

Der Stadtteilbeirat Walle möge den folgenden Kommentar zum VEP 2025 beschließen:

Die umfangreiche Analyse des VEP ist sehr begrüßenswert, zeigt sie doch, wie ernst die Probleme genommen werden.

Mit dieser Stellungnahme erfolgt eine Konzentration auf die Interessen des Stadtteils Walle, welche auch die Überseestadt und die Entwicklungsmöglichkeiten von „Walle Central 2040“ beinhaltet.

Inhalt

| | |
|---|---|
| I Autofreie Innenstadt..... | 1 |
| II Quartiersentwicklung in Post-Corona Zeiten | 2 |
| III Fahrradverkehr – nachhaltige Mobilität | 2 |
| IV Parken in Quartieren | 3 |
| V Stadt-regionale Verkehre | 4 |
| VI Überseestadt:..... | 5 |
| Konzeptionelle Arbeiten..... | 5 |
| Ruhender Verkehr..... | 5 |
| ÖPNV | 6 |

I Autofreie Innenstadt

1. Die Autofreie Innenstadt ist zu begrüßen; parallel erfolgt eine massive Umstellung der Kaufgewohnheiten großer Teile der Bevölkerung (e-Commerce, ggfs weniger Konsum als Corona-Folge, Tendenz zu großen, preiswerten Märkten/Zentren für die einkommensschwache Bevölkerung). Hier ist eine tiefe Analyse und die Entwicklung von Handlungsoptionen erforderlich. Wohnen muss in der Innenstadt wieder möglich sein. Wir sehen in der derzeitigen Debatte erste Ansatzpunkte.
2. Die Konzentration des VEP / der Analyse auf die Innenstadt bereitet uns (aus Stadtteilsicht) Sorgen:
3. Grundsätzlich ist im Rahmen des Analyseberichts zu prüfen, welche Verdrängungseffekte in die umliegenden Quartiere durch die Autofreie Innenstadt zu erwarten sind:
 - Es könnten PKW-NutzerInnen erwägen, ihr KFZ in den umliegenden Stadtteilen abzustellen und auf Kurzstreckenpendeln umzusteigen, dies verstärkt dort lokale Probleme.
 - Der ÖPNV ist konsequent mit Investitionen (!) zu fördern.
 - Bei aller Wertschätzung für die Innenstadt sind die lokalen Zentren (Walle, Gröpelingen, Lesum, Vegesack, Horn, Neustadt, Hastedt/Hemelingen als Beispiele) nicht zu vernachlässigen! Auch hier ist eine Stärkung der Kaufkraft und der Angebote im Sinne der klimafreundlichen Stadt der kurzen Wege zu fördern.
 - Im Kontext einer Analyse des zukünftigen Nutzens der Innenstadt sind die angrenzenden Stadtteile mit zu bedenken. Dies wird in Abschnitt 4.3.2.4 angesprochen, muss jedoch erweitert werden!
 - Die Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß oder mit dem Rad ist ein wichtiges Kriterium für die Realisierung einer autofreien Innenstadt. In diesem Zusammenhang stellen die großen, vom Kraftfahrzeug-Verkehr dominierten Achsen erhebliche Barrieren dar.

Dieses ist in der Analyse am Beispiel des Doventors, Hans-Böckler-Str. und Nord-West-Knoten/B6 zutreffend beschrieben.

- Zusätzlich ist aber auch die Trennwirkung der Hansestraße zu berücksichtigen. Hier müssen Konzepte entwickelt werden, wie der Verkehr auf der Hansestr. und damit deren trennende Wirkung zwischen Walle und der Innenstadt verringert werden kann.
- Gleichzeitig ist die Hansestraße besser zu sichern und beidseitig mit Fuß- und Radwegen auszustatten.

II Quartiersentwicklung in Post-Corona Zeiten

1. Wir betonen dieses Themenfeld, da eine integrierte Verkehrsplanung von verschiedenen Aspekten beeinflusst wird. Hierzu gehören auch Entwicklungen, die aus Wohnen und lokaler Ökonomie resultieren.
2. Auch für die Entwicklung von Walle ist es wichtig, einen urban Mix zu erreichen, der den Aufenthalt im Quartier/Stadtteil erstrebenswert macht. Die (infrastrukturellen) Voraussetzung sind eine notwendige, jedoch keine hinreichende Bedingung, um Einkaufen (Konsum) im Stadtteil fördern. Hier schlagen wir das Modellquartier „Walle Central 2040“ vor. Das ASV hat mit der Planung für den umgebauten Steffensweg eine erste bemerkenswert aufmerksame Planung vorgelegt.
3. Aus Klima-Erwägungen ist die Stadt der Viertelstunde (Paris – Anne Hidalgo) zu fördern. s.a. VEP Analyse 4.3.2 Fußverkehr
4. In diesem Kontext sollten urbane Produktionsstätten gefördert werden, und somit die Stadt der kurzen Wege ermöglicht werden. Handwerk und Dienstleistungen sollen wieder Bestandteil der Viertel werden.
5. Gleichzeitig ergibt sich mit steigendem home-office für einen Teil der Bevölkerung (white-collar) die Notwendigkeit (und Chance), daheim zu bleiben und somit mehr Zeit im Quartier zu verbringen. Dies impliziert auch einen neuen Bedarf an öffentlichen Flächen. Hierzu hat der Beirat einen Antrag auf Sitzgelegenheiten in Grünanlagen gestellt.
6. Die Vegesacker Straße ist im Zentren- und Nahversorgungskonzept als Stadtteilzentrum für den Einzelhandel ausgewiesen. Um dieses umsetzen zu können, ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität u.a. durch Zurückