

Protokoll über die öffentliche Sitzung

des Gremiums: Beirat Blumenthal

am: 26.02.2015

**Ort: in der Aula des Schulzentrums Eggestedter Straße, Eggestedter Str. 20,
28779 Bremen**

Beginn: 18.32 Uhr

Ende: 21:08 Uhr

Sitzungsteilnehmer:

Ortsamtsleiter: Peter Nowack (Vorsitz)

Verwaltungsbeamtin: Heike Rohde (Protokoll)

Beiratsmitglieder:

Heiner Böcker

Gabriele Kröger-Schurr

Anke Krohne

Karen Nieschlag

Andreas Pfaff

Alex Schupp

Eike Schurr

Ralf Schwarz

Helma Stitz

Hans-Gerd Thormeier

Gisela Zimmermann

Es fehlten:

Nils Christahl, unentschuldigt

Peter Geis, entschuldigt

Sascha Humpe, unentschuldigt

Dennis Klingenberg, entschuldigt

Grete Klinkmüller, entschuldigt

Gäste:

Dipl.-Ing. Anja Brinkmann, Referat 51 Verkehrsprojekte beim SUBV

Rainer Gotzen, Referat 51 Verkehrsprojekte beim SUBV

Rainer Imholze, Abteilung 7 – Zentrenentwicklung beim SUBV

Dipl.-Ing. Sabrina Stieger, Projektteam SHP Ingenieure Hannover

Dipl.-Ing. Harald von Lübke, Projektteam SHP Ingenieure Hannover

Tagesordnung:

TOP 1: (18:30 Uhr) Begrüßung und Eröffnung; Genehmigung der Tagesordnung

TOP 2: (18.35 Uhr) Verkehrskonzept Blumenthal

*TOP 3: (20:10 Uhr) Beschlussfassung ohne Aussprache zum Übergangwohnheim in der
Kapitän-Dallmann-Straße*

TOP 4: (20:20 Uhr) Anfragen und Anträge der Parteien

*a. SPD: Antrag – Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen im Blumenthaler
Zentrum*

dazu: → Änderungsantrag Bündnis 90/Die Grünen

→Ergänzungsantrag Die Linke

TOP 5: (20:25 Uhr) Verschiedenes

anschließend: nicht-öffentlicher Teil

TOP 1. Begrüßung und Eröffnung; Genehmigung der Tagesordnung

Herr Nowack begrüßt die Anwesenden und stellt die Gäste vor.

Er gibt bekannt, dass zu TOP 3 entgegen der Ankündigung doch eine Aussprache erfolgen soll. Mit dieser Änderung wird die Tagesordnung einstimmig genehmigt.

TOP 2: Verkehrskonzept Blumenthal

Einleitend berichtet Herr Imholze über die Zentrenentwicklung in Bremen und sagt ein paar offene Worte zur Situation in Blumenthal. Nach der Präsentation des Verkehrsgutachtens möchte er einen Vorschlag zur Diskussion machen, wie es in Blumenthal weitergehen könnte und welche Finanzierungsmöglichkeiten es geben könnte.

Zur Situation in Blumenthal und der Bewertung des Zentrums erläutert Herr Imholze, Basis des Handelns sei das von der Bremischen Bürgerschaft beschlossene „Kommunale Zentren- und Nahversorgungskonzept“. Demnach ist Blumenthal eines von 14 Stadtteilzentren in Bremen.

Es liegt zwar ganz im Norden, und hat lediglich Vegesack als Nachbarn, ist dafür aber mit dem niedersächsischen Umland vernetzt.

Dies sei - bei entsprechender Inwertsetzung - ein großer Standortvorteil bzgl. des Einzugsbereiches.

Die Einstufung als Stadtteilzentrum sei aber kein Selbstläufer, denn auch in der Regionalplanung herrsche Wettbewerb. Nicht nur die Städte untereinander spielen in A- und B-Ligen, sondern in allen Einstufungen der hierarchischen räumlichen Ordnung der Bundesrepublik Deutschland. (Metropole, Hauptzentrum, Mittelzentrum, Nebenzentrum, Stadtteil, Quartier).

Entscheidend bei der Einstufung sei nicht allein die Größe, sondern auch das Vorhandensein an zentralen Einrichtungen und die Zentralität über den Nahversorgungsbereich hinaus. Diese Strahlkraft wird in Zentralitätswerten gemessen und sollte bei einem Zentrum über den Zentralitätswert von 100 hinausgehen.

Mit anderen Worten: je weiter das Zentrum über seine räumliche Begrenzung hinausragt, desto größer der Zentralitätswert. Die Einstufung in ein Zentrenkonzept sei somit keine politische Entscheidung.

Ziel müsse deshalb auch sein, möglichst viele zentrale Einrichtungen im Zentrum zu halten!

Die Situation rund um das Blumenthaler Zentrum ist so wie sie ist. Der strukturelle Wandel und auch die demographische, soziale und ökonomische Entwicklung haben dazu beigetragen, dass die Strukturschwächen und Funktionsverluste offensichtlich sind.

Es fehlt die ökonomische Kraft, eine Entwicklung von innen heraus einzuleiten. Eine Entwicklung, die von den Eigentümern, Anliegern Gewerbetreibenden und Einzelhändlern allein nicht initiiert und getragen werden kann. Hier ist dringend Hilfe und Unterstützung nötig. Die Situation des Blumenthaler Zentrums sei kein Einzelfall in Bremen. Auch andere Zentren seien betroffen.

Doch in Blumenthal gebe es entscheidende Vorteile:

- Standortvorteil mit niedersächsischem Umland
- Lagegunst an der Weser,
- guter Wohnstandort
- inzwischen besser angebunden und
- ein Umfeld mit großen Investitionen und Schwerpunkten, die miteinander verknüpft werden müssten
- ein gewachsenes historisches Zentrum mit einem Marktplatz, einem Rathaus (klassischer Fall)

Kurzum : Große Standortvorteile, ein gewachsenes historisches Zentrum, mit dem sich die Blumenthaler identifizieren können.

Zusätzlich gebe es mehrere Bereiche rund um das Zentrum, in die nicht nur viel Geld geflossen ist, sondern die auch tolle Entwicklungschancen hätten.

Seines Erachtens fehlt die Verknüpfung dieser Bereiche:
Wätjens Park, BWK (Bremer Wollkämmerei), Historisches Zentrum und Einzelhandelsstandort Müller Loch.

Wenn diese Verknüpfung gelingt, könnte der zentrale Bereich eine ganz wichtige Funktion übernehmen. Dann wäre der Marktplatz quasi die Drehscheibe des Ganzen im räumlichen Gefüge.

Aber man habe einen großen Nachteil, zu dem man zum Teil auch selber beitrage:
Die letzte Beiratssitzung habe ihn da sehr betroffen gemacht: Die Außendarstellung und somit auch das Image Blumenthals seien extrem negativ.
Das ließe sich ändern und sei unabdingbar, um Erfolg zu haben, auch für die notwendige Lobbyarbeit.

Herr Imholze appelliert an die Blumenthaler, einen Schnitt zu machen und gemeinsam eine sachliche Bestandsaufnahme zu machen und sachlich der Frage nachzugehen, was das Zentrum zukünftig braucht und was die richtigen Maßnahmen sind.
Eine schnelle Lösung werde es nicht geben können und Einzelmaßnahmen werden die Situation allein nicht verbessern. Dazu brauche es mehr.
Die Vorstellung des Verkehrsgutachtens sollte nicht unter gestalterischen Aspekten, sondern primär unter der Fragestellung „Was ist langfristig die richtige, nachhaltige Lösung zur Stärkung des Zentrums?“ stehen
Gut wäre es, einen Konsens zu finden und die Anlieger, Handel- und Gewerbetreibenden mit einzubinden. Eine Entscheidung pro / contra Öffnung Marktplatz allein werde die Situation noch nicht verbessern Das Verkehrskonzept sei lediglich nur eine von mehreren Maßnahmen, die parallel erfolgen müssten:
Dazu gehöre auch ein Nutzungskonzept, eine Marketingstrategie und vor allem auch privates Engagement mit einem Leitziel.
Gefordert sei eine konzertierte Aktion mit vielen Akteuren und einem breiten Beteiligungs- und Entscheidungsprozess.

Frau Stiegert stellt das im letzten Jahr erstellte Verkehrsgutachten anhand einer Power-Point-Präsentation (*Anlage zum Protokoll*). Die gezeigten Gestaltungsvorschläge basieren auf Grundlage der Netzvariante 2. Im Rahmen der straßenräumlichen Handlungskonzepte sei die Variante 1 mit dem beteiligten Resort abgesprochen worden, gutachterliche Empfehlung sei die Variante 2.

Herr Nowack ergänzt anschließend, dass ins Nordenholz-Gebäude eine KiTa kommen werde, geplant seien auch eine Arztpraxis, eine Physiopraxis, ein Café und ein Kindermoden-Second-Hand-Laden.

Die Fragen und Antworten der folgenden Diskussion werden zum besseren Verständnis nicht in zeitlicher Abfolge, sondern in direkter Frage-/ Antwortstellung dargestellt.

Herr Schupp:

Zur Einleitung von Herrn Imholze: Das Rathaus sei abgänglich und von daher kein Vorteil für Blumenthal mehr. Viele Sachen würden „plattgemacht“ und nur durch private Initiativen noch fortbestehen können (Beispiel Bibliothek Blumenthal).

Zur Darstellung von Frau Stieger: Die erwähnten Parkplätze hinter dem Rathaus seien durch die Angestellten und Kunden des Jobcenters so gut frequentiert.

Wie weit würden bei einem Ausbau der Landrat-Christians-Straße die Anlieger mit Kosten belastet?

→ Herr Imholze:

Ja, Anwohner werden herangezogen, aber nur bei einer Erschließung. Das ist hier nicht der Fall, die Straßen sind erschlossen.

Herr Thormeier:

- Woher kommt der große Kostenunterschied zwischen den Varianten 1 und 2?
- Ist eine direkte Verbindung zur Weser in diesen Varianten enthalten?

→ Frau Stieger:

Der Kostenunterschied ist darin begründet, dass es sich bei Variante 1 nur um einen Umbau der Fahrbahn handelt, die Seitenräume würden nur angepasst, aber nicht auch umgebaut werden.

Bei der Variante 2 hingegen wurde von Häuserkante zu Häuserkante geplant, die Bordlagen würden hier angeglichen werden.

Eine Weserverbindung ist bereits im Konzept für das BWK-Gelände enthalten, die Herstellung der Verbindung wurde aufgenommen.

Frau Krohne:

Die Idee einer Marktplatzöffnung sei unausgegoren, der Rückbau der den Verkehr abführenden Straßen sei nicht berücksichtigt worden.

Die SPD habe vor vielen Jahren beschlossen, den Marktplatz zu schließen. Danach hätten die SPD und die CDU den Bau des Blumenthal-Centers beschlossen und sich im Anschluss gewundert, dass die Läden in der Mühlenstraße geschlossen wurden.

Für die Mühlenstraße sei laut Immobiliennutzungskonzept der Baubecom nunmehr die Wohnungsnutzung empfohlen. Außerdem wurde in der Mühlenstraße die Asphalt-Decke entfernt und das Kopfsteinpflaster wieder hervorgeholt, was den Verkehr lauter mache.

Auch die Trennung der Fahrrad- und Fußgängerwege bewertet Frau Krohne skeptisch. Sie findet es nicht lustig, auf der Fahrbahn zu fahren, dies rufe Konflikte zwischen Autos und Radfahrern hervor.

→ Frau Stieger:

Die Nutzung der Seitenwege bietet den Radfahrern ein subjektives Sicherheitsgefühl. Unfälle würden jedoch oft beim Abbiegen der Autofahrer durch die Querung der Seitenräume passieren. Studien hätten ergeben, dass Radfahrer sich auf der Fahrbahn hingegen immer im Blickwinkel des Autofahrers befinden.

→ Herr von Lübke:

Die Seitenstraßen für den Abfluss des Verkehrs wurden ursprünglich für mehr Verkehr hergerichtet, da es früher mehr Geschäft in der Mühlenstraße gab. Ziel einer Marktplatzöffnung sei, das Angebot für Geschäftslagen attraktiver zu machen. Die Nutzung der vorhandenen Räumlichkeiten sei noch schwierig. Wenn nunmehr auch empfohlen werde, die Räumlichkeiten in Wohnraum um zu nutzen, habe man eine ganz andere Ausgangsposition als bisher. Basis des Verkehrsgutachtens war die Wieder-Belebung der Mühlenstraße.

Früher sei die Mühlenstraße eine blühende Lebensader gewesen. Heute sei schon das Geschäftsgrößenangebot schwierig, da es sich in der Regel um kleine Räumlichkeiten handele. Wenn eine Wohnnutzung empfohlen wird, sei auch die Entscheidung zu verstehen, dort nicht mehr Verkehr haben zu wollen.

Herr Schurr:

Das Immobilienkonzept sagt, die Wohnnutzung in der Mühlenstraße solle gestärkt werden. Das jetzt vorgestellte Verkehrsgutachten ist dem gegenüber völlig konträr, wenn der Verkehr dort mehr wird. Herr Schurr findet es interessant, dass nur eine Geschäftsförderung Grundlage des Auftrags war.

→ Herr Gotzen:

Das Gutachten wurde im Juli 2013 vergeben. Die Auftragsvergabe war abgestimmt mit der Lenkungsgruppe. Der Fokus lag damals eindeutig auf einer Geschäfts-Wiederbelebung. Vor zwei Wochen habe man erstmals von der empfohlenen Wohnnutzung erfahren.

→ Herr Nowack:

Die Baubeauftraggeberin sagt nicht, es solle in der Mühlenstraße nur noch Wohnungen geben. Das Problem sei der Bebauungsplan, der vorschreibe, dass in den Erdgeschossen der Immobilien Geschäfte zu etablieren seien. Von daher sei eine Änderung des Bebauungsplanes als Idee aufgekommen, um eine Wohnnutzung zu ermöglichen.

Herr Schwarz:

Herr Schwarz bedankt sich für die geleistete Arbeit.

Es seien gute Aufwertungsmöglichkeiten dargestellt worden. Vor einigen Jahren habe es schon ähnliche Überlegungen, wie in der Variante 1 vorgestellt, gegeben. Interessant sei, dass der Verkehrsfluss in Richtung Zentrum gelenkt werden soll. Er hätte sich von daher die Variante 2 gewünscht.

Im Zuge der Umgestaltung der BWK- und Arkadengebäude sollen die Gehwege nicht ausgespart werden, dass sei letztlich zukunftssträchtiger und nachhaltiger.

Gab es in der beruflichen Erfahrung der Verkehrsgutachter schon ähnliche Probleme, aus denen abgeleitet werden kann, wie lange eine Stärkung des Gewerbes dauert? Und hat man schon erlebt, dass der Radverkehr auf der Straße funktioniert?

→ Herr von Lübke:

Erfahrungswerte sind nicht wirklich da. Verbesserungen seien durchaus erkennbar, man brauche aber einen langen Atem. Die Umgestaltung soll eine Initialzündung sein, mit der vermittelt wird, dass sie besser sei, als gar nichts zu machen. Sie gelte als positives politisches Signal. Wenn eine Neu-Nutzung an privatem Kapital hängen bleibt, sei eine Wiederbelebung schwierig, da dieses in Blumenthal sicherlich nicht vorhanden sei.

Herr Schwarz erklärt, die Deutung als positives Signal und dass ein längerer Atem nötig sei, bis eine Wirkung erzielt werde, sei auch die Position seiner Fraktion.

Frau Krohne:

Das Verkehrsgutachten wurde 2011 beschlossen, wieso wurde es dann erst 2013 in Auftrag gegeben? Wieso dauerte es dann noch einmal so lange von der ersten Form bis jetzt?

Die Straßen wurden für den abfließenden Verkehr zurückgebaut. Die Marktplatzöffnung sei ein Vorteil für die Autofahrer, denen könne es aber doch im Gegensatz zu Fußgängern oder Radfahrern egal sein, ob sie einen Umweg fahren.

Herr Schurr:

Wenn der Verkehr in Richtung Müllerloch geleitet wird, sind dann die Radwege in beide Richtungen zu nutzen oder laufen die Angebotsstreifen weiter?

→ Frau Stiegert:

In der Variante 2 kann der Ausbau bis zum Fachmarktcenter weitergeführt werden, ergänzend mit der Möglichkeit, beidseitig mit dem Rad zu fahren.

Bürger A:

Der Bürger hat sich als gelernter Stadtplaner schon mit dem Thema befasst. Die Landrat-Christians-Straße habe eine erhebliche Bedeutung, es gebe noch viele Geschäfte Richtung Ständer. Dem Bürger ist aufgefallen, dass das Gutachten sehr früh auf eine Öffnung des Marktplatzes hinausläuft, ohne dass dazu eine Analyse fertiggestellt wurde. Die Variante der Marktplatzerhaltung scheint sofort erledigt. Alle weiteren Entwurfsvarianten enthielten nur eine Marktplatzöffnung. An keiner Stelle sei belegt, dass eine Öffnung des Marktplatzes zur Belebung des alten Zentrums führen wird. Autofahrer hätten lediglich eine Ersparnis von 3 bis 5 Minuten. Er wundert sich, ob diese Ersparnis ein Vorteil gegenüber dem Nachteil der Aufgabe der angenehmen Atmosphäre auf dem Marktplatz sei. Es wurden auch versenkbare Pfosten erwähnt. Alternativen wurden aber nicht diskutiert, sondern nur Varianten mit Öffnung des Marktplatzes vorgestellt. Der Bürger wünscht sich eine breitere Diskussion. Er fragt sich, ob eine Entscheidung nicht besser erst nach den Wahlen getroffen werden sollte und dem neuen Beirat überlassen werden sollte.

→ Herr Nowack:

Zum Verständnis dazu fragt Herr Nowack, was denn diese Beiratssitzung sei? Seit Wochen sei angekündigt worden, dass das Verkehrsgutachten heute Abend vorgestellt werde. Die Diskussion über eine mögliche Marktplatzöffnung laufe seit 2011. Er hätte sich auch früher ein Ergebnis gewünscht. Jetzt sei die Gelegenheit, dass sich die Menschen zu dem Gutachten äußern könnten. Die Diskussion laufe schon lange, es habe auch schon mehrfach Anträge, auch Bürgeranträge, zur Marktplatzöffnung gegeben. Was und wann der Beirat entscheide, sei Entscheidungskompetenz des Beirats.

Herr Schurr:

Zu den Ausführungen des Bürgers meint Herr Schurr, auch ihm erscheine die Variante 0 fragwürdig.

Herr Schwarz:

Am heutigen Abend solle es noch keine Beschlusslage geben, er sei lediglich zur Information gedacht. Die Variante 0 sei für ihn eine Nullnummer. Er wäre froh, wenn eine Öffnung des Marktplatzes, wie auch von der Baubecom, befürwortet werde. Der neue Beirat wird sich weiter damit befassen. Auch der Bauamtsleiter habe schon bei seiner Amtsübernahme erklärt, der Marktplatz müsse geöffnet werden. Das Verkehrsgutachten diene als Arbeitsgrundlage für weitere Überlegungen.

Bürger B:

Der Vortrag von Bürger A stimme. Wenn der Ortsamtsleiter sich deswegen angepinkelt fühle, solle er bedenken, dass die Zuschauer sich auch manchmal so fühlen würden.

Der Bürger wohnt hier seit 60 Jahren. Der Marktplatz wurde aus parteipolitischen Gründen geschlossen, die Schließung sei reine Geldverschwendung gewesen. Die Polizei sei heute schon nicht in der Lage, die Mühlenstraße von dubiosen Parkern freizuhalten. Geschlossene Geschäfte würden heute von No-Name-Marken geführt, die auf- und zumachen. Der Bürger ist erstaunt darüber, was die Verkehrsgutachter vertreten. Er fragt sich, ob diese überhaupt schon einmal Blumenthal gesehen hätten.

Die Kaffeestraße sei seit 60 Jahren eine tote Straße. Die Kirche, die Schule, der Kindergarten – alles sei bisher immer so gelaufen. Neue Konstruktionen seien nicht nötig. Alles sei immer schon so gewesen und ein Radfahrer würde sich sowieso immer den Weg nehmen, den er haben wolle.

Auch die Mühlenstraße werde immer eine tote Straße bleiben. Eine Marktplatzöffnung sei eine Verschwendung von Geld, die keine neuen Geschäfte bringen werde.

Bürger C:

Der Bürger hat sein Geschäft direkt am Marktplatz. Er wohne in der Kaffeestraße und diese sei durchaus nicht tot, sondern beherberge ca. 23000 Falschparker am Tag.

Das eine Veränderung passieren müsse, wurde deutlich auf den Punkt gebracht.

Der Marktplatz sollte ein Versammlungsort sein, sei aber sowieso schon tot und werde nur noch als Parkplatz von Lieferanten genutzt. Als Marktplatz habe er schon längst seine Bedeutung verloren. Von einer Öffnung hätten wenigstens die noch ansässigen Geschäfte etwas.

Die Leute wollten kurze Wege und möglichst reinfahren in ein Geschäft. Der Marktplatz müsse attraktiver gemacht werden. Das Verkehrsgutachten sei eine gute Arbeit.

Herr Thormeier:

Das Konzept sollte nicht auf die Öffnung des Marktplatzes reduziert werden, diese sei nur ein Aspekt des gesamten Konzepts. Die Umsetzung sei gut gelungen.

Bürger D:

Es handele sich sicher um ein weitläufiges Konzept, aber eine Marktplatzöffnung bedeute einen Einschnitt. Die Aussage „Es wird kein großer Verkehr erwartet und wir wissen noch nicht, ob die Öffnung etwas bringt und angenommen wird“ sei ihm als Begründung zu dünn.

Er hält die Öffnung für verkehrt. Der Marktplatz verlöre seine Funktionalität. Er fragt sich auch, wo die Autos denn parken sollen, das sei heute schon schwierig.

Eine Wohnnutzung konterkariere zudem die Sache. Gut sei der verkehrsberuhigte Bereich der Landrat-Christians-Straße, der noch in die Weserstrandstraße hinein erweitert werden sollte. Auch eine fußläufige Verbindung von dort zur Kapitän-Dallmann-Straße wäre gut. Man hätte auch eine bessere Verbindung zum Rossmann-Parkplatz.

Herr Schupp:

Herr Schupp hat damals schon mitgestimmt, als die Schließung des Marktplatzes beschlossen wurde. Die Schließung war damals ein Antrag der Geschäftsleute, die über zu wenige Parkplätze klagten. Das Kopfsteinpflaster war vorhanden und wurde mit Asphalt überzogen. Die Vorschläge und Pläne dazu kamen damals vom Bauamt Bremen-Nord.

Herr Nowack:

Ein Kollege hat ein integriertes Handlungskonzept von früher (1980) gefunden, dass den Beiratsmitgliedern zur Verfügung gestellt werden soll.

Das Gestaltungskonzept war damals für die gut frequentierten Geschäfte gedacht und wurde schon damals kontrovers diskutiert.

Frau Krohne:

Das die Forderung zur Schließung des Marktplatzes von den Anliegern gekommen sein soll, sei schon schräg. Die Legende besage, dass eine Firma ein ähnliches Angebot anbieten wollte, wie ein bereits vorhandenes Geschäft, was dadurch Parkplätze verloren hat und in der Folge das Geschäft aufgegeben hat.

Die jetzigen Belagssteine seien offenbar nicht richtig verlegt, sie wackeln und wurden schon öfter aufgenommen und neu verlegt.

Bürger E:

Die Attraktivität von den Geschäften in der Mühlenstraße geht zurück. Es sei aber kein Problem, ob dort Kopfsteinpflaster liege oder nicht. Das Problem sei das Umfeld und das Klientel, dass sich dort breitgemacht hätte. Wurde schon einmal eruiert, ob eine Fußgängerzone sinnvoll sei? So etwas biete dem Einzelhandel Chancen, attraktiv zu werden. Bekleidungsgeschäfte seien jetzt nicht vorhanden, warum biete man dem Einzelhandel die Chance mit einer Fußgängerzone? Die Probleme seien weiter nördlich der Mühlenstraße angesiedelt.

Bürger F:

Der Bürger hat sich alles angeguckt. Er glaubt nicht, dass die Geschäfte wiederbelebt werden können, weil die Kaufkraft im Stadtteil fehlt. Außerdem soll auch das Müllerloch mit Geschäften erweitert werden. Eine Öffnung des Marktplatzes werde nichts nützen, erst recht nicht einspurig. Damit schaffe man keinen Durchgangsverkehr.

Man müsse erst einmal gucken, wie sich Blumenthal überhaupt entwickle (Arkaden etc.). Auch in der Fresenbergstraße gebe es nichts mehr, was sich mit einer Zufahrt über den Marktplatz auch nicht ändern werde.

Bürger G:

In der Mühlenstraße gibt es auch hinter der Pflasterung Läden, die leer stehen. Der Leerstand liege nicht daran, dass die Menschen nicht zu den Geschäften kämen. Wenn man sich das Alter der Immobilienalter anschau, müsse man fragen, wozu und für wen diese noch investieren sollten? Zukünftige Nutzung würden die Eigentümer nicht mehr sehen. Die Mühlenstraße sei als Einkaufsstraße erledigt, das Müllerloch hingegen werde super angenommen.

Herr Imholze:

Herr Imholze zeigt sich erneut betroffen. Blumenthal sei in einer Situation, in der es nach außen ganz schlecht da stehe. Die Betroffenen hätten keine Lobby, die Situation sei dramatisch. Die Leute hätten kein Geld mehr und je länger diskutiert werde, desto schlimmer werde der

Leerstand. Es stelle sich die Frage, ob eine Marktplatzöffnung die richtige Maßnahme sei und welche weiteren Maßnahmen erfolgen müssten. Die Eigentümer alleine würden es nicht schaffen. Der Marktplatz könnte zur Drehscheibe werden, was gebraucht werde, sei ein konsensfähiges Leitbild für Blumenthal, das längerfristig angelegt ist, das immer wieder nachjustiert, aber eine gewisse Verbindlichkeit besitzen sollte.

Im Moment erscheint es so, dass man sich an Aktionen, an Einzelmaßnahmen klammert. Das sei zwar angesichts der prekären Situation verständlich, schaffe aber längerfristig kein Ganzes. Man bräuchte eine vernetzte Struktur, die die einzelnen Konzepte miteinander verzahnt und sie zu einem gemeinsam formulierten Ziel zusammenfügt.

Herr Imholze ruft zur sachlichen Zusammenarbeit auf. Wenn in der jetzigen Form weiter diskutiert werde, werde noch mehr verloren gehen.

Herr Imholze schlägt folgende Schritte vor:

1. Entwicklung eines Leitbildes für Blumenthal mit externer Moderation
(vernetzt mit den Entwicklungsbereichen)

- Grünflächen / Weser
- BWK Gelände
- Historisches Zentrum
- Einzelhandelsstandort Müller Loch

(Konsensual, parteiübergreifend mit unterschiedlichen Akteuren)

2. Erarbeitung eines integrierten Entwicklungskonzeptes für das Blumenthaler Zentrum

Dazu:

- Verkehrskonzept
- Nutzungskonzept
- Standortmarketing

Partner:

privat: Einzelhändler / Gewerbetreibende / Gastronomie / Kultur / Sozialeinrichtungen etc.

Öffentlich: Ressorts SWAH, SUBV, BBN, Soziales, Kultur, OA

Organisationsstruktur / Einbindung Politik, Verwaltung, Eigentümer, Einzelhändler etc.

3. Definition von Einzelprojekten mit Maßnahmen und Finanzierungsplanung

4. Organisationsstruktur mit Beteiligungsprozessen und Entscheidungsträgern

5. Konzept für Öffentlichkeitsarbeit (Information + Imagekampagne)

6. Finanzplan / Finanzierungsmöglichkeiten

Diese einzelnen Schritte müssten nicht zwangsläufig nacheinander bearbeitet werden – es gehe auch parallel und sei seines Erachtens. auch gar nicht so arbeitsaufwändig.

Aufwändig seien aber die konsensuale Zieldefinition, der Beteiligungsprozess und die Einbindung unterschiedlicher Akteure.

