienzsteigerung geben wird, auch in Zukunft für die Bremer Straßenbeleuchtung genutzt wird. In welcher Form und wie wird der Senat das realisieren beziehungsweise umsetzen können? - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsident Ravens: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Dr. Schuster.

Abg. **Dr. Schuster** (SPD): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Den Ausführungen meiner Vorrednerin möchte ich nicht viel hinzufügen, weil die wesentlichen Punkte gesagt sind.

(Abg. Frau Hövelmann [SPD]: So einfach geht es ja nicht! - Heiterkeit bei der SPD)

Ich glaube auch, der Bericht des Senats zeigt, dass hier das ausreichende Problembewusstsein vorhanden ist, dass man auf dem richtigen Weg ist. Ich denke, es wird so weitergehen, und danke für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall und Heiterkeit bei der SPD)

Vizepräsident Ravens: Als nächster Redner hat das Wort Herr Senator Eckhoff.

Senator Eckhoff: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Mitglieder der Bürgerschaft!

(Abg. Frau Hövelmann [SPD]: Lieber Herr Senator!)

Ich wollte heute einmal eine etwas andere Ansprache wählen, sonst wiederholt sich das permanent. Ich möchte zunächst einmal dafür danken, dass die Bürgerschaft uns ja aufgefordert hatte, sich mit diesem Thema etwas dezidierter auseinander zu setzen. Es gab sicher vorher

schon ein Problembewusstsein, aber ich glaube schon, dass dies auch durch diesen Antrag des Parlaments noch deutlich gesteigert wurde.

Zum einem haben wir das schon berücksichtigt bei der Frage des Verkaufs, weil der Parlamentsantrag im Frühjahr dieses Jahres gestellt wurde, der Verkauf erst vor kurzem unterschrieben wurde und im August die Entscheidung dazu gefällt wurde. Man muss sagen, dass sich sicherlich vor diesem Hintergrund auch eine deutliche Verbesserung der Situation ergeben hat.

Ich will nur einmal sagen, bisher haben in Bremen die Kosten für die Straßenbeleuchtung und damit auch für den Austausch von Leuchtkörpern immer so eine Größenordnung von 500.000 Euro pro Jahr erreicht, dieser Betrag ist vertraglich verdoppelt worden. Das heißt, der neue Erwerber verpflichtet sich, zukünftig nicht nur 500.000 Euro, sondern eine Million Euro in den Ausbau und den Austausch von Lampen zu stecken. Das heißt, wir erreichen dort auch deutlich eher Ziele zur Verbesserung der Lichteffizienz.

Zweitens hat sich gerade bei der Beurteilung - da gab es ja auch eine kurze öffentliche Debatte zu diesem Thema - der beiden Konzepte, derjenigen, die zum Schluss noch im Rennen waren, ergeben, dass das Konzept, das nicht zum Tragen gekommen ist, schon eine deutlich bessere Ausnutzung auch von Energiesparlampen, also von Leuchtkörpern, als Grundlage hatte, die einfach weniger Betriebskosten verursachen. Im Rahmen der Nachverhandlungen konnte dann erreicht werden, dass auch bei dem jetzt zum Tragen gekommenen Konzept eine deutliche Verbesserung der Situation erreicht werden konnte. Das heißt also, auch der Erwerber hat sich verpflichtet, nicht in die Hardware, sondern mehr in die Software zu investieren, und vor diesem Hintergrund ist dies auch im Sinne der Umwelt entsprechend während des Verfahrens in diesen Vertrag mit hineingekommen.

Vor diesem Hintergrund bin ich auch sehr zuversichtlich, Frau Dr. Mathes, dass man dies auch deutlich eher erreichen kann, weil natürlich auch der Investor ein Interesse durch Reduzierung der jährlichen Betriebskosten hat. Er muss ja nicht nur diese erhöhte Investitionsbereitschaft, also diesen erhöhten Sanierungsanteil, herausbekommen, sondern er muss den Kaufpreis von fast 15 Millionen Euro wieder hereinbekommen, und er muss darüber hinaus auch erwirtschaften, dass er pro Jahr ungefähr eine Million Euro weniger von uns als Beitrag erhält.

