

Protokoll

der öffentlichen Planungskonferenz des Beirates Woltmershausen „Aufwertung der Woltmershauser Straße“ am Montag, den 14. Mai 2018, im Gemeinderaum der Evangelischen Freikirche, Woltmershauser Straße 298, 28197 Bremen (Beginn der Sitzung: 18.30 Uhr) Ende: 21.40 Uhr)

Anwesend:

Ursula Becker (sk. Bürgerin)	Mazlum Koc	Markus Reinhard (sk. Bürger)
Christoph Bienert (sk. Bürger)	Anja Leibing	Nina Schaaradt
Karin Bohle-Lawrenz	Hermann Lühning	Anja Schiemann
Florian Dietrich (sk. Bürger)	Holger Meier	Waldemar Seidler
Marita Dilly	Karin Mindermann (sk. Bürgerin)	Heidelinde Topf
Emil Gerke (sk. Bürger)	Peter Oswald (sk. Bürger)	Edith Wangenheim

Fehlend: Malte Haak, Bruno Kraft, Thomas Plönnigs

Referent_innen/Gäste: Herr Bäßler (ASV), Frau Bettin, Frau Grebenstein, Herr Hamburger, Herr Radder (alle SUBV), Herr Haacke (SWAH), Herr Mischner (ADFC), Herr Oltmann, Herr Lueßmann (Polizei); Vertreter_innen der Presse, Mitglieder der IWG und interessierte Bürger_innen

Vorsitz: Annemarie Czichon

Protokoll: Christoph Eggers (beide Ortsamt Neustadt/Woltmershausen)

Eingangssituation im Stadtteil

Diskussionsgrundlage für die Planungskonferenz ist ein vom Beirat erarbeiteter Fragenkatalog (Anlage 1). Dieser ist vor der Sitzung den Ressorts zugegangen. Die anwesenden Vertreter_innen der Ressorts wurden gebeten, zu den einzelnen Fragen Stellung zu nehmen.

Auf der Grundlage des Papiers werden die anwesenden Vertreter_innen der Ressorts gebeten, zu einzelnen Fragen Stellung zu nehmen.

Zunächst erläutern die Behördenvertreter_innen (SUBV) die Planungen zum Entwicklungsgebiet „Vorderes Woltmershausen“ anhand eines Planausschnittes (Anlage 2).

In der Vorplanung befindet sich derzeit die Entwicklung eines Masterplanes für Flächen, die von Senator-Apelt-Str, Hemenweg, Hermann-Ritter-Straße, Simon-Bolivar-Straße und der Bahntrasse Bremen – Oldenburg umgrenzt werden. Hier befinden sich u.a. die ehemalige Tabakmanufaktur Martin Brinkmann sowie das Betriebsgelände der swb. Der Planungsprozess soll Grundlage für die nachfolgenden Bauleitplanverfahren sein. Inhaltlich gehe es zunächst um die Entwicklung von Erschließungs- und Nutzungskonzepten sowie der Gestaltung der baulichen Struktur. Bisherige Überlegungen haben dazu geführt, die Entwicklung des Gebiets als gemischt genutztes urbanes Quartier mit Flächen für den Wohnungsbau, Gewerbe und Produktion unter Berücksichtigung der bestehenden Nachbarschaften zu entwickeln.

Einige Beiratsmitglieder wünschen sich eine bessere Vernetzung des Quartiers an die angrenzende Innenstadt zu berücksichtigen.

SUBV teilt mit, dass es Ziel der Stadtplaner sei, ungenutzte Flächen sowie den Eingangsbereich von Woltmershausen an den innenstadtnahen Bereich anzukoppeln und Potenziale für gewerbliche Nutzungen aber auch für Wohnbebauung zu nutzen.

Des Weiteren werde der Beirat zusammen mit Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanern in den weiteren Planungsprozess einbezogen. Konkrete Aussagen über weitere Planungsschritte sowie zum weiteren zeitlichen Ablauf könnten erst dann erfolgen, wenn alle Ergebnisse aus dem Untersuchungsgebiet verfügbar seien.

Abarbeitung des Fragenkataloges

1. Gebäude, Plätze

Der Beirat wünscht sich die Einrichtung eines Leerstandskatasters bei der Bauverwaltung, verbunden mit einem Beratungsmanagement für Gebäudeeigentümer und potentiellen Investoren.

Vor dem Hintergrund eines im Stadtteil starken Sanierungsbedarfes wird dafür plädiert, offizielle Förderprogramme und Finanzierungshilfen auszuschöpfen und eine Liste über leerstehende Gebäude beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zu erfragen.

Der Vertreter des Wirtschaftsressorts teilt dazu mit, dass es seines Erachtens keine Leerstands-Auflistungen geben würde, dahin gehende Projektanträge aber beim Wirtschaftsressort in Bezug auf eine Förderung geprüft werden könnten. Ein spezielles Förderprogramm gäbe es jedoch nicht.

1.1 Gestaltung der Lagerhallen im vorderen Woltmershausen

Der Beirat plädiert dafür, eine Förderung zur Gestaltung der Lagerhallen im Stadtteil bei der zuständigen Behörde zu erfragen. Vor diesem Hintergrund soll geprüft werden, ob eine Unterstützung aus dem Städtebauförderprogramm möglich sei.

Ferner wird überlegt, ob eine Förderung aus dem Europäischen Strukturfonds mögliche sei.

Dazu teilt eine SPD-Vertreterin mit, dass im aktuellen Förderzeitraum Gröpelingen und Teile der Überseestadt finanzielle Unterstützung aus dem Strukturfonds erhalten haben. Der Zeitraum gelte jedoch nur bis zum Jahr 2020, erst danach sei eine Beantragung wieder möglich.

Ein anderes Beiratsmitglied schlägt vor, Fördermöglichkeiten durch den Senator für Kultur zu prüfen.

Hierzu wird seitens des Beirates weiterer Beratungs- und Informationsbedarf festgestellt.

1.2 Einzelhandel

Der Beirat weist daraufhin, dass die Vielfalt des Einzelhandels im Stadtteil zunehmend rückläufig sei. Hier müssen außerhalb des Stadtteils funktionierende Konzepte an die Besonderheiten des Stadtteils angepasst werden.

Aus der IWG wird mitgeteilt, dass Einkaufsmöglichkeiten zwar vorhanden seien, es jedoch an Aufenthaltsqualität fehle. Dies zeige sich unter anderem an fehlenden Flächen, die zum Flanieren und Verweilen einladen.

Hinsichtlich des Warenangebotes fehle es an Vielfalt, beispielsweise an einem Drogeriemarkt.

Der Vertreter des Wirtschaftsressorts teilt dazu mit, dass zunehmend ein Trend zur Filialisierung zu verzeichnen sei. Das impliziere die Ansiedlung von Discontern. Verbraucher haben hierdurch die Möglichkeit, ihren kompletten Einkauf in einem Markt zu erledigen. Einzelhändler, wie beispielsweise Bäcker oder Schlachter, etc. verlieren dadurch zunehmend Marktanteile. Ein vielfältiges Einzelhandelsangebot erfordere die Bereitschaft des Kunden, diese kleineren Geschäfte zu unterstützen. Er schlägt vor, eine Konzentration des Einzelhandels im Bereich des Marktplatzes/Dötlinger Straße zu fokussieren.

Eine weitere zu beobachtende Entwicklung sei der Trend zur Digitalisierung. Damit verbunden seien sinkende Umsätze für die Einzelhändler vor Ort. Langfristig erzeuge dieser Trend Leerstände im Stadtteil. Zwischen 2006 bis 2016 ist die Zahl der Leerstände um 50% im Stadtteil angestiegen. Strategisch müsse jedoch eine Wohn- und Einzelhandelsnutzung im Fokus stehen. Eine thematische Vertiefung bzw. strategische Ausrichtung werde im Rahmen des Zentrenkonzeptes diskutiert.

Aus dem Beirat wird angeregt, Konzepte analog im Vergleich zu Schwachhausen (Wachmannstraße) zu überlegen.

Hierzu erläutert der Vertreter des Wirtschaftsressorts, dass der Vergleich in Verbindung mit der zur Verfügung stehenden Kaufkraft des Einzugsbereiches zu beurteilen sei. Anderswo funktionierende Konzepte seien daher nicht mit dem Gegebenheiten des Stadtteils vergleichbar. Im Zuge einer objektiven Behandlung seien Markt- und Strukturdaten erforderlich, um das Einzelhandelsgebiet zu entwickeln.

Aus dem Beirat werden weitere Vorschläge, beispielsweise der Etablierung einer Start-Up-Szene sowie die Entwicklung einer Außengastronomie genannt.