Dies wäre gemeinsam von den Ressorts mit externer Beratung zu leisten und könne nicht Aufgabe des Ortsamtes sein.

Integrierte Konzepte seien nötig, um überhaupt Bundesmittel beantragen zu können. Eine Leitbildentwicklung für Blumenthal sei gut möglich, weil schon viele Vorarbeiten erledigt sind.

Wichtig sei der Konsens mit den Anwohnern, Parteien etc., dann ließen sich bestimmte Konzepte entwickeln. Ebenso wichtig seien eine Imagekampagne und eine Wirtschaftlichkeitsberechnung.

Was das Heranziehen von Anliegern zu den Kosten angeht – ja, Anwohner werden herangezogen, aber nur bei einer Erschließung. Das ist hier nicht der Fall, die Straßen sind erschlossen. Die Bildung einer Interessensgemeinschaft durch die Anlieger sei notwendig, um private und öffentliche Mittel einwerben zu können. Dabei sind die Ressorts bereit, zu helfen.

Der Leerstand der Geschäfte beläuft sich auf etwa 74 %. Herr Imholze verweist darauf, dass eine privatwirtschaftliche Förderung durch Steuergelder nicht möglich ist.

Zur Städtebauförderung gibt es verschiedene Programme, jedoch wäre zurzeit eine Finanzierung nur mit kommunalen Finanzmitteln möglich.

Abschließend plädiert Herr Imholze erneut dafür, sich parteiübergreifend mit externer Moderation zusammzusetzen, um einen Konsens zu finden und einen Schnitt zu machen. Man müsse einen sachlichen Umgang miteinander pflegen, um zu einem integrierten Entwicklungskonzept zu finden.

**TOP 3: Beschlussfassung ohne (MIT – geändert unter TOP 1) Aussprache zum Übergangwohnheim in der Kapitän-Dallmann-Straße
dazu: Antrag zur Einrichtung einer Task-Force**

Einleitend erklärt Herr Nowack, dass es auf der Beiratssitzung am 09.02.2015 einen umfangreichen Vortrag der Sozialbehörde zum Gebäude in der Kapitän-Dallmann-Straße 62 zu einem möglichen Übergangwohnheim für Flüchtlinge gegeben hat.

Da es zu dem Zeitpunkt noch Hinweise auf einen anderen Interessenten gab, wurde die Entscheidung des Beirats zu einem Übergangwohnheim vertagt, bis die endgültige Entwicklung bekannt wird.

Seit Montag, 16.02.2015 sei nunmehr bekannt, dass die Verhandlungen zum Projekt „Pflegerstützpunkt“, das sich alle Beteiligten gewünscht hätten, gescheitert sind. Daher ist der Beirat jetzt aufgefordert, eine Entscheidung bezüglich der Einrichtung eines Übergangwohnheimes zu treffen. Dazu ist kurzfristig noch ein Antrag zur Einrichtung einer „Task Force“ der CDU-Fraktion eingegangen.

Herr Thormeier erklärt, die Idee einer „Task Force“ beruhe auf zwei Dingen. Zum einen sei eine Ansiedlung der Flüchtlinge dringend notwendig und es sei eine Selbstverständlichkeit, dazu „ja“ zu sagen. Zum anderen sei aber die Frage, ob der Standort „Kapitän-Dallmann-Straße“ glücklich gewählt sei. Sicher gebe es dort baulich gute Voraussetzungen und es sei eine schnelle Umsetzung möglich. Allerdings sei der Standort in Nähe der George-Albrecht-Straße fragwürdig. Deswegen sei die Idee einer „Task Force“ geboren worden, die ermöglichen solle, unterschiedliche Standorte, wie z. B. Reepschläger Straße, zügig (max. innerhalb 14 Tagen) zu bewerten. Vorteil sei zudem eine Bewertungsmatrix für folgende Möglichkeiten.

Herr Schurr findet es spannend, dass die CDU damit ein Konzept der Grünen von vor 8 Jahren übernehme, aber nur eine Kategorisierung von Flüchtlingen mache. Für die Kapitän-Dallmann-Straße rede man von sozialisierten, gut ausgebildeten Flüchtlingen. Vorteilhaft sei, dass in der Umgebung dieses Standortes verschiedene Sprachen gesprochen würden und auch die Quartiersmanagerin vor Ort sei, die integrativ wirken könne.

Herr Thormeier entgegnet, dass dieser Standort für Blumenthal nur ein Vorschlag sei und die Liste der Vorschläge keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebe. Er glaube auch nicht, dass von den Flüchtlingen Gefahr ausgehe, glaube aber an eine andere Wechselwirkung aus der George-Albrecht-Straße. Die George-Albrecht-Straße sei ein sozialer Brennpunkt und Wohnort vieler Intensivstraftäter. Diese Nachbarschaft möchte er den Flüchtlingen nicht zumuten.

Herr Schupp teilt mit, dass die SPD-Fraktion diese Befürchtungen nicht teilt und auf Abstimmungen drängen würde. Alles andere sei eine weitere Verzögerung und Verteuerung. Er macht zudem den Vorschlag, auch in Farge-Rekum ein Übergangwohnheim anzusiedeln. Bereits früher waren dort Flüchtlinge untergebracht. Damals gab es ähnliche Befürchtungen wie jetzt, die nicht eingetroffen waren. Man müsse auch bedenken, dass die Flüchtlinge sich nur übergangsweise im Wohnheim befänden.

Herr Schurr meint in Richtung SPD, dass der Wegfall der Arbeitsplätze der Pflegeplätze jetzt scheinbar nicht mehr so wichtig sei. Hätte es diese gegeben, wäre die Entscheidung der SPD

wohl eine andere gewesen. Es sei eine wichtige Aufgabe, dieses Übergangwohnheim zu schaffen.

Herr Schupp erwidert, ja, man hätte ein Pflegeheim vorgezogen. Deswegen habe man aber immer noch die Verpflichtung zur Einrichtung eines Übergangwohnheimes. Die Errichtung eines solchen in der Reepschläger Straße werfe hohe Kosten auf, die besser ins Zentrum fließen.

Herr Thormeier wirft ein, dass allerdings keiner gegen die Reepschläger Straße spreche, es ginge nur um die Kosten. Man müsse auch andere Dinge bewerten. Eine Bewertungsmatrix sei extrem schnell abzuarbeiten und man müsse keine Bauchentscheidungen treffen. Er bittet um Abstimmung.

Herr Nowack klärt über das Meinungsbild der Behörden auf. Demnach gibt es bereits eine „Task Force“, deren Mitglieder wie im Antrag ebenso zusammengesetzt seien. Dort werde jeder Vorschlag, egal von wem, geprüft. Es finden vor-Ort-Begehungen statt. Die „Task-Force“ tagt zurzeit bis zu zweimal wöchentlich. Dann gibt es einen direkten Bericht an die Staatsräterunde, die dann die Entscheidung trifft, ob ein Standort eventuell in Frage kommen könnte oder nicht. Danach gibt es sofort eine Information an das entsprechende Ortsamt, welches wiederum seinen Koordinierungs- bzw. Sprecherausschuss informiert.

Wenn es für Blumenthal eine „Task Force“ gebe, wäre die Konsequenz, dass weitere 22 Beiräte ebenfalls eine solche einrichten wollten. Das sei nicht leistbar. Selbst wenn der Beirat den Antrag positiv entscheiden würde, werde es ein negatives Votum der Behörden geben, weil die „Task Force“ schon vorhanden sei. In der „Task Force“ werden jede Woche aktuelle Zahlen beraten und ständig aktualisiert. Für 2015 werden über 3000 Flüchtlinge erwartet. Die Not sei also sehr groß. Alle weiteren für Blumenthal genannten Standorte seien aus der Bewertung erst einmal raus, weil sie die Anforderungen nicht erfüllen. Herr Nowack möchte mit seinen Ausführungen deutlich machen, wie groß die Not in der Stadt ist.

Herr Thormeier erklärt, der Not sei man sich bewusst. Umso mehr sei es sinnvoll, wenn es denn bereits eine „Task Force“ gebe, in diese auch Beiratsmitglieder mit aufzunehmen.

Herr Nowack bezweifelt, dass die Beiratsmitglieder die Kontinuität einer regelmäßigen Teilnahme wahren können.

Frau Kröger-Schurr beantragt zur Geschäftsordnung das Ende der Debatte, um die Zuhörer zu Wort kommen zu lassen.

Es gibt keine Gegenrede.

Bürger F erklärt, laut der Sozialbehörde sei die Kapitän-Dallmann-Straße hervorragend geeignet als Übergangwohnheim. Deshalb sollte der Beirat den Vorschlag umsetzen. Er freue sich auf die Flüchtlinge. Die Vertreterin der Sozialbehörde habe deutlich gesagt, wie ungeeignet die Reepschläger Straße sei.

Bürger G meint, man möge doch einfach „ja“ oder „nein“ sagen und ob man Flüchtlinge aufnehmen wolle oder nicht.

Bürgerin H hält es für sinnvoll, auch für die Zukunft darüber nachzudenken, wo noch Platz für Flüchtlinge zu schaffen ist. Sie berichtet von einem Termin am 03.03.2015 im Quartierstreff, an dem die Willkommensinitiative Grohn von ihren Erfahrungen berichtet. Am 11.03.2015 soll die erste Sitzung der neugegründeten Willkommensinitiative Blumenthal stattfinden. Besucher sind dort herzlich willkommen.

Bürgerin I ist verärgert, dass sich diese unsägliche Standortfrage immer noch stellt. Es gebe sowohl eine bauliche als auch eine grundrechtliche Verpflichtung, die Flüchtlinge aufzunehmen. An dem Standort sei man perfekt ins Quartiersmanagement integriert. Es gebe kaum einen

Standort, der besser geeignet sei. Sollte es weitere Standorte geben, umso besser, dann habe man einen zweiten.

Bürger E findet es klasse, was Herr Thormeier gesagt habe. Er möchte die „Task Force“ eventuell noch um Bürgerbeteiligung erweitern. Grohn habe ganz andere Probleme als Blumenthal. Die Diskussion sei bisher umsonst gewesen, man möge Herrn Thormeier Standpunkt annehmen.

Bürger J meint, man müsse die Flüchtlinge auf jeden Fall aufnehmen. In Zusammenhang mit Herrn Imholzes Wortbeitrag meint er zudem, die politischen Spitzen und das Hickhack im Beirat gingen ihm auf den Geist. Die öffentliche Wahrnehmung des Stadtteils sei durchaus ein Problem. Man müsse, um die Kaufkraft zu erhöhen, finanzkräftigen Zuzug schaffen, dies sei jedoch schwer. Wenn man nicht noch mehr negative Presse haben wolle, sei zu überlegen, ob der Standort für das Übergangwohnheim geeignet sei, weil auf ein vorhandenes Problem ein neues draufgesattelt werde, was für das Zentrum nicht mehr zu steuern sei.

Da es keine weiteren Wortbeiträge gibt, wird über den Antrag abgestimmt.
Ergebnis: 4 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung.
Der Antrag ist damit abgelehnt.

Im Folgenden wird über die Einrichtung eines Übergangwohnheimes in der Kapitän-Dallmann-Straße abgestimmt.

Ergebnis: 7 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen.
Dem Übergangwohnheim wird damit zugestimmt.

TOP 4: Anfragen und Anträge der Parteien

a. SPD: Antrag – Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen im Blumenthaler Zentrum

dazu: → Änderungsantrag Bündnis 90/Die Grünen

→Ergänzungsantrag Die Linke

Nach kurzer Diskussion wird beschlossen, dass der Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen der weitest gehende Antrag ist.

Über diesen Antrag wird abgestimmt.

Ergebnis: 4 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen.
Der Antrag ist damit abgelehnt.

Es wird über den Ergänzungsantrag der Fraktion Die Linke abgestimmt.

Ergebnis: 1 Ja-Stimme, 6 Nein-Stimmen, 4 Enthaltungen.
Der Antrag ist abgelehnt.

Es wird über den Antrag der SPD-Fraktion abgestimmt.

Ergebnis: 8 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung.
Der Antrag ist damit angenommen.

TOP 5: Verschiedenes

Keine

Herr Nowack beendet die Sitzung um 21.08 Uhr.

gez. Nowack

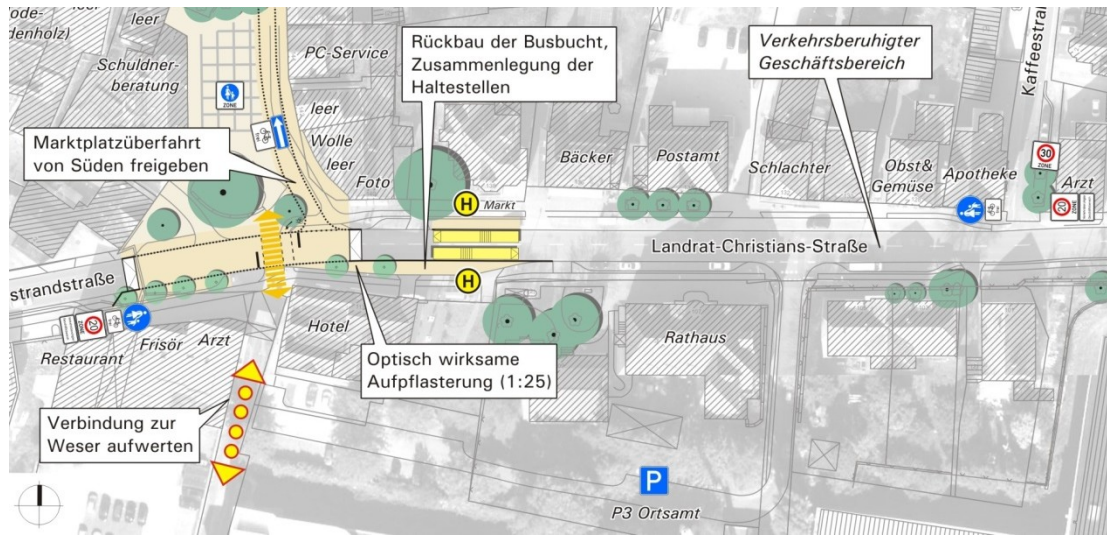
gez. Schwarz

gez. Rohde

Nowack, Ortsamtsleiter

Schwarz, stv. Beiratssprecher

Rohde, Protokoll



Freie Hansestadt Bremen

Verkehrskonzept Blumenthal

Umsetzungskonzept – 26. Februar 2015

Aufgabenstellung

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums Mühlenstraße
- Stärkung des Einzelhandelsstandortes Mühlenstraße
- Gestalterische und funktionale Verknüpfung zwischen *alter* Blumenthaler Mitte (Mühlenstraße) und dem neu entstandenen Fachmarktzentrum (Weserstrandstraße)
- Förderung der Nahmobilität zur Belebung und Aufwertung des Zentrums

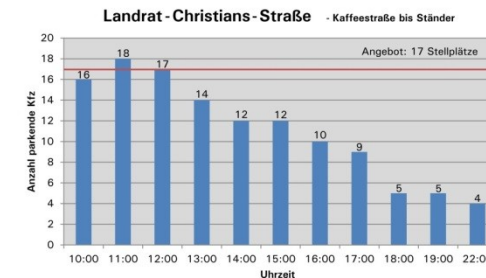
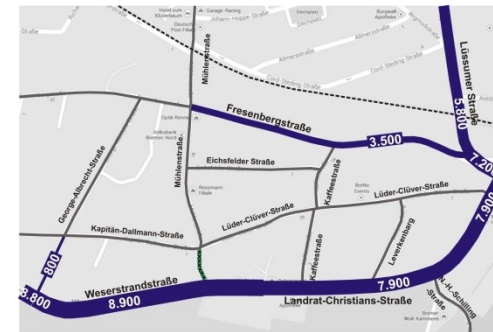
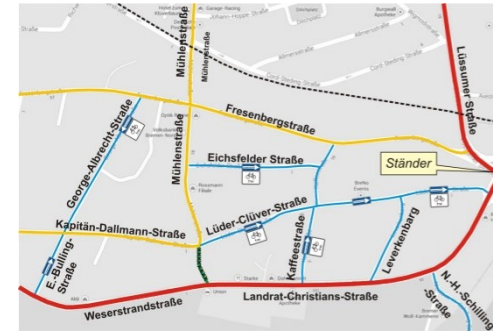
Bestandsanalyse

Fließender Kraftfahrzeugverkehr

- Moderate Verkehrsstärken von bis zu 8.900 Kfz/24 h auf den Hauptverkehrsstraßen
- Deutlich geringeres Verkehrsaufkommen im Sammel- und Erschließungsstraßennetz

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

- Großzügiges Stellplatzangebot im Stadtteil mit hoher Auslastung im Bereich Ortsamt
- Weitgehend gebührenpflichtige Stellplätze im *alten* Blumenthaler Zentrum
- Gebührenfreie Stellplätze am Fachmarktzentrum



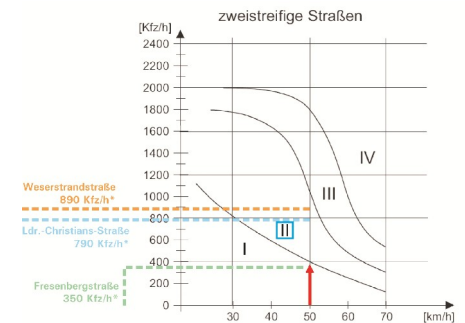
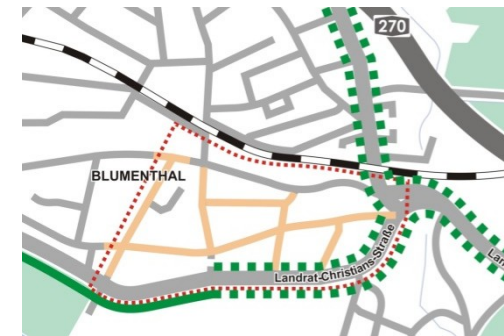
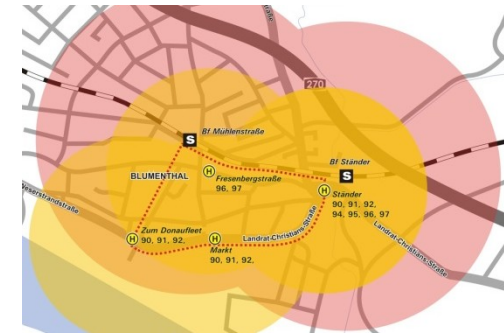
Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr

- Gute Abdeckung des Untersuchungsgebietes durch Regionalbahn- und Linienbusverkehr

Radverkehr

- Bauliche Radverkehrsanlagen mit zu geringer Breite entlang der Hauptverkehrsstraßen
- Sammel- und Erschließungsstraßennetz weitgehend Tempo 30 – Zone mit geringem Verkehrsaufkommen



Verkehrsentwicklungsplan Bremen (VEP)

Analyse

- Landrat-Christians-Straße als *straßenräumlich eingeschränkt verträglich* eingestuft , *mittelstarke* Trennwirkung der Fahrbahn

Handlungskonzept

- Nur Straßenräume ausgewählt, die als *nicht* oder *stark eingeschränkt verträglich* eingestuft wurden
 - Lösungsansatz: *Begegnungszone* in Nahversorgungszentren als Verkehrsversuch (Beispiel Ortsmitte Osterholz)
- **Begegnungszone auch im zentralen Bereich der Landrat-Christians-Straße zur Stärkung der Nahmobilität, Reduzierung der Trennwirkung der Fahrbahn und Erhöhung der Verkehrssicherheit denkbar!**
- Gestalterische Aufwertung und Stärkung des Straßenzuges Landrat-Christians-Straße/Weserstrandstraße als Handels- und Dienstleistungsachse auch Bestandteil des *Leitbildes der Stadtentwicklung 2020*

Verkehrsentwicklungsplan Bremen (VEP)

Analyse

- Gesamtes Stadtgebiet Bremen: hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern bei gemeinsamer Führung im Seitenraum (trifft auch auf die Landrat-Christians-Straße zu!)

Handlungskonzept

- Räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr!

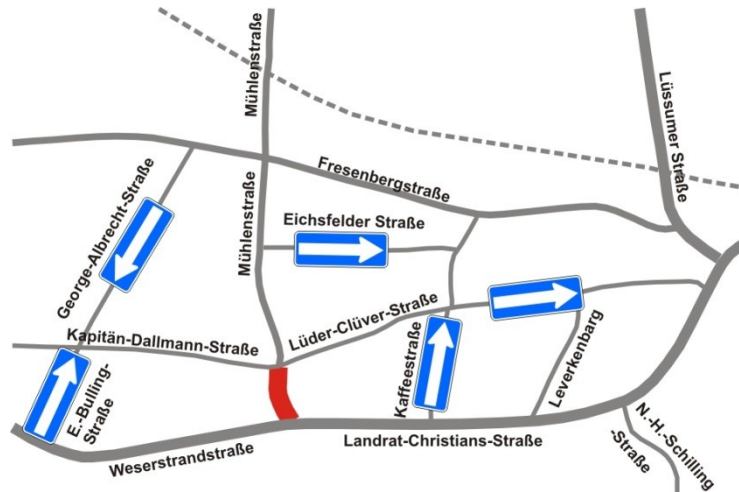
Weitere Maßnahmen für Blumenthal

- Überquerungshilfe Fresenbergstraße, Höhe Kaffeestraße
- Umgestaltung Busbahnhof *Ständer*

Umgestaltung Busbahnhof Ständer



Entwicklung von Netzvarianten

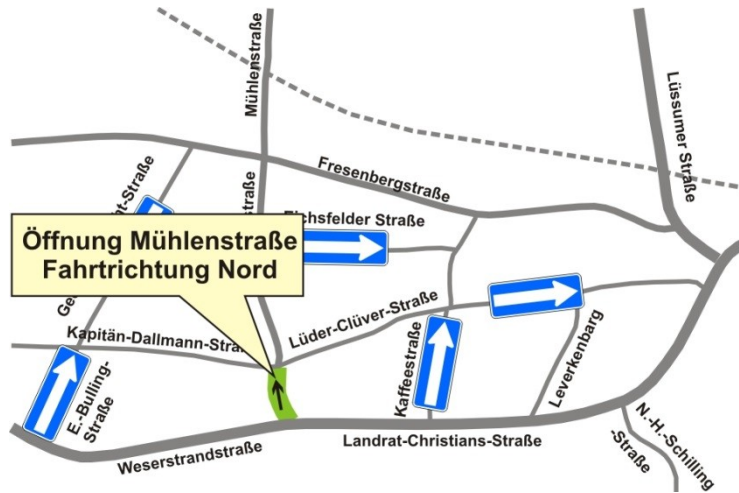


- **Variante 0 - Bestand:**
ungünstige Erreichbarkeit der Mühlenstraße

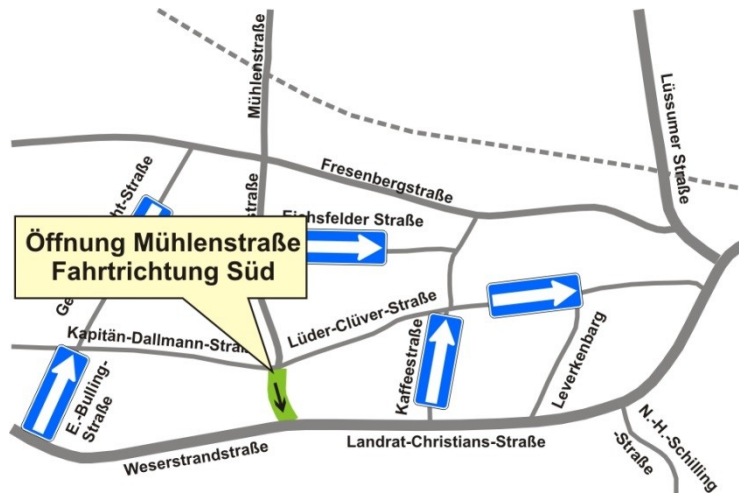


- **Variante 1:**
nur unter Aufgabe des Marktplatzes möglich

Entwicklung von Netzvarianten

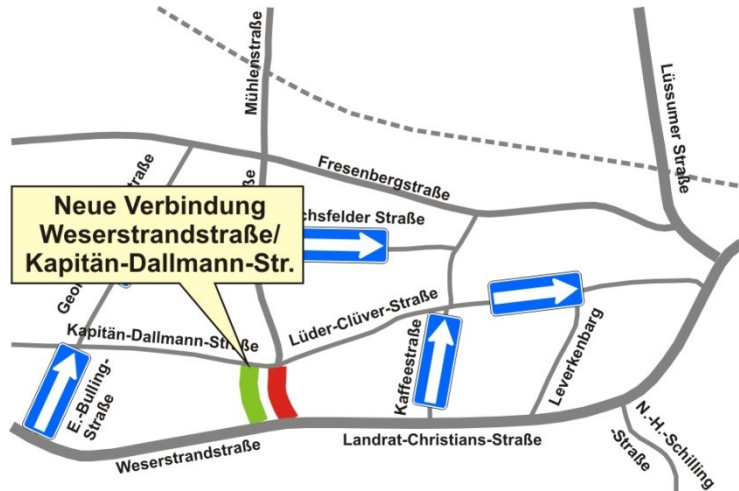


- **Variante 2:**
verbesserte Erreichbarkeit der Mühlenstraße unter minimalem Eingriff in die Marktplatzfläche

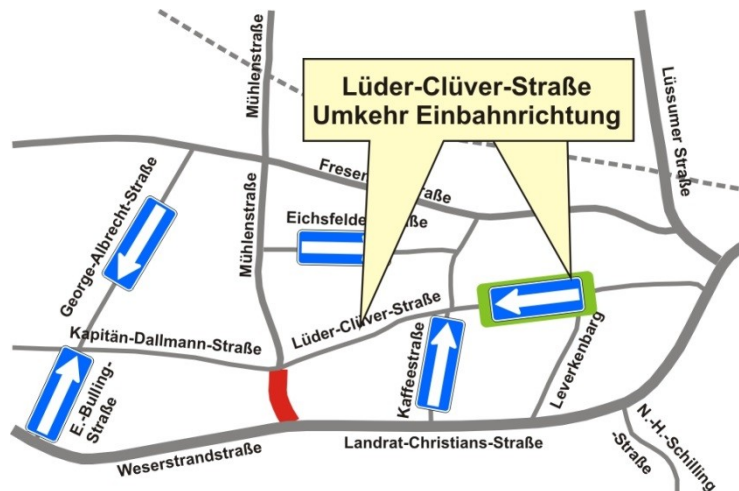


- **Variante 3:**
nur Verbesserung des Abflusses von der Mühlenstraße; Gefahr von Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung

Entwicklung von Netzvarianten



- **Variante 4:**
erheblicher baulicher Aufwand,
Führung abseits der
Geschäftslagen

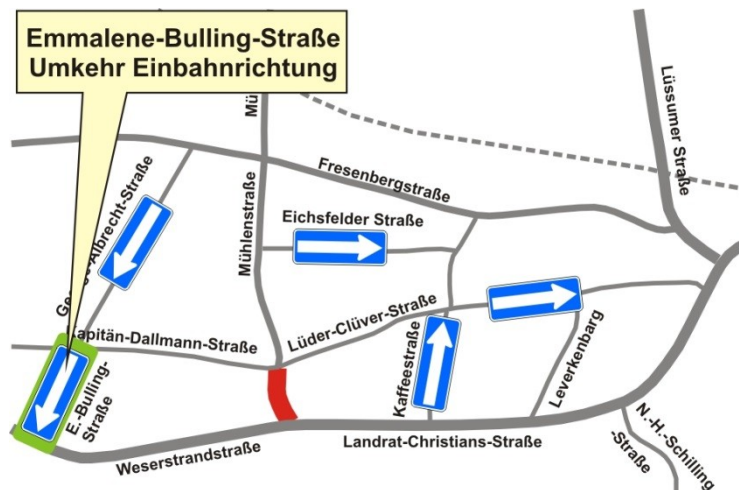


- **Variante 5:**
Nutzungsintensivierung der
Lüder-Clüver-Straße, dadurch
Beeinträchtigung der Wohnlage

Entwicklung von Netzvarianten



- **Variante 6:**
Hinterhoflage des Marktplatzes



- **Variante 7:**
keine wesentlichen
Auswirkungen bzw.
Verbesserungen

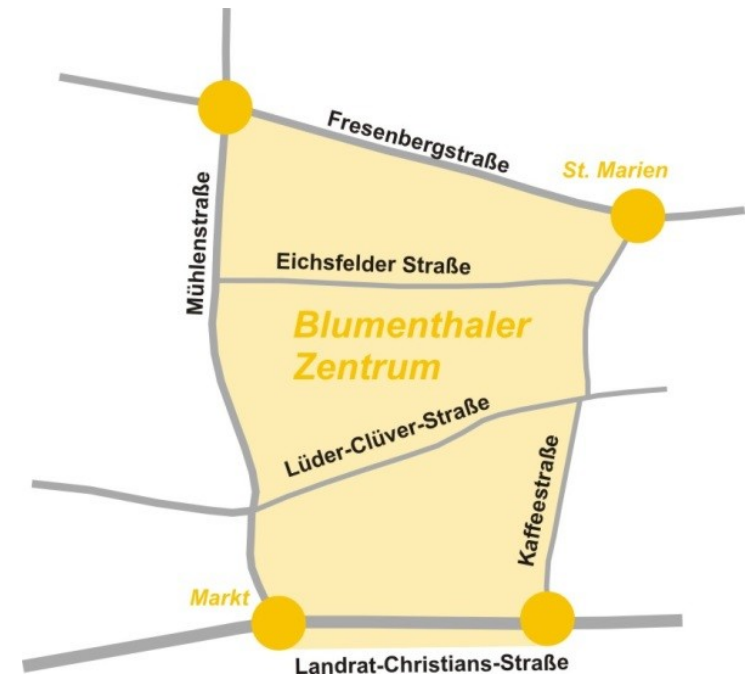
Entwicklung von Netzvarianten

Fazit:

- Netzstruktur lässt sich nur punktuell verbessern
- Erreichbarkeit der alten Blumenthaler Mitte kann nur durch Öffnung des Marktplatzes attraktiver werden.
- Umkehrung von Einbahnstraßen bringt eher Nachteile
- **Aus gutachterlicher Sicht wird die Umsetzung der Netzvariante 2 empfohlen.**
- *Ergänzend wird die durchgehende Freigabe der Lüder-Clöver-Straße und der Emmalene-Bulling-Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung empfohlen.*
- *Die Öffnung des Marktplatzes (Netzvariante 2) bildet die Grundlage für die Entwicklung von Gestaltungsmaßnahmen im Geschäftsbereich der Landrat-Christians-Straße.*

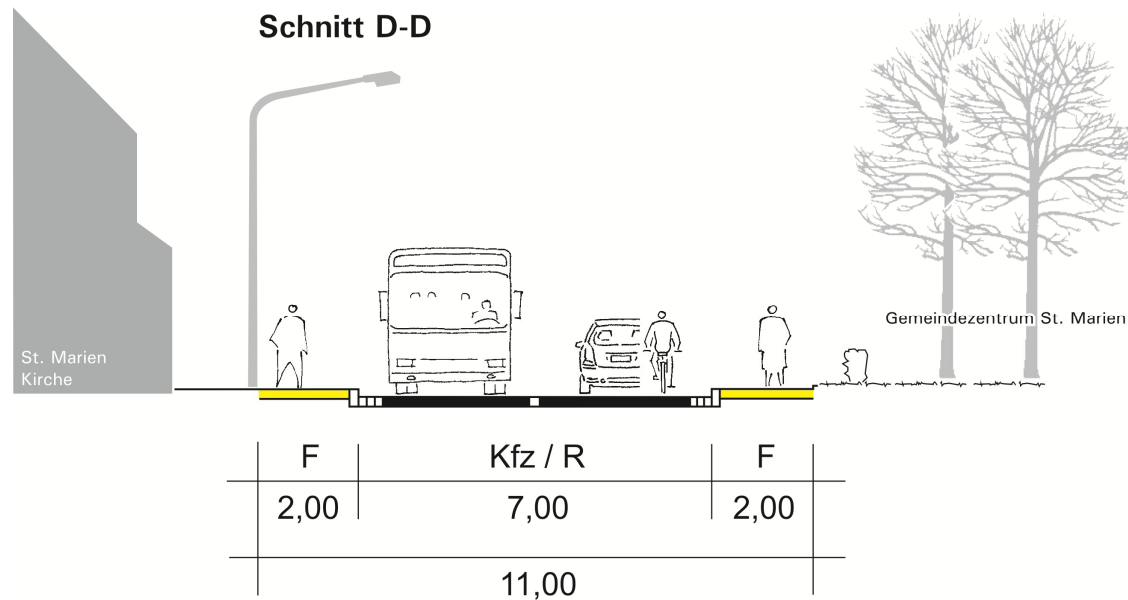
Straßenräumliche Gestaltungskonzepte

- Fresenbergstraße
 - Bereich St. Marienkirche
 - Strecke
- Landrat-Christians-Straße
 - Einmündungsbereich
Nicolaus-H.-Schilling-Straße
 - Strecke
 - Geschäftsbereich



Straßenräumliche Handlungskonzepte

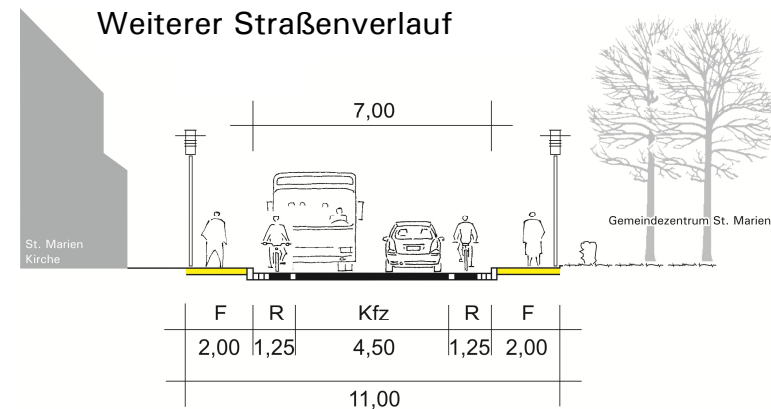
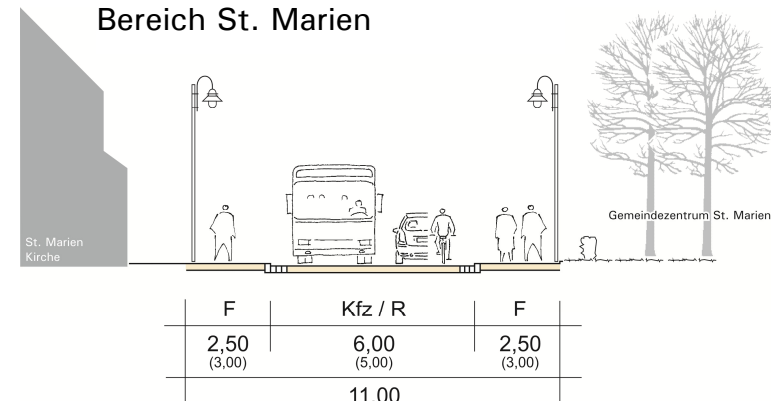
Fresenbergstraße – Straßenraumquerschnitt



- Bestand (Höhe St. Marienkirche)

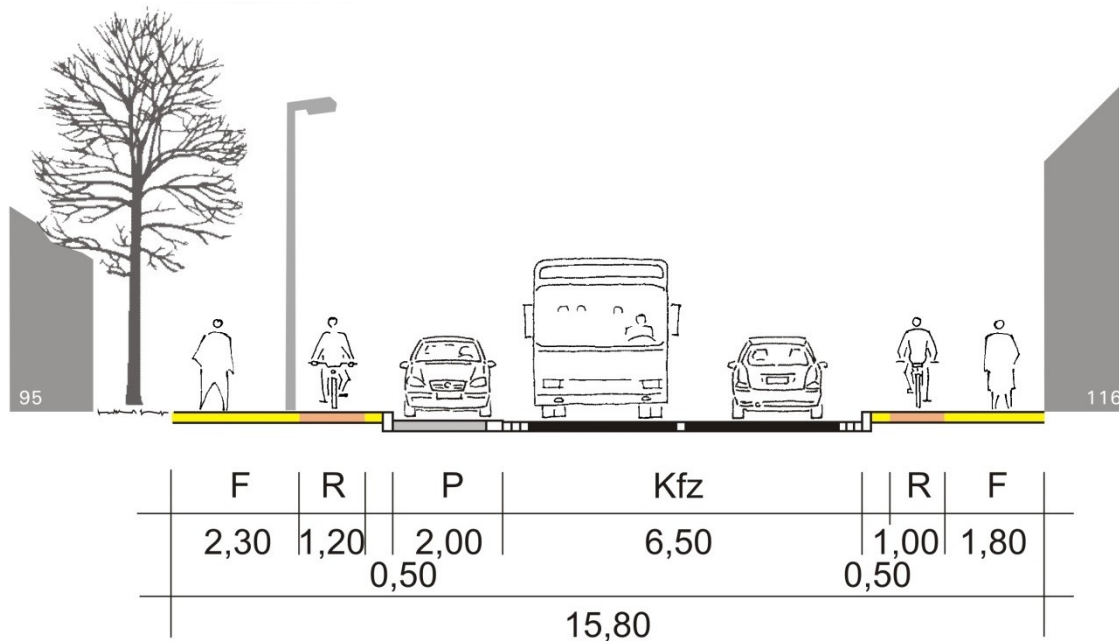
Straßenräumliche Handlungskonzepte

Fresenbergstraße - Gestaltungsvorschlag



Straßenräumliche Handlungskonzepte

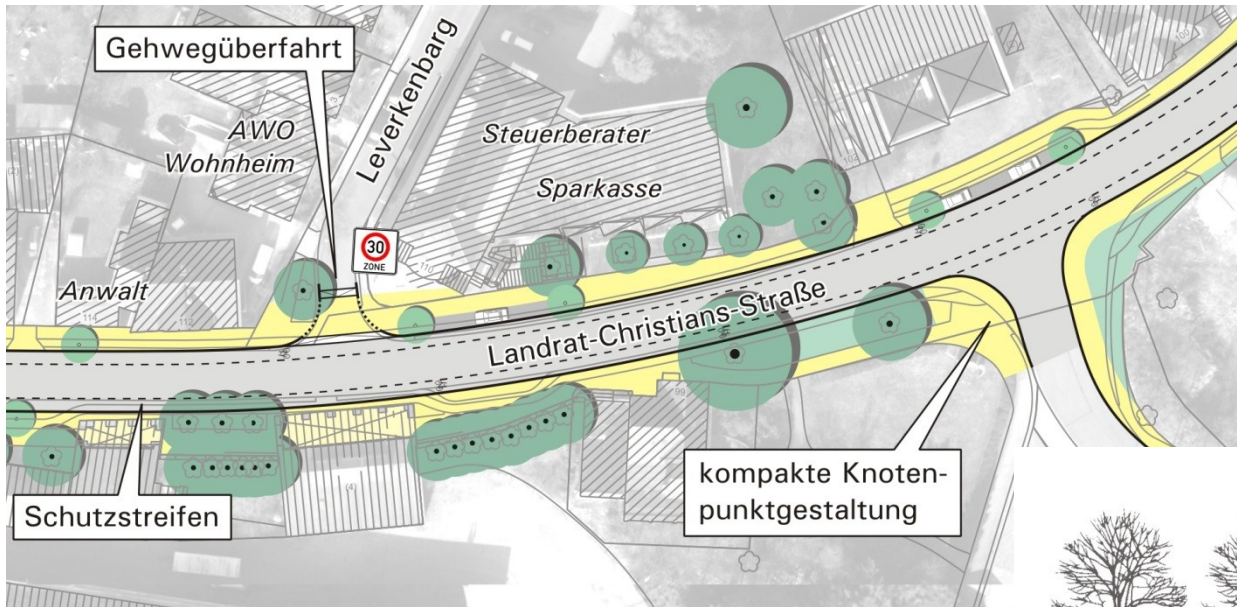
Landrat-Christians-Straße – Straßenraumquerschnitt Strecke



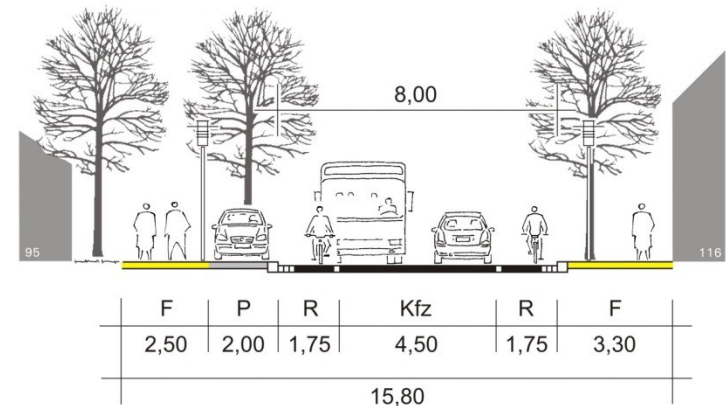
■ Bestand (östlich Kaffeestraße)