Vor diesem Hintergrund ist der Erwerber vor einem erheblichen Umbau, vor einer erheblichen Umbaunotwendigkeit auch in dem Bereich der

Straßenbeleuchtung. Dies kann er nicht erreichen durch Leistungsminimierung, sondern ausschließlich, indem er an seinen Kosten feilt. Ein Bereich davon sind sicherlich die Betriebskosten von unwirtschaftlichen Lampen, und unwirtschaftliche Lampen heißt in diesem Zusammenhang häufig auch unökologische Lampen. Vor diesem Hintergrund bin ich sehr zuversichtlich, dass die Situation sich auch von dem ökologischen Sachverhalt her deutlich verbessert hat.

Natürlich haben wir auch nach wie vor Möglichkeiten, in Verhandlungen zu treten mit dem Investor, das geht ja gar nicht anders. Wir werden sicherlich in den nächsten 20 Jahren noch neue Straßen bauen, die müssen dann auch irgendwie beleuchtet werden. Das muss auch jeweils geklärt werden. Wir werden Straßen vielleicht auch nicht mehr brauchen, und da brauchen dann keine Lampen mehr zu stehen. Insofern gibt es auch immer die Möglichkeiten der Nachverhandlung, und so ist auch dieser Satz zu verstehen, wenn wir im Rahmen dieser Erkenntnisse aus dem europäischen Straßenbeleuchtungsprojekt welche haben, die wir hier auf Bremen übertragen können, dann müssen wir das im Verhandlungswege erreichen. Ich bin aber sehr zuversichtlich, da dies häufig unter den Kriterien steht, die ich gerade beschrieben habe, dass es auch im Interesse des Investors ist, dem dann entsprechend Folge zu leisten.

Vor diesem Hintergrund ist es eine gute gemeinsame Abarbeitung des von der Bürgerschaft eingebrachten Themas gewesen. Ich bedanke mich ganz herzlich bei allen Parlamentariern für diesen Arbeitsauftrag, und wenn es neue Erkenntnisse gibt, werden wir dem Parlament dazu berichten. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Ravens: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Mitteilung des Senats, Drucksache 16/234 S, Kenntnis.

Ortsgesetz zur Änderung der Abfallgebührenordnung der Stadtgemeinde Bremen

Mitteilung des Senats vom 19. Oktober 2004
(Drucksache 16/236 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer das Ortsgesetz zur Änderung der Abfallgebührenordnung beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

(Dafür SPD und Bündnis 90/Die Grünen)

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

**Vorhaben- und Erschließungsplan 29
(vorhabenbezogener Bebauungsplan)
für die Errichtung von 8 Reihenhäusern mit 8
Wohnungen an der Sebaldsbrücker Heerstraße
in Bremen-Hemelingen**

Mitteilung des Senats vom 19. Oktober 2004
(Drucksache 16/237 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer den Vorhaben- und Erschließungsplan 29 beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

Schluss mit dem Unsinn in der Bischofsnadel

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 26. Oktober 2004
(Drucksache 16/238 S)

Dazu als Vertreter des Senats Bürgermeister Dr. Gloystein.

Die Beratung ist eröffnet.

Das Wort erhält der Abgeordnete Möhle.

Abg. **Möhle** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Schluss mit dem Unsinn an der Bischofsnadel heißt erstens, die Vorschläge des Beirates ernst zu nehmen. Schluss mit dem Unsinn an der Bischofsnadel heißt zweitens, Geld zu sparen. Es kann doch nicht angehen, dass dieses Gemurkel an dieser Bischofsnadel endlos weitergetrieben

wird! Im Wesentlichen ist das ein Tunnel, der für Fußgänger und Radfahrer geeignet ist und, ich sage es ganz deutlich, sich wahrscheinlich nur sehr begrenzt für den Einzelhandel eignet.