Der Vertreter des Wirtschaftsressorts informiert, dass Außengastronomie auf einen bestimmten Bereich des Marktplatzes konzentriert werden könne..

1.3 Marktplatz

Der Beirat wünscht sich eine Attraktivitätssteigerung des „Pusdorfer Marktplatzes“ durch städtebauliche Gestaltung. Hierfür seien geeignete Baumbepflanzung vorzunehmen und Straßenbeleuchtung zu überprüfen und ggf. zu erneuern. Zur Stärkung der sozialen Infrastruktur wird die Ansiedlung kommerzieller Angebote und Einrichtungen gefordert. Das leerstehende „Stark“ Gebäude ist der geeignete Ort, um raumsuchende Einrichtungen in der Stadtteilmitte zusammenzuführen. Eine Öffnung zum Pusdorfer Marktplatz mit einem gastronomischen Angebot würde entscheidend zu dessen Aufwertung beitragen.

Eine Behördenvertreterin (SUBV) erläutert, dass geprüft werden sollte, ob eine Attraktivitätssteigerung des Pusdorfer Marktplatzes im Rahmen eines Stadterneuerungsprogramms möglich sei. Des Weiteren sei die Belebung des Marktplatzes auch durch Initiativen des Beirates oder der Bevölkerung denkbar. Die Koordinierung könnte beispielsweise über den Beirat erfolgen.

Aus dem Beirat wird darauf hingewiesen, dass mittel- und langfristig Sonderveranstaltungen zu einem breiteren Veranstaltungsangebot führen können (Frühlings- oder Sommerfest, Weihnachtsmarkt, etc.).

Der Vertreter des Wirtschaftsressorts verweist darauf, dass eine thematische Vertiefung bzw. strategische Ausrichtung im Rahmen des Zentrenkonzeptes diskutiert werden könne.

Einige Bürger wünschen sich eine Übersicht des Verfahrens, beispielsweise auf der Website des Ortsamtes, wie Vorhaben für die Belegung des Stadtteils auf den Weg gebracht werden können (beispielsweis Beantragungen bei Ämtern).

Die Beiratssprecherin teilt mit, dass Fragen und Vorschläge für die Gestaltung des Marktplatzes über das Ortsamt an den Beirat gerichtet werden können.

2. Woltmershauser Straße

Der Beirat plädiert dafür, einen weiteren Durchbruch zur Neustadt zu schaffen oder sogar den Tunnel an der Woltmershauser Straße zu erweitern oder zu vertiefen, um eine Entlastung herbei zu führen.

Seitens der Behördenvertreter besteht ein Konsens darüber, dass Möglichkeiten zur Verbesserung der Verbindung in die Neustadt überprüft werden müssen.

2.1. Verkehre

Der Beirat bemängelt, dass die Woltmershauser Straße als Hauptdurchgangsstraße durch verschiedenste Verkehrsarten stark belastet sei. Kritisiert werden überhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und der überaus rücksichtslose Umgang der Verkehrsteilnehmer untereinander.

Zur Veränderung der Situation wird von einigen Bürgern die Umwandlung der Woltmershauser Straße (ab Marktplatz) bis zum Ende der Rablinghauser Landstraße in eine T-30-Strecke gefordert. Zur Verkehrsberuhigung soll es eine Hochpflasterung am Beginn der Zone geben.

Der Vertreter des ASV teilt zur Einrichtung von T-30 Strecken mit, dass derzeit Gründe fehlen, um ein Streckengebot einzurichten.

Aus dem Beirat sowie aus Teilen des Publikums werden Vorschläge für Verkehrsberuhigungen an verschiedenen Standorten vorgetragen.

Ein SUBV-Vertreter informiert, dass die Planung von Verkehrsberuhigungen im Rahmen der Detailplanung zu diskutieren sei.

Ein Bürger erkundigt sich nach weiteren Standorten für T-30-Piktogramme.

Der Vertreter des ASV teilt mit, dass derzeit noch zwei vom Beirat beschlossene Piktogramm-Standorte zu markieren seien (Mittelkampstraße und Westerdeich).

Die Beiratssprecherin teilt mit, dass weitere Vorschläge für Piktogramm-Standorte dem Beirat über das Ortsamt übermittelt werden können.

Einige Beiratsmitglieder wünschen sich einen barrierefreien Ausbau der Wegebeziehungen in Richtung Weser. Dazu teilt eine SUBV-Vertreterin mit, dass Planungen von Wegeverbindungen zur und entlang der Weser elementare Planungsbestandteile für die Entwicklung des Stadtteils seien.

2.1.3. Radfahrer

Der Beirat bemängelt, dass Radfahrer an diversen Bereichen des Stadtteils durch aufgemalte Radfahrstreifen ungeschützt seien. Im Radwegenetz entlang der Woltmershauser Straße sei an vielen Stellen durch die räumliche Enge kaum ein Überholen möglich. Es wird kritisiert, dass das Ausbessern der Radwege selten entsprechend der Erfordernisse erfolge. Zur Optimierung sind die Verkehrsräume zu erweitern.

Der Vertreter des ADFC plädiert dafür, dass im Zuge der Einrichtung von T-30-Strecken eine Verkleinerung des Straßenraums zugunsten der Nebenanlagen sinnvoll sei. Ein geringeres Tempo erzeuge mehr Vorsicht beim motorisierten Individualverkehr gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und fördere damit die ursprünglichen Qualitäten des Straßenraumes wie Aufenthalt, Verweilen, Spielen, Kommunizieren. Diese führe zu einer Aufwertung des Straßenraumes und könne das Wohnen selbst an einer Hauptverkehrsstraße attraktiver gestalten.

Ein SUBV-Vertreter erläutert, dass der Fokus nicht ausschließlich auf eine Verkehrsart gelenkt werde solle, sondern es Aufgabe der Verkehrsplanung sei, Verkehre insgesamt verträglich abzuwickeln und dass es für die Radverkehrsführung je nach Örtlichkeit und planerischen Handlungsoptionen unterschiedliche Möglichkeiten gäbe, diese in die Straßenräume optimal einzupassen.

Als verkehrsberuhigende Maßnahme kann beispielsweise die Einrichtung von Kap-Haltestellen erwogen werden. Konkrete Vorhaben für den Umbau von Haltestellen können erst abschließend geplant und umgesetzt werden wenn die Ergebnisse der zur Zeit laufenden Untersuchung zur vollständigen Barrierefreiheit von Haltestellen im ÖPNV abgeschlossen vorliegen. Diese Untersuchung wird sich voraussichtlich noch bis Ende 2019 hinziehen. Die Ergebnisse und die daraus resultierenden fachlichen Vorgaben werden dann in den Beiratsbereichen i.R. der personellen und finanziellen Möglichkeiten zu einer Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen im Bereich der Haltestellen führen.

Ein anderer SUBV-Vertreter gibt zu bedenken, dass die thematische Abarbeitung des Fragenkataloges keine Patentlösung darstelle. Der Beirat sei hiermit eingeladen, bei dem anstehenden Planungsprozess mitzuwirken. Ein zentrales Thema sei die Entwicklung attraktiver Fahrradroutes, auf der Grundlage des vorhandenen Netzwerkes

2.1.4.1.1. Haltestellen

An den Haltestellen gibt es Bedarfe hinsichtlich Wetterschutz, Ein- und Ausstiegsschutz vor Radfahrern durch mehr Raum, Ausruhemöglichkeit, Sitzplätze.

Dazu liegen dem Beirat Antworten der BSAG hinsichtlich Bus 24, Haltestellen, Linie 63 vor (Anlage 3).

Die Beiratssprecherin dankt in diesem Zusammenhang der BSAG für die Einrichtung der Busverbindung zum Lankenauer Höft, auch im Namen der übrigen Beiratsmitglieder.

Die Vorsitzende erkundigt sich bei den Beiratsmitgliedern, wie der weitere Umgang mit Antworten der BSAG gewünscht sei.

Die Fortsetzung der Diskussion soll in den Beiräten Neustadt und Woltmershausen fortgeführt werden.

Ein CDU-Vertreter bittet um Darlegung, inwieweit die Planung einer Straßenbahnlinie für Woltmershausen möglich sei.