Straßenräumliche Handlungskonzepte

Landrat-Christians-Straße – Strecke



- Schutzstreifen
- Rückbau des dreiarmligen Knotenpunktes



Straßenräumliche Handlungskonzepte

Landrat-Christians-Straße – Geschäftsbereich: Bestandssituation

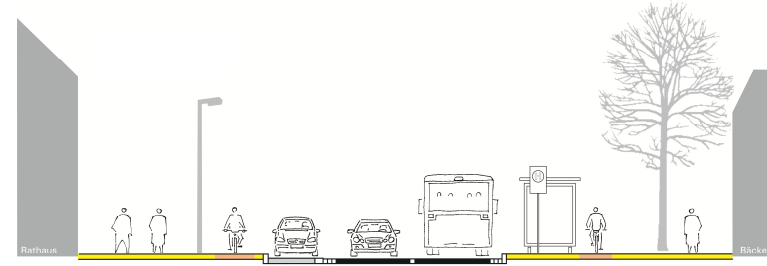


■ Marktplatz - Fußgängerzone

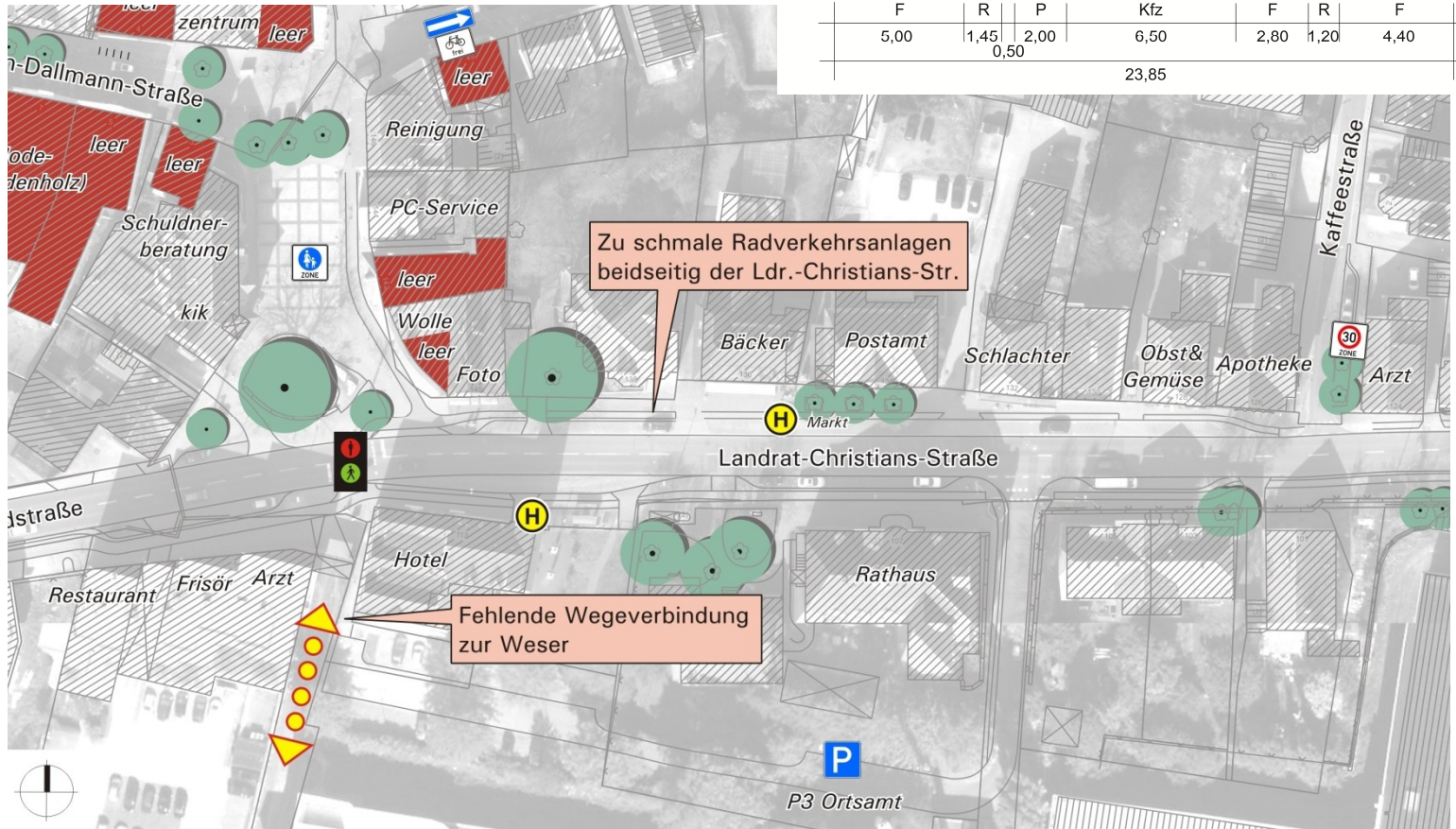


■ Nördlicher Seitenraum
im Bereich Marktplatz

Straßenräumliche Handlungskonzepte



F	R	P	Kfz	F	R	F
5,00	1,45	2,00	6,50	2,80	1,20	4,40
			0,50			
23,85						

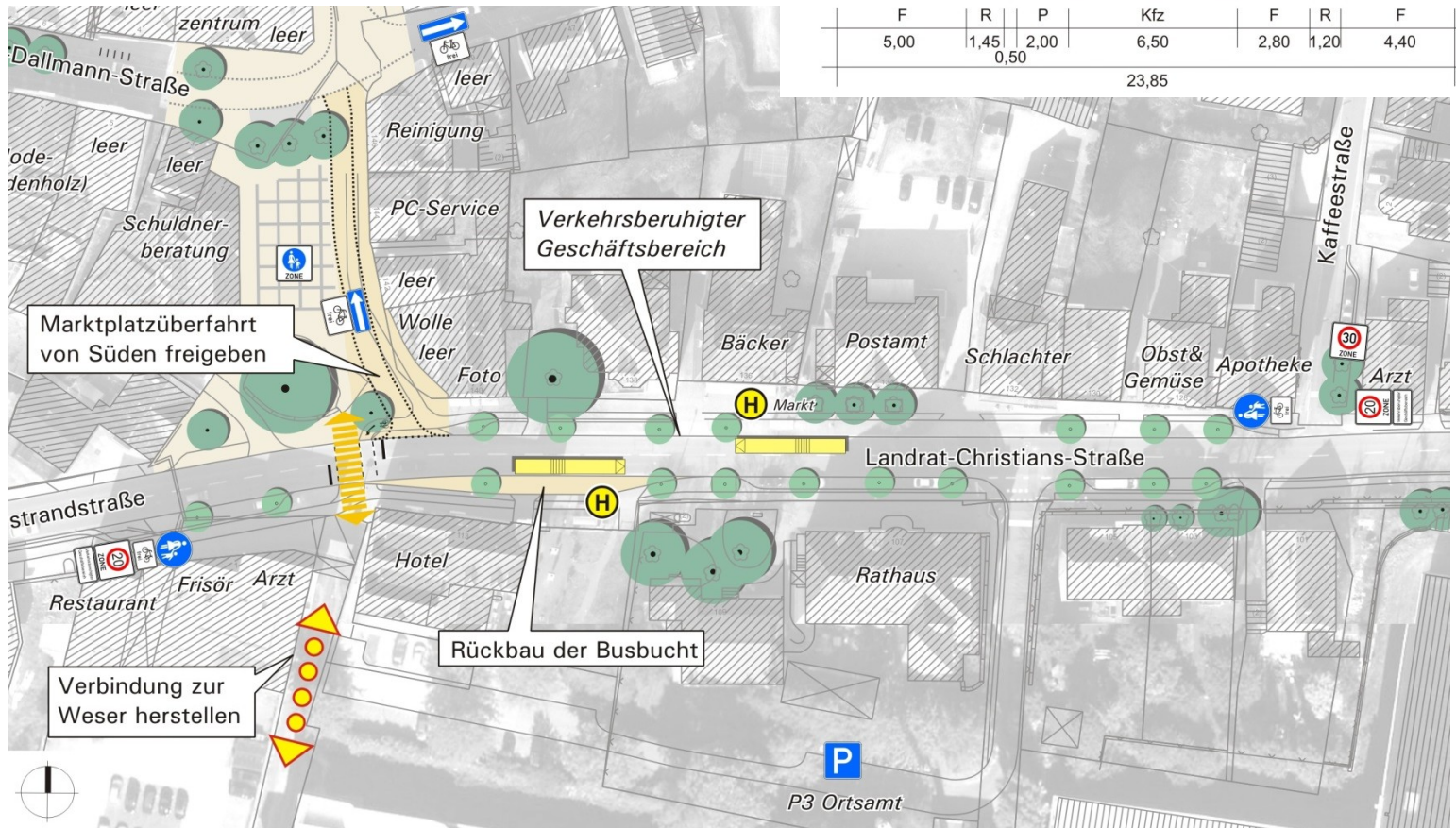


■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße – Bestand

Straßenräumliche Handlungskonzepte



F	R	P	Kfz	F	R	F
5,00	1,45	2,00	6,50	2,80	1,20	4,40
			0,50			
23,85						

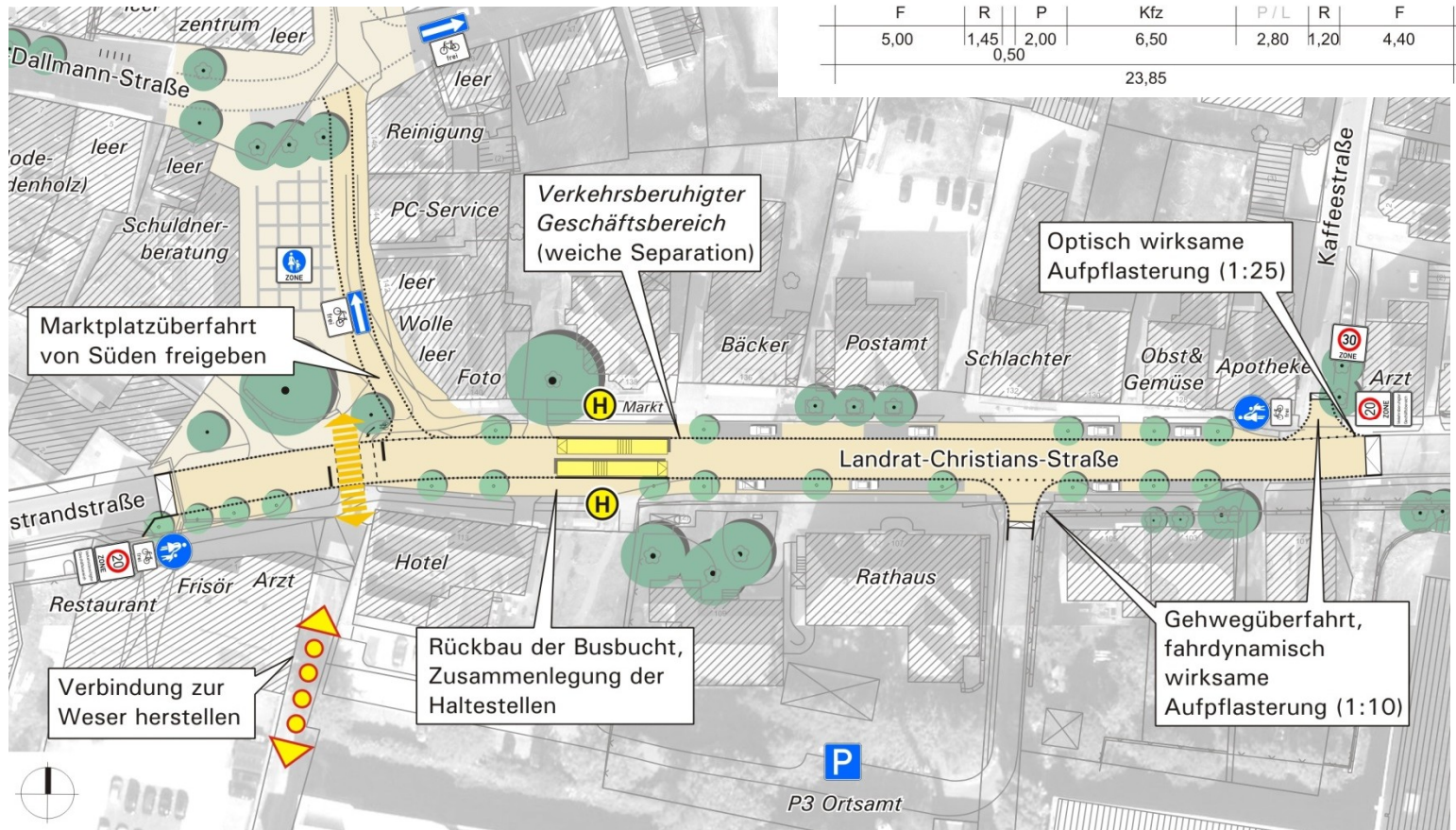


■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße – Variante 0

Straßenräumliche Handlungskonzepte



F	R	P	Kfz	P/L	R	F
5,00	1,45	2,00	6,50	2,80	1,20	4,40
			0,50			
23,85						

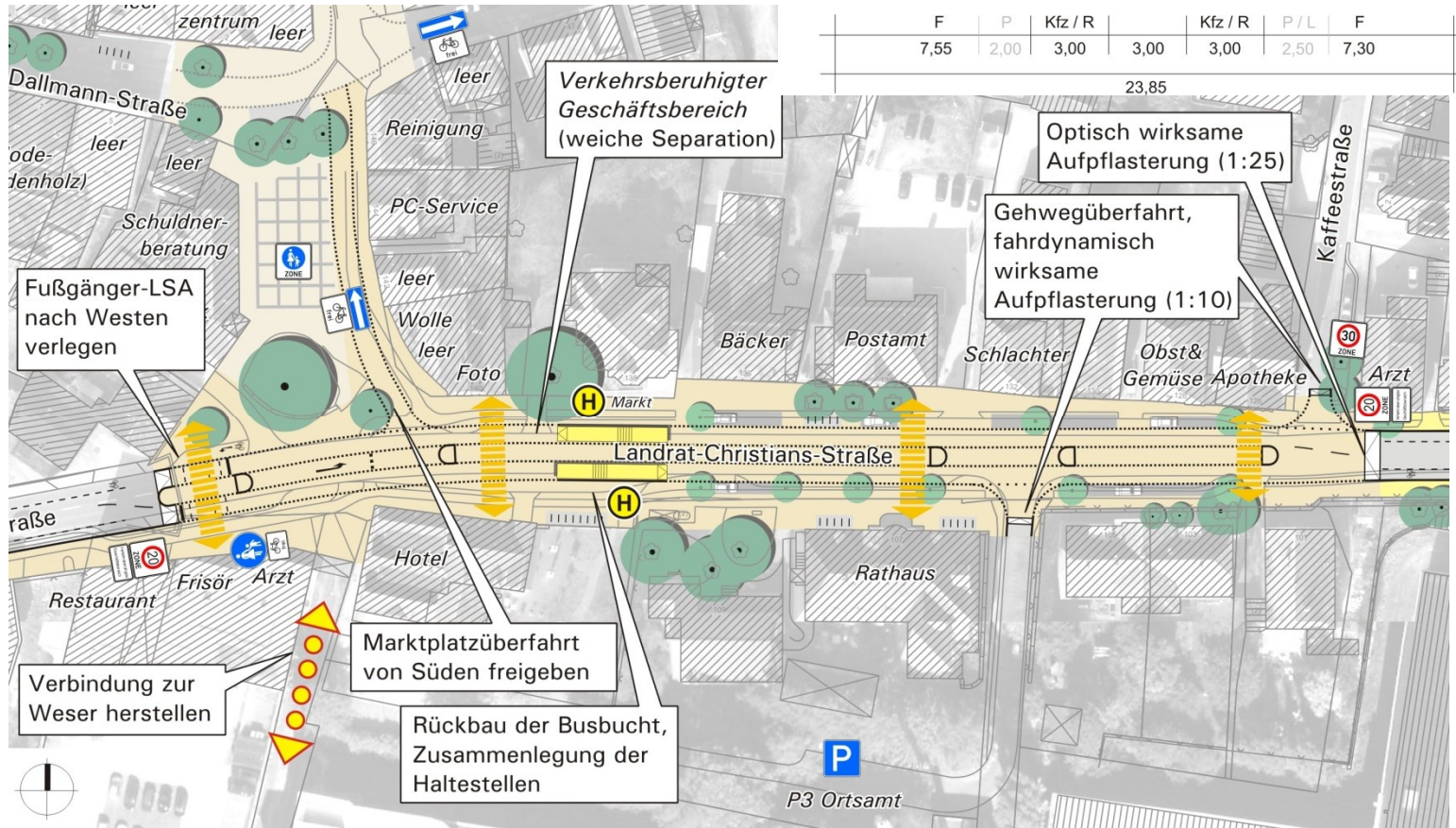


■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße – Variante 1

Straßenräumliche Handlungskonzepte



F	P	Kfz / R	Kfz / R	P / L	F
7,55	2,00	3,00	3,00	2,50	7,30
23,85					



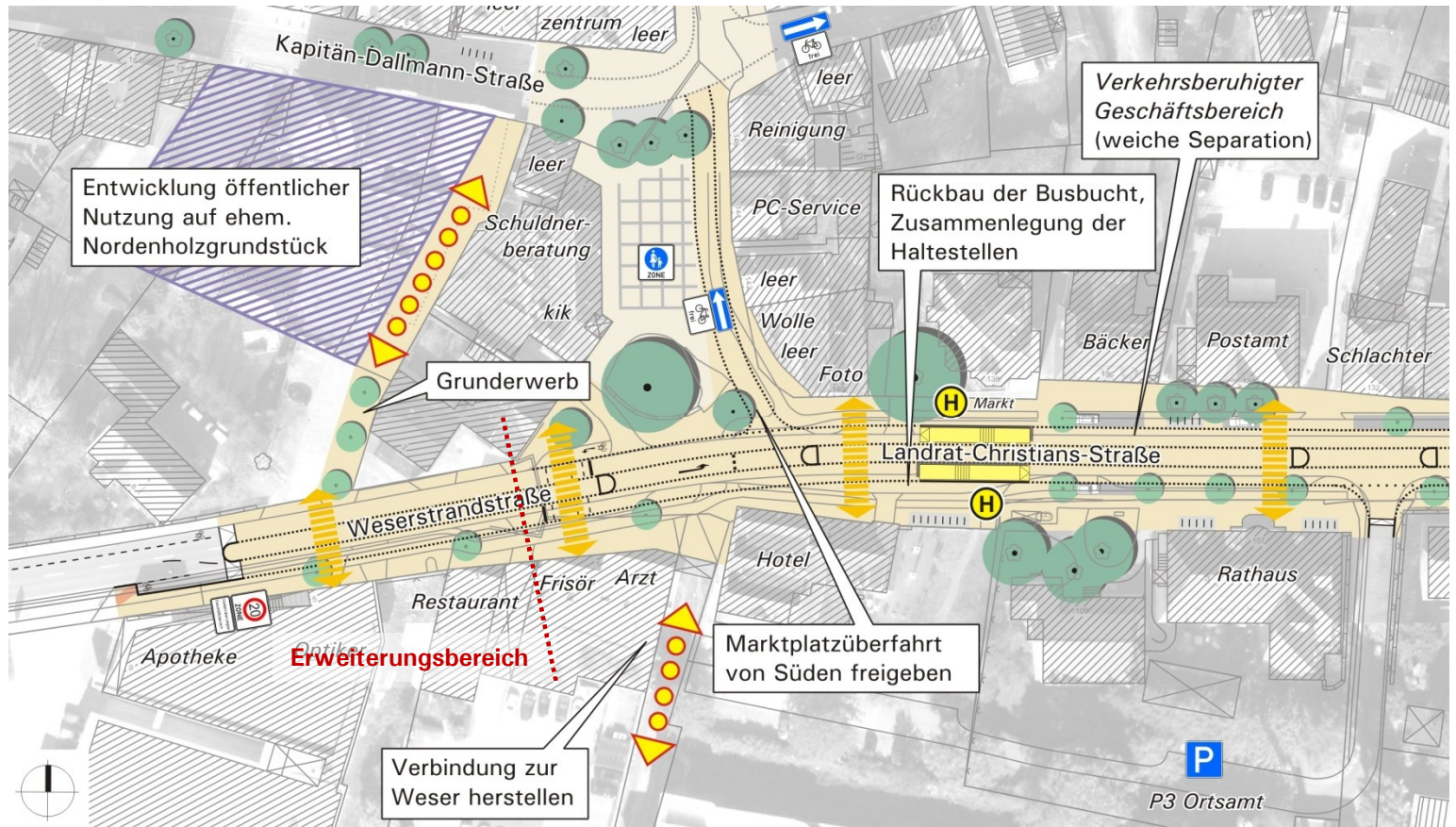
■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße – Variante 2

Baustein: Erweiterung des Geschäftsbereiches

Landrat-Christians-Straße

- Bei Entwicklung einer öffentlichen Nutzung auf dem Grundstück des ehemaligen Modehauses Nordenholz wäre die Erweiterung des Geschäftsbereiches in westlicher Richtung sinnvoll
- Erweiterungsmöglichkeit besteht für alle Varianten und kann auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen

Baustein: Erweiterung des Geschäftsbereiches



■ Exemplarische Darstellung (Variante 2)

Straßenräumliche Handlungskonzepte

Landrat-Christians-Straße – Geschäftsbereich

■ Variante 0 – Minimalvariante:

- + geringe Umbaukosten (~ 100.000 EUR netto – erste Schätzung!)
- geringe funktionale und gestalterische Verbesserung, Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h wird sich aufgrund fehlender gestalterischer Aufwertung schwer durchsetzen lassen

■ Variante 1 – Fahrbahnaufpflasterung:

- + Aufwertung des Geschäftsbereiches an der Ldr.-Christians-Straße, jedoch
- keine Einbeziehung der Seitenräume in die Gestaltung zur Kosteneinsparung, nur geringe Verbesserung der Überquerungsqualität durch Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h, hohe Umbaukosten (~ 390.000 EUR netto – erste Schätzung!)

■ Variante 2 – Mittelstreifen:

- + Aufwertung des Geschäftsbereiches an der Ldr.-Christians-Straße, einheitliche Gestaltung unter Einbeziehung der Seitenräume, Verbesserung der Überquerungsqualität durch Mittelstreifen und Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h
- sehr hohe Umbaukosten (~ 690.000 EUR netto – erste Schätzung!)

Fazit und Empfehlung

- **Aus gutachterlicher Sicht wird aufgrund der funktionalen und gestalterischen Vorteile die Umsetzung der Variante 2 empfohlen!**
- Die gestalterische und funktionale Aufwertung des Geschäftsbereiches an der Landrat-Christians-Straße sowie die Öffnung des Marktplatzes für den Kraftfahrzeugverkehr wird als wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Mühlenstraße sowie zur Verknüpfung von Mühlenstraße und Landrat-Christians-Straße erachtet.
- Zur Förderung des Radverkehrs wird weiterhin eine qualitativ hochwertige Führung entlang des Straßenzuges Landrat-Christians-Straße/Weserstrandstraße empfohlen.
- Eine Aufhebung der finanziellen Bewirtschaftung der Stellplätze im Straßenraum kann die Attraktivität gegenüber den kostenfreien Parkieranlagen steigern.

Umsetzungskonzept

- In Abstimmung mit Vertretern der Stadt Bremen und dem Bauamt Bremen Nord hat sich zur Aufwertung der Ldr.-Christians-Straße insbesondere aufgrund der Umbaukosten die **Variante 1** als realisierbare Variante herausgestellt
- Zur Attraktivierung der Geschäftslagen in der Mühlenstraße soll neben der Öffnung der Zufahrt von Süden die **finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze aufgegeben** werden
- Langfristig wird eine Umgestaltung des Bereiches um die **St. Marienkirche** befürwortet
- Die einzelnen Schritte werden im Rahmen eines **Umsetzungskonzeptes** festgelegt
- Perspektivisch wird zudem die **Führung des Radverkehrs** außerhalb der Tempo 30-Zone **auf Schutzstreifen** favorisiert

Umsetzungskonzept

■ Schritt 0

- Aufgabe der finanziellen Bewirtschaftung der Stellplätze in der Mühlenstraße

■ Schritt 1

- Öffnung der Marktstraße von Süden und gestalterische Aufwertung des Geschäftsbereiches Ldr.-Christians-Straße im Bereich Markt

■ Schritt 2

- Ausweitung der Straßenraumgestaltung in östlicher Richtung bis zur Einmündung Kaffeestraße

■ Schritt 3

- Umgestaltung des Bereiches um die St. Marienkirche (Fresenbergstraße)

Schritt 0 – kostenloses Parken in der Mühlenstraße



■ Mühlenstraße



Schritt 0 – kostenloses Parken in der Mühlenstraße

Ziel

- Aufhebung der finanziellen Bewirtschaftung der Stellplätze im Straßenraum, dadurch Steigerung der Attraktivität gegenüber den kostenfreien Parkieranlagen
- Beschränkung der Parkdauer durch Parkscheibenregelung (beispielsweise auf 2 Stunden, Mo. – Fr. zwischen 8.00 und 18.00 Uhr)

Maßnahme

- Abbau der Parkscheinautomaten
- Änderung der Beschilderung



Schritt 1 – Bereich Marktplatz

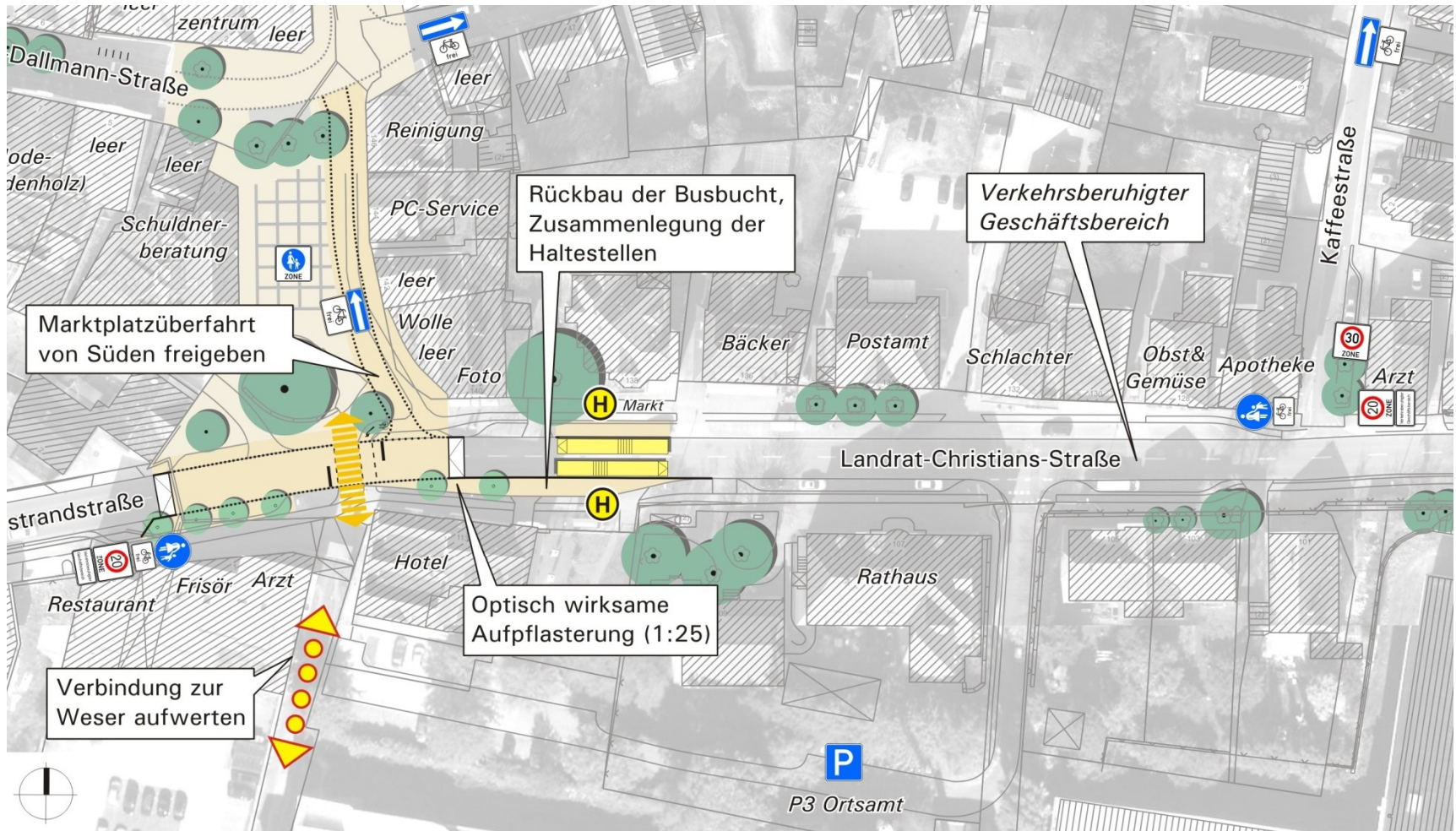
Ziel

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Mühlenstraße
- Aufwertung des zentralen Bereiches am Marktplatz
- Verbesserung der städtebaulichen Integration der Ldr.-Christians-Straße

Maßnahme

- Öffnung des Marktplatzes für den Kfz-Verkehr von Süden
- Aufpflasterung der Fahrbahn der Ldr.-Christians-Straße über die Breite des Marktplatzes
- Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zw. Marktplatz und Kaffeestraße

Schritt 1 – Bereich Marktplatz



■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße

Schritt 1 – Bereich Marktplatz



■ Bestandssituation

Schritt 1 – Bereich Marktplatz



■ Visualisierung

Schritt 2 – Ldr.-Christians-Straße

Ziel

- Aufwertung des Geschäftsbereiches
- Verbesserung der städtebaulichen Integration der Ldr.-Christians-Straße

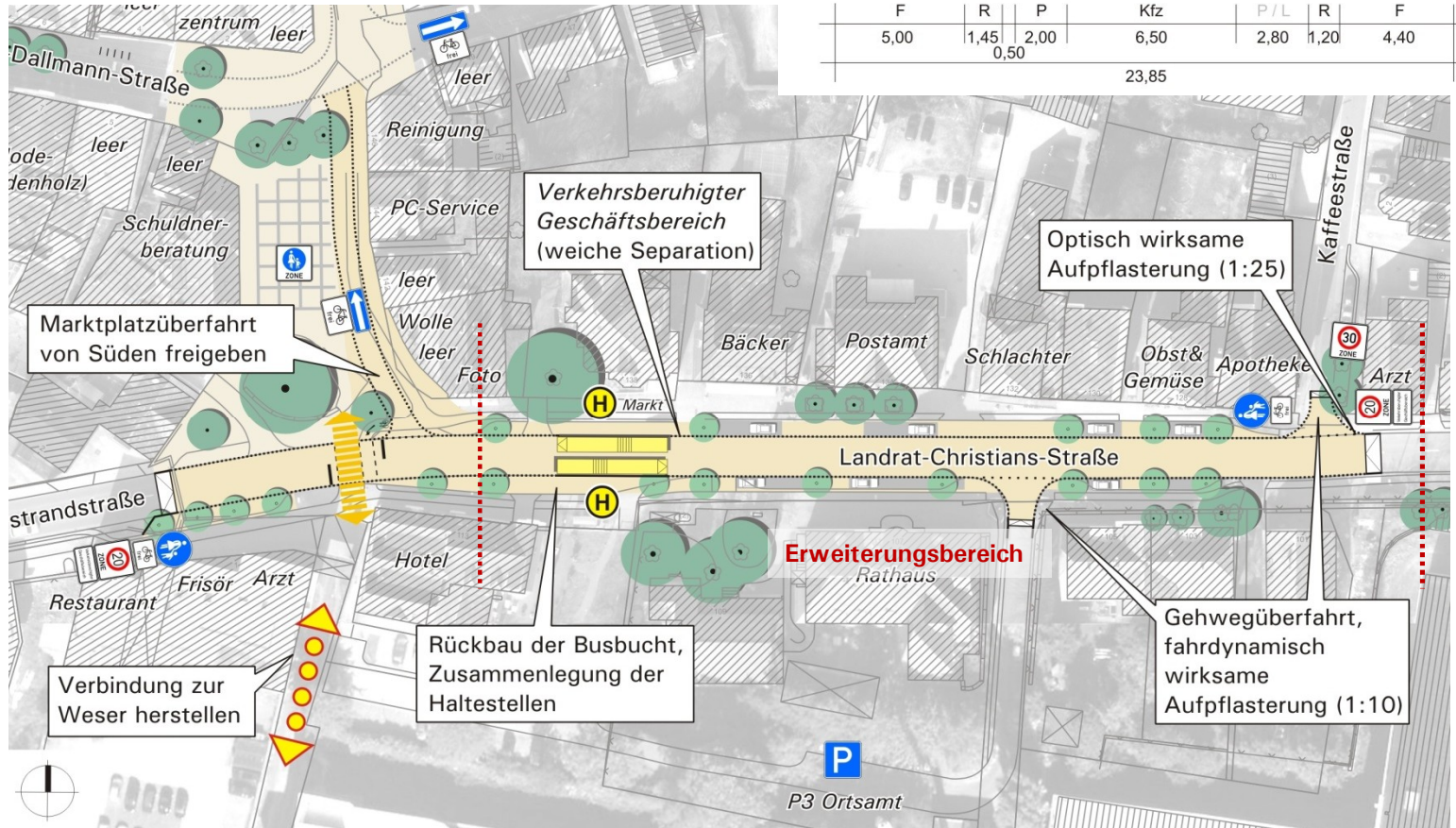
Maßnahme

- Ausweitung der gestalterischen Aufwertung gemäß Schritt 1 in östlicher Richtung bis zur Einmündung Kaffeestraße

Schritt 2 – Ldr.-Christians-Straße



F	R	P	Kfz	P/L	R	F
5,00	1,45	2,00	6,50	2,80	1,20	4,40
			0,50			
23,85						



■ Geschäftsbereich

Schritt 3 – St.-Marien-Kirche

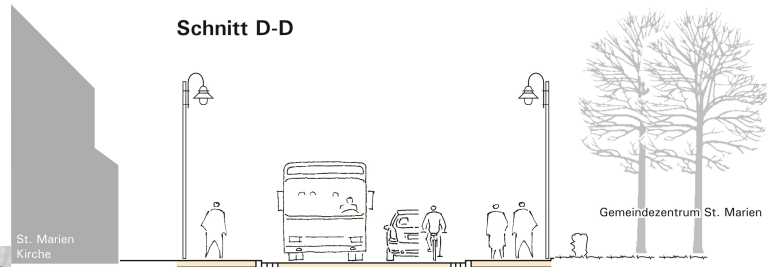
Ziel

- Aufwertung und Betonung des Bereiches um die St. Marienkirche
- Verbesserung der Überquerbarkeit der Fresenbergstraße zur besseren Vernetzung von Kirche, Grundschule und Kindergarten

Maßnahme

- Aufpflasterung der Fahrbahn der Fresenbergstraße und Schaffung einer platzartigen Situation im Bereich der Kirche

Schritt 3 – St.-Marien-Kirche

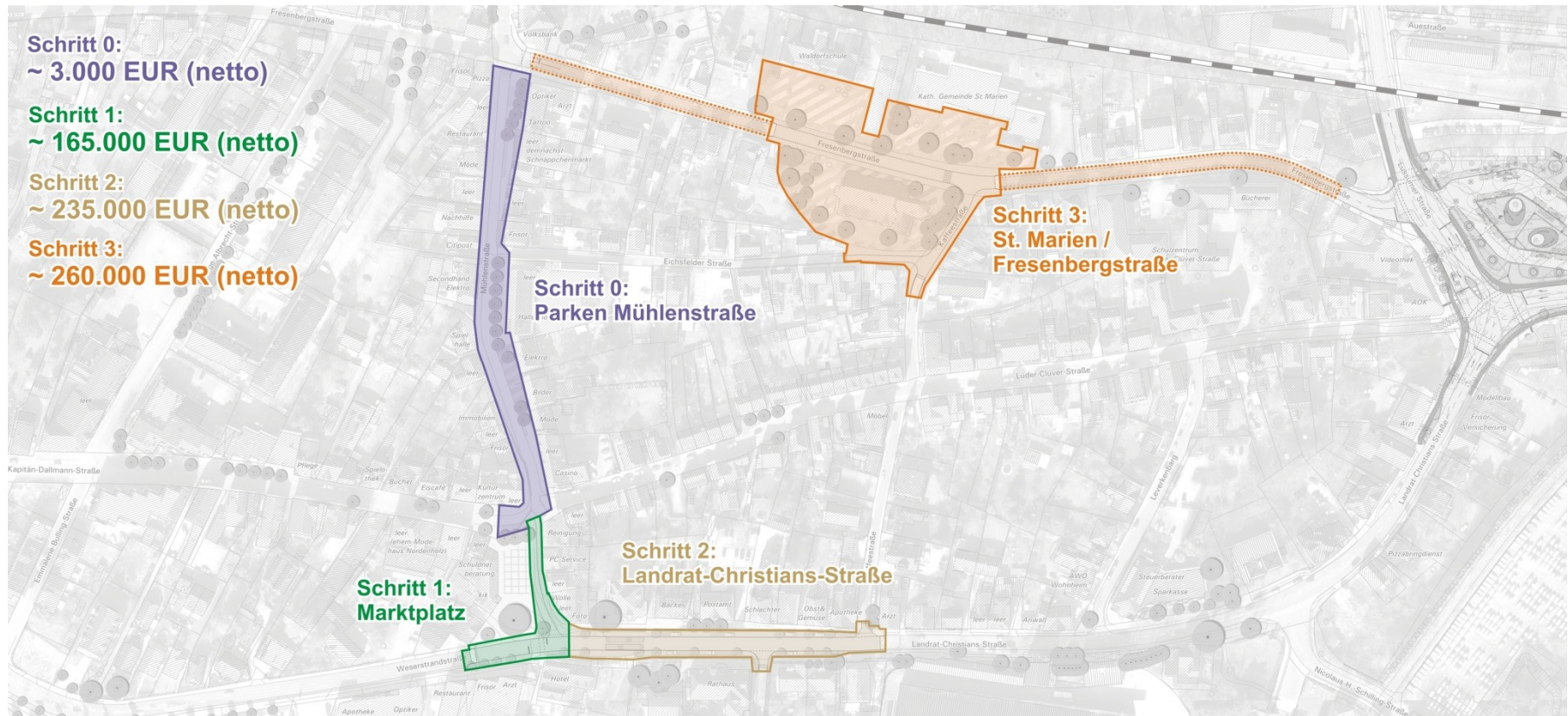


F	Kfz / R	F
2,50 (3,00)	6,00 (5,00)	2,50 (3,00)
11,00		

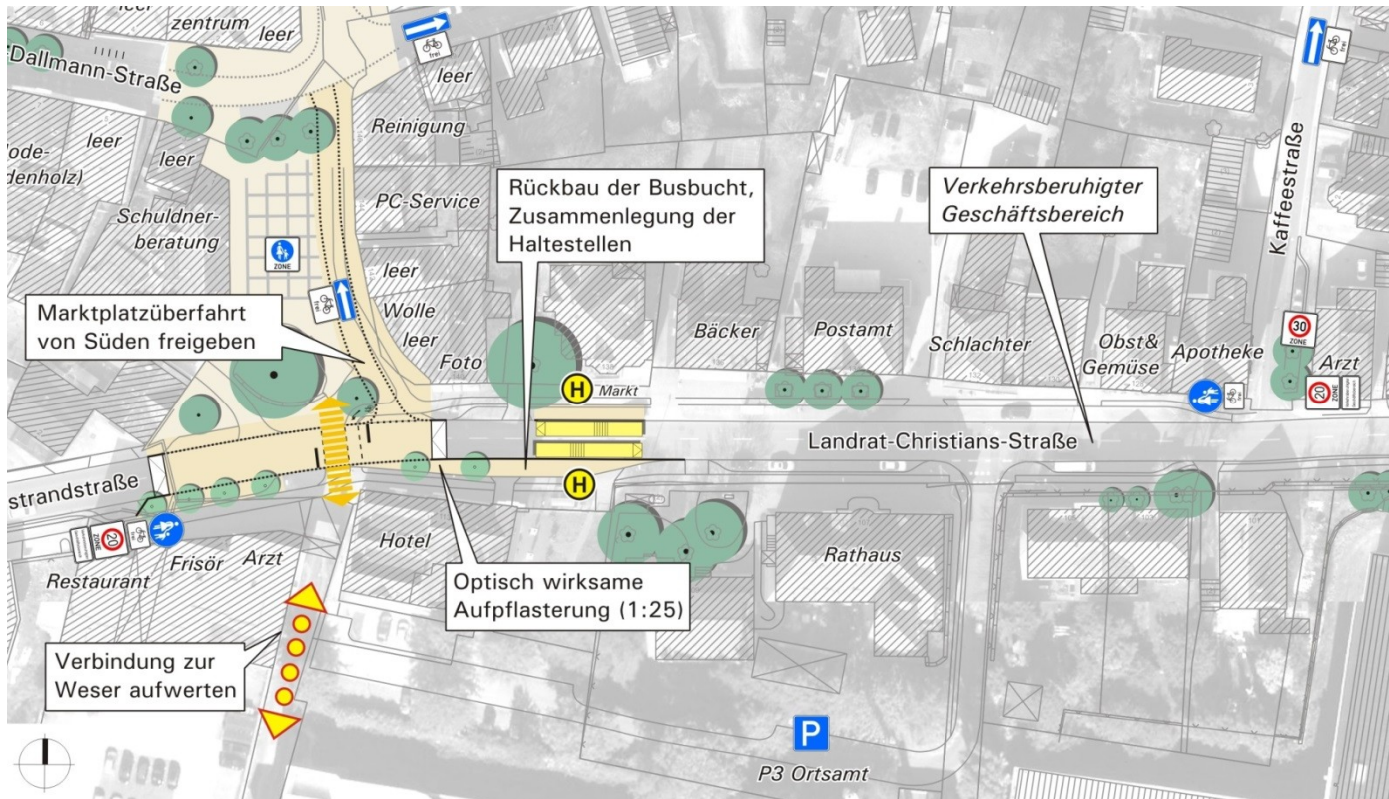
■ Geschäftsbereich Landrat-Christians-Straße

Baukostenschätzung

■ Umsetzungsschritte



■ Die Kostenschätzung erfolgt ohne Kenntnis des Baugrundes und der Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Exkurs: Schutzstreifen als sichere Radverkehrsführung

- Der Radfahrer bleibt immer im Blickfeld des Kfz-Fahrers
- Vor allem an Einmündungen sind die Blickbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr besser als bei im Seitenraum geführtem Radverkehr
- Weniger Unfälle bei Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau
- Im Seitenraum entstehen keine Konflikte mit Fußgängern
- Radverkehr auf der Fahrbahn kann zu einer insgesamten Geschwindigkeitsreduzierung führen
- In der StVO ist der Schutzstreifen inzwischen als Radverkehrsanlage verankert worden
- Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr ist das Radfahren im Seitenraum gestattet