Der Beirat hat doch Vorschläge gemacht, und das auch schon seit längerem, mit denen er formuliert, was er an dieser Stelle gern hätte. Warum in Gottes Namen setzt man nicht an dieser Stelle auf die doch auch direkt gewählten Beiräte mit ihrer Meinung? An dieser Stelle kann man es doch wirklich einmal machen und umsetzen, was diese Beiräte an der Stelle fordern.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Es geht zum Beispiel um relativ simple Sachen: Der Beirat fordert vernünftigerweise seit sehr langer Zeit eine richtig gestaltete Fahrradschiene, damit man die Treppe bewältigen kann. Das ist viel zentraler als die Frage, ob man das aufwertet zu einem Einzelhandelsbereich. Es wird, mit Verlaub, nie etwas werden, an der Stelle Einzelhandel zu treiben! Ich weiß, Herr Gloystein wird gleich sagen, ja, aber wir haben jetzt Mieter, wir haben jetzt Nutzer, die das gern machen wollen. Die hat es schon häufiger gegeben, die hat es dann aber nie sehr lange gegeben, weil an der Stelle ein gewinnträchtiges Wirtschaften nicht möglich ist. Anstatt jetzt wieder Geld in diese Umwandlung zu tun, sollte man doch dann, weil es schon Ladengeschäfte gibt, einfach sagen, herunter mit den Mieten, herunter mit der Pacht, und zwar radikal herunter, damit man dann wenigstens in dem Bereich den Hauch einer Chance hat, Einzelhandel an dieser Stelle zu betreiben.

Ich will noch einen weiteren Punkt gern erwähnen, das ist mir an dieser Stelle noch einmal sehr wichtig. Staatsrat Dr. Färber hat dem Beirat geantwortet, ich lese dies einmal mit Genehmigung des Präsidenten aus einem Brief an den Beirat vor: „Ich bitte Sie, dieses Schreiben in geeigneter Weise den Mitgliedern des Beirates zur Kenntnis zu geben, und halte eine persönliche Anwesenheit meiner Mitarbeiter in der Sitzung des Beirates Mitte am 1.11.2004 für nicht erforderlich.“

Das finde ich nun allerdings ein starkes Stück, dass man einfach behauptet, die Anwesenheit des Ressorts an einer Beiratssitzung, in der es um diese Fragen geht, sei nicht erforderlich. Das weisen wir als undemokratisch, auch als arrogant entschieden zurück. Wir glauben, dass es richtig gewesen wäre, wenn der Senat sich da zum Beirat begeben und sich der Diskussion gestellt hätte.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen und bei der SPD)

Lassen Sie mich das abschließend noch sagen! Ich bin heute kurz danach gefragt worden, Herr Koschnick hat gestern wohl im Interview gesagt, dass Bremen möglicherweise seine Selbständigkeit verliert, weil man so heftig sparen müsse, dass die Menschen kein Interesse mehr an dieser Selbständigkeit haben. Ich habe in „Buten un binnen“ gesagt, als ich eben gefragt worden bin, das ist wohl wahr, wir müssen deutlich sparen, aber wir müssen auch aufhören, Geld in dieser Stadt verkehrt auszugeben. Dies hier ist genau ein Beispiel dafür, wie in dieser Stadt Geld verkehrt ausgegeben wird.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Deswegen, meine Damen und Herren, bitte ich Sie dringlich, unserem Antrag zuzustimmen, dem Gemurkel an der Bischofsnadel ein Ende zu bereiten und eine korrekte Planung gemeinsam mit dem Beirat zu machen! Wenn Sie es nicht allein hinbekommen, dann führen Sie vielleicht einmal ein Konfliktherhellungsgespräch. Möglicherweise kommt am Ende eine Lösung heraus, die uns alle zufrieden stellt. - Vielen Dank!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsident Ravens: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Winther.

Abg. Frau **Winther** (CDU): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf noch einmal in Erinnerung rufen, der Umbau der Bischofsnadel ist ein Baustein im Rahmen der ganzen Wallsanierung, die wir vor 13 Jahren begonnen haben und die wir nun dringend zu Ende bringen müssen. Ich glaube, wir haben uns alle in den letzten Tagen die Situation vor Ort noch einmal angesehen, und wir sind uns, denke ich, auch darüber einig, dass da etwas passieren muss, dass es so, wie es jetzt ist, nicht bleiben kann. Das ist der Grund, weshalb der Wirtschaftssenator eine Minimallösung des Problems vorgelegt hat. Diese Minimallösung, Herr Möhle, ist kein Gemurkel, sondern das ist eine vernünftige Umsetzung eines Projektes.

Diese Planungen wurden mit den Regierungsfraktionen, mit Frau Evi Lemke-Schulte für die SPD abgestimmt. Es gab damals eine Übereinstimmung, was dieses Projekt angeht, aber es wurde mit vielen intensiven Gesprächen genauso auch mit dem Beirat abgestimmt. Es ist keineswegs so, dass Mitarbeiter des Wirtschaftssenators hier nicht mit dem Beirat geredet haben, sondern im Gegenteil! Eine Vielzahl von Forderungen des Beirates ist in die neue Planung aufgenommen worden. Das ist zum Beispiel die Verlegung der Fahrradschiene, das ist die Gestaltung der Innenwände, das ist die Beleuchtung in der Röhre,

und das sind die Sicherheitsvorkehrungen in den Läden. Diese Anforderungen des Beirates haben auch zu einigen Mehrkosten geführt, aber nichtsdestoweniger sind sie mit aufgenommen worden. Schließlich und endlich liegt eine Baugenehmigung vor, die Arbeiten laufen, und sie sollen bis zum Jahresende fertig werden.

Aus den vielen Diskussionen ist allen im Beirat und damit auch den Grünen, lieber Herr Möhle, die Gesamtsituation seit langem bekannt. Insofern verwundert es uns, dass Sie jetzt, da wir in der Umsetzung sind, nun damit kommen, dass wir hier wieder alles neu planen sollen. Ich glaube, das wäre auch im Sinne der Läden, die sich auf privaten Flächen befinden, keine Maßnahme, mit der wir nun besonderes Vertrauen erwecken.

(Abg. Dr. Güldner [Bündnis 90/Die Grünen]: Es sind doch keine da!)

Natürlich sind da welche! Dann gehen Sie da doch einmal durch, dann waren Sie wohl nicht da! Es ist ein Friseur da, es ist eine Boutique da, es ist ein Buchladen da, es ist ein Kiosk da. Es gibt zwei Mietverträge für weitere Läden, und es gibt einen Vertrag für einen Coffee-Shop im Außenbereich, auf die Situation komme ich gleich noch einmal.

Wir wissen alle, dass die Situation solcher Tunnel in allen Städten gleichermaßen schwierig ist. Ich bin aber überzeugt davon, dass nur eines hilft, nämlich Leben in diesem Tunnel zu organisieren. Das ist das Einzige, was eine Verstumung verhindert. Tote Flächen sind genau das Gegenteil von dem, was wir dort brauchen.

Insofern ist es richtig, dass Flächen für neue Läden aufbereitet werden und eben gerade auch für eine Außengastronomie. Die Flächen, die bisher angeboten wurden, sind so schmal, dass sie schwer zu vermarkten waren. Deswegen hat das Wirtschaftsressort vorgeschlagen, sie um kleine Bereiche zu verbreitern, weil sie dann auf diese Weise marktfähig sind. Das sieht man auch anlässlich der Mietverträge, die jetzt abgeschlossen worden sind, und zwar zu einem Preis von 17,50 Euro, das heißt, die Mieten für diese Flächen sind schon erheblich heruntergefahren worden. Angesichts der Größe der Läden wird ein weiteres Absenken nun nicht mehr zu wahnsinnig viel mehr Attraktion führen.

Besonders wichtig stellt sich für mich der Eingangsbereich von der Wallseite her dar. Ich denke, dass eine Gastronomie, für die es, wie ich gerade sagte, bereits einen Vertrag gibt, die Situation grundsätzlich verbessern kann, denn die Ruhebänke für unsere Mitmenschen ohne festen

Wohnsitz, die da jetzt ein bisschen Probleme machen, sind sonst nicht anders in den Griff zu bekommen. Diese Außenflächen sind mit dem ASV, dem Bausenator und Stadtgrün einvernehmlich festgelegt worden. Sie nehmen daher auch keine, wie der Beirat es genannt hat, maßlose Ausdehnung an, sondern sie sind jetzt auf 20 Meter Länge begrenzt worden. Dies ist angemessen und funktionsfähig.