Ein SUBV-Vertreter informiert, dass im Rahmen des VEP-Prozesses ein ganzes Bündel von unterschiedlichen Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV (u.a. auch die Wiedereinführung der ehem. Straßenbahnlinie 7) mit Bürgern, Beiräten und dem Projektbeirat (SUBV, SWAH; Sfl, Ratsfraktionen, HK, ADFC und BUND) als Lenkungsgremium diskutiert und abgestimmt worden sei. Die Ergebnisse des VEP sind unter

<https://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrsentwicklungsplan-5586> im Internet abrufbar. Unter dieser Adresse ist sowohl das Handlungskonzept mit allen abgestimmten Maßnahmen als auch die Beteiligung der Bürger und Beiräte abrufbar. Die Wiedereinführung der Straßenbahnlinie wurde nicht in den VEP aufgenommen.

2.2. Unfertiger Straßenbau an der Woltmershauser Straße

Der Beirat kritisiert die noch ausstehenden Arbeiten auf der Woltmershauser Straße zur Überarbeitung der Strecke vom Tunnel bis zur Akazienstraße. Seit Jahren stehe die Fertigstellung von Sanierungsarbeiten des Straßenbelags und Markierungen aus.

Der ASV-Vertreter sichert zu, sich nach dem aktuellen Stand der Restmarkierungsarbeiten zu erkundigen und dem Beirat über den aktuellen Sachstand zu informieren.

Das Ortsamt erkundigt sich parallel nach dem aktuellen Stand der Planungen.

2.1.1 LKW

Für Bremen als Logistikstandort und Woltmershausen in der Nähe des GVZs sind LKW-Verkehre selbstverständlich.

Viele Gespräche sind mit den ansässigen Firmen geführt worden. Aus bisher ungeklärter Ursache kommt es dennoch weiter zu einer hoher Belastung der Woltmershauser Straße und auch der Seitenstraßen, in die sich nach wie vor täglich LKWs verfahren. Da der Woltmershauser Tunnel nur in der Mitte eine Durchfahrtshöhe von 4,10m aufweise, komme es täglich mehrfach zu Stausituationen.

Der Beirat bemängelt zahlreiche Stauaufkommen im Stadtteil, insbesondere im Hempenweg/Hermann-Ritter-Straße, die durch Nicht-Zielverkehre in Richtung GVZ verursacht werden. Es wird dafür plädiert, die GVZ-Ausschilderung an den Zubringerstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) mit einer Sackgassen- und Anliegerbeschilderung für die Zufahrt zum Woltmershauser Tunnel zu kombinieren, damit die hohe Belastung der Woltmershauser Straße (Stau) verbessert werde.

Das ASV wird den Vorschlag prüfen, wie Einschränkungen für LKW-Verkehre in Richtung Woltmershauser Straße umgesetzt werden können.

2.1.5. Ruhender Verkehr

Der sogenannte „Ruhende Verkehr“ sorgt an diversen Stellen im Stadtteil für Kritik. Daher fordert der Beirat eine Konzeption zum „Ruhenden Verkehr“, die zu einer Lösung des Parkplatzproblems beitragen soll.

Es folgt eine kurze Diskussion über Car-Sharing und Parkhäuser.

Der SUBV-Vertreter teilt mit, dass die Diskussion im Rahmen der Detailplanung erfolgen müsse.

2.1.4.3. Fähre (Wasserbus)

Im Hinblick auf die Verkehrssituation im Stadtteil wünscht sich der Beirat ein Wasserbussystem, beispielsweise wie in Hamburg oder Rotterdam. Es bestehe ferner der Wunsch nach einer ganzjährigen Anbindung an die Überseestadt. Diese solle beispielsweise durch eine/n in den ÖPNV integrierte Fähre/Wasserbus realisiert werden.

Eine SPD-Vertreterin erkundigt sich bei einem SUBV-Vertreter, ob die Aufnahme einer Fähre in den Betriebsablauf der BSAG möglich sei.

Der SUBV-Vertreter verweist auf den VEP. Dort wurde ein Fährbetrieb auf der Weser untersucht. Dieser sei aber nicht wirtschaftlich zu betreiben. Derzeit erfolgt eine weitergehende Betrachtung im Rahmen des Verkehrskonzeptes Überseestadt zur Einrichtung einer Fährverbindung nach Woltmershausen. In Hamburg und Rotterdam herrschen völlig andere Randbedingungen als in Bremen (Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten meist nur über Fährverbindungen möglich).

Die verbleibenden Punkte der Themenliste können aufgrund der fortgeschrittenen Zeit nicht befasst werden.

Edith Wangenheim
Beiratssprecherin

Annemarie Czichon
Sitzungsleitung

Christoph Eggers
Protokollführung