Nun noch einmal zur Frage der Tunnelbreite! Wenn Sie sich die Situation heute ansehen, so ist der Tunnel im Bereich der Außenstände in der Praxis nur 3,70 Meter breit. Mit dem Neuzuschnitt der Läden ist die Auflage verbunden, keine Stände mehr auf die Wege zu stellen. Damit wird die Röhre mit der Neuplanung an zwei Stellen eine Mindestbreite von vier Metern haben, ansonsten bleibt es bei einer Breite von 4,50 Metern. Das ist im Hinblick auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch zwingend notwendig und muss auch so eingehalten werden. Das sehen auch wir so!

Diese Breiten sind mit dem ASV abgestimmt und haben auch Eingang in die Baugenehmigung gefunden. Im Übrigen hat auch die Arbeitsgemeinschaft Radverkehr im September dieser Lösung zugestimmt. Insofern sieht die CDU-Fraktion keinen Anlass, von diesen Voten der Fachgremien abzuweichen. Ich denke, um diese nun schon 13 Jahre dauernde Maßnahme zu beenden, müssen wir jetzt wirklich den Weg weitergehen, den wir angefangen haben. Wenn wir das nicht tun, sondern nur die Schaufenster ausgestalten, kommen wir nicht zu einer grundsätzlichen Aufwertung dieses für alle Passanten, Radfahrer und als Zugang für die Stadt wichtigen Verkehrsbereiches. Ich halte die Maßnahme für richtig und sinnvoll, und sie muss jetzt zu Ende umgesetzt werden. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Ravens: Das Wort erhält der Abgeordnete Dr. Sieling.

Abg. **Dr. Sieling (SPD)*):** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Nur einige kurze Anmerkungen zu dem Thema! Frau Winther hat ja richtig darauf hingewiesen, dass das Thema Bischofsnadel und Modernisierung vor 13 Jahren bei der Wallsanierung begonnen wurde. Man muss dann allerdings auch der Vollständigkeit halber sagen, dass das, was jetzt angefangen wird, ja nicht das erste Mal ist, dass da Geld ausgegeben wird, sondern das ist schon einige Male passiert. Von

daher will ich an der Stelle auch sagen, weil es in der Tat zu teilen ist, dass wir in der jetzigen Situation beim Ausgeben von Geld sehr vorsichtig sein und sehr genau damit umgehen müssen und man gerade auch einmal schnell Geld falsch oder verkehrt ausgeben kann, wie der Kollege Möhle es so schön gesagt hat, dass es sich hier ja wohl um eine Investition von 170.000 Euro handelt, die aber etwas versteckt im Rahmen des Innenstadtprogramms 2002 in der Vorlage der Wirtschaftsförderungsausschüsse beschlossen worden ist. Man muss die Anlage drei suchen und findet dann einen Spiegelstrich, bei dem etwas von 1,1 Millionen Euro steht. Davon ist dies jetzt wohl übrig geblieben.

Ich sage das hier so deutlich, weil ich erwartet hätte, Herr Bürgermeister, dass wir das vielleicht auch bei weiteren Dingen machen, die so zentral in der Stadt liegen und einen so hohen Aufmerksamkeitsgrad haben, auch eine so lange Debatte im Beirat mit sich gebracht haben, dass man bei der hohen Sensibilität vielleicht vorher noch einmal in eine politische Abstimmung geht. Ich finde, es hätte auch nicht geschadet, da durchaus noch einmal in bestimmte Deputationen, die davon betroffen sind, zu gehen und das intensiv zu beraten. Das alles hat gefehlt. Das, finde ich, sollte man zukünftig anders machen. Es ist ja auch wichtig, dass der Umgang und das Umgehen damit vernünftig gemacht werden und es nicht auf Verwaltungshandeln reduziert wird.

Der zweite Punkt ist, dass es bei solchen Dingen wichtig ist, dass wir mit den Voten und den Auffassungen der Beiräte vernünftig umgehen. Ich habe kein Verständnis dafür, warum bei der Beiratssitzung am 1. November kein Vertreter des Wirtschaftsressorts anwesend war, obwohl das erbeten war, und das dort vernünftig erläutert und zur Diskussion gestellt hat. Wenn man eine Maßnahme hat, zu der man steht, dann geht man dort auch hin und verteidigt sie, dann steht man auch an jeder Stelle dazu.

(Beifall bei der SPD und beim Bündnis 90/Die Grünen)

Dritte Anmerkung: die Frage der Breite und der möglichen Verengung, die vorgenommen wird! Ich will das in einer Bitte formulieren. Ich möchte einfach darum bitten, dass noch einmal mit aller Kreativität, die ja wahrscheinlich in den Ressorts vorhanden ist, die aber in jedem Fall bei den Architekten und sonst vorhanden ist, geschaut wird, ob es nicht eine Lösung gibt, bei der man insbesondere darauf verzichten kann, durch den Tunnel stadteinwärts gegangen rechter Hand die Läden in den Weg herausspringen zu lassen, ob es da nicht möglich ist - ich glaube, die gehen auf 60

*) Vom Redner nicht überprüft.

oder 80 Zentimeter hinaus -, darauf zu verzichten. Ich habe mir erzählen lassen, solche Lösungen hat es in der letzten Woche schon gegeben. Sie sind aus mir nicht ganz nachvollziehbaren Gründen wieder verworfen worden. Herr Bürgermeister, vielleicht können Sie das noch einmal aufnehmen und da für eine Lösung sorgen, die dann an der Stelle eine vernünftige Perspektive für die Läden eröffnet, denn es ist ja vernünftig, dass dort Leben läuft oder Läden laufen und auch Außen-gastronomie läuft, aber dass eben auch die Fuß-gängerdurchwegung nicht schmaler gemacht wird.

Vierte Anmerkung: die Frage der Vermietungsperspektiven! Ich will das mit der Frage davor verknüpfen. Die Frage der Vermietungsperspektiven war ja sehr wackelig. Die Mieten sind gesenkt worden. Ich finde, da muss man konzedieren, das ist ein richtiger Schritt. Ob man sie weiter senken kann und senken sollte, muss man ja auch immer vor dem Hintergrund überlegen, dass Mieten auch zu Einnahmen führen. Ob es wirklich klug ist, sie noch weiter abzusenken und damit natürlich auch die Finanzierung solcher Maßnahmen zu erschweren, darf man überlegen. Ich möchte aber im Namen meiner Fraktion darum bitten, dass man die Ausbauplanung und auch die Vermietungsperspektiven noch einmal in der Wirtschaftsdeputation zur Diskussion stellt und dort sozusagen noch einmal vorstellt, begründet und noch einmal erörtert.

Letzter Punkt: zu dem Umgehen mit dem Antrag! Das Problem ist ja, dass in der Tat, das sieht auch jeder, der durch die Bischofsnadel geht, dort schon gebaut wird. Die Aufträge sind vergeben, die Ausschreibungen laufen schon. Da ist Verwaltungshandeln sozusagen gelaufen. Vor dem Hintergrund sind wir in der Fraktion, und es gab bei uns, das will ich offen sagen, längere Debatten und teilweise wenig Verständnis für das, was passiert ist, zum Schluss gekommen, wir können leider dem Antrag nicht beitreten und empfehlen hier Ablehnung Ihres Antrages, weil es schon vollzogen ist. Man könnte das gar nicht mehr verhindern, und wir sind im Übrigen mit dem Koalitionspartner an der Stelle auch nicht weiter gekommen. - Danke sehr!

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Ravens: Das Wort erhält der Abgeordnete Möhle.

Abg. **Möhle** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist nicht die erste Umbaumaßnahme an der Bischofsnadel, sondern mittlerweile mindestens die dritte. Die Versuche, die Situation in dem Tun-

nel zu verbessern, sind also nicht neu und sind in der Regel bisher immerzu gescheitert und haben immer Geld gekostet. Ich bin ja erstaunt, Herr Sieling, dass Sie überhaupt einen finanzwirksamen Beschluss gefunden haben. Wenn Sie jetzt sagen, das sei irgendwo einmal beschlossen worden, und da sei noch ein Rest geblieben, und den habe man jetzt verbaut, wenn das das Haushaltsgebaren hier im Hause ist, dann wird mir angst und bange.

Ich hätte mir gewünscht, dass für diese Maßnahme auch ein Finanzbeschluss in den Wirtschaftsförderungsausschüssen oder in der Wirtschaftsdeputation ordentlich gefasst worden wäre. Er ist nicht so gefasst worden, wir haben ihn nicht gefunden.

(Abg. Kastendiek [CDU]: Dann müsst ihr einmal die Vorlagen lesen!)

Wenn Herr Sieling selbst behauptet, dass er irgendwo sehr versteckt gewesen sei, dann kann ich nur ganz deutlich sagen, versteckte Beschlüsse, die finanzwirksam sind, sind nicht in Ordnung. Damit muss man offen umgehen gerade angesichts der angespannten Haushaltslage.

Frau Winther, Sie meinen, das werde jetzt so gemacht, und das werde am Ende ganz gut. Sie sagen immer, dass es am Ende ganz gut wird. Unsere Sorge ist eben, dass es am Ende nicht gut wird und dass wieder einmal wie an vielen Stellen in dieser Stadt Geld ausgegeben worden ist, das eben keine Effekte hat. Deswegen muss man dort sehr sorgfältig schauen. Wenn man dann sagt, na ja, das wird jetzt alles so gemacht, das scheint hier auch zunehmend Tradition in diesem Hause zu werden, irgendwo wird gerodet, und weil gerodet ist, muss auch gebaut werden, und weil sich irgendwie alles dreht und bewegt, muss alles so weitergehen. Da sage ich ganz deutlich: Nein! Das ist so nicht in Ordnung. Ich finde, die Sozialdemokraten hätten sich auch einmal einen Ruck geben können und gegen diesen Murkelbeschluss stimmen können. - Vielen Dank!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsident Ravens: Das Wort erhält die Abgeordnete Frau Winther.

Abg. Frau **Winther** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Möhle, wir wollen, dass eine Ecke in dieser Stadt nicht verkommt, sondern dass sie attraktiv wird. Das ist eine ganz wichtige Ecke, da sie allein in den Morgenstunden 8000 Passanten durchlässt, die dort zur Arbeit in die Innenstadt gehen. Ich möchte aber eines noch einmal richtig stellen, und zwar

ist das die Frage, welches Geld wofür ausgegeben worden ist. Es ist einmal ein größeres Investitionsvolumen beschlossen worden, das hatte die Größenordnung von 1,671 Millionen DM, und aus diesem Gesamtopf sind 154.000 Euro für die Läden, für die erste Renovierung des Tunnels ausgegeben worden. Der Rest war Neupflasterung der Fußgängerzone zum Domshof, das war die Installierung eines neuen Aufzugs und eines neuen Schachts, der notwendig war, und es war die Renovierung der Treppenaufgänge. Also, der Löwenanteil ist in ganz andere Dinge gegangen. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Ravens: Als Nächster hat das Wort Herr Bürgermeister Dr. Gloystein.

Bürgermeister Dr. Gloystein: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es scheint sich hier um ein Projekt von fast mythischer Bedeutung zu handeln. Ich glaube, hinsichtlich seiner Berechtigung ist alles gesagt worden. Wir wollen einen prominenten Teil der Innenstadt von seiner Erscheinung verbessern. Wir tun das durch eine Stabilisierung der wirtschaftlichen Tätigkeit in diesem dunklen Raum, der, das wurde auch schon gesagt, in allen Städten eine Problemzone ist.

Es ist richtig, es ist ein dritter Versuch. Die ersten beiden sind nicht erfolgreich gewesen. Man kann aus heutiger Sicht auch sagen, warum nicht. Wir versuchen, das jetzt kommerziell durch Lösungen zu stabilisieren, die kommerziell auch von seriösen Mietern angenommen werden, und durch eine Einrichtung einer Gastronomie, die das ganze Erscheinungsbild verbessert und das Vorfeld und den Tunnel selbst bevölkert.

Das Ganze wird in einer optisch abgestimmten Form gemacht. Übrigens, wie ich mir habe sagen lassen, wird dies in einer Form gemacht, die ständig mit dem Beirat abgestimmt war. Es wurden Änderungen, die der Beirat gewünscht hat, eingebracht. Es ist ordentlich beschlossen worden. Niemand bezweifelt hier, glaube ich, dass das ordentlich beschlossen worden ist. Wir haben Verträge geschlossen, und diese Verträge müssen Vertrauensschutz genießen. Das ist die Sachlage.

Dass das Wirtschaftsressort auf der Beiratssitzung am 1. November nicht vertreten war, darum habe ich mich natürlich gekümmert, als ich das gehört habe. Das Argument war ganz eindeutig. Es waren in vorhergegangenen Diskussionen alle Argumente mit dem Beirat ausgetauscht worden. Sie sind noch einmal schriftlich gegeben worden, und es gab, so wurde mir gesagt, zur Diskussion

nichts mehr beizutragen. Im Übrigen waren die Beschlüsse vorher gefasst, es war eine langzeitige Beratung in den Beiräten da. Wir hoffen und gehen davon aus, dass aufgrund der Art und Weise, wie es jetzt gemacht wurde, ein gutes Ergebnis dabei herauskommt. Wenn Sie wünschen, dass es noch einmal in der Wirtschaftsdeputation vorgestellt wird, werde ich das gern noch einmal prüfen und noch einmal diskutieren, ich meine aber, vom Ablauf der Dinge bringt das wenig.

Wenn hier vom Verfahren her irgendetwas falsch gelaufen sein sollte, sehe ich es aber nicht. Wo ist es falsch gelaufen? Es war genug Zeit da, alle Beteiligten sind eingebunden gewesen. Eine große Lösung wurde auf eine kleine Lösung eingedampft, und wir haben kommerzielle Partner gefunden. Bis auf eine kleine Ecke ist alles vermietet zu sehr ordentlichen Mieten, Mieten, die durchaus dem kommerziellen Standard entsprechen. Die Konzepte sind plausibel.

Ich frage mich wirklich, wo das Problem ist, dies so spät am Tag hier noch zu thematisieren. Wenn es irgendwo noch ein Informationsdefizit gibt, bin ich gern bereit, das zu beheben. Von der Sache abzugehen ist gar nicht mehr möglich, weil die Stadt im Wort ist. Die Stadt ist unter anderem deshalb im Wort, weil alle, die hier vertreten sind, die das mit Mehrheit beschlossen haben, es so kontrahiert haben, es ist am 19. Oktober beschlossen worden. Wo ist das Problem? Wer noch Informationsdefizite hat, den können wir gern befriedigen. An der Umsetzung können wir nichts mehr ändern, und es wäre auch falsch, das zu ändern. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Ravens: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit der Drucksachen-Nummer 16/238 S seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

(Dafür Bündnis 90/Die Grünen)

Ich bitte um die Gegenprobe!

(Dagegen SPD und CDU)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

**Bericht des Petitionsausschusses Nr. 24
vom 26. Oktober 2004**
(Drucksache 16/239 S)

Wir verbinden hiermit:

**Bericht des Petitionsausschusses Nr. 25
vom 2. November 2004**
(Drucksache 16/240 S)

Eine Aussprache ist nicht beantragt worden.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer der Behandlung der Petitionen in der empfohlenen Art zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

Wahl eines Mitglieds der städtischen Deputation für Soziales, Jugend, Senioren und Ausländerintegration

Der Wahlvorschlag liegt Ihnen schriftlich vor.

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Wahl.

Wer entsprechend dem Wahlvorschlag wählen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft wählt entsprechend.

(Einstimmig)

Meine Damen und Herren, damit sind wir am Ende der Tagesordnung.

Ich schließe die Sitzung der Stadtbürgerschaft. Ich wünsche Ihnen einen schönen Feierabend!

(Schluss der Sitzung 16.07 Uhr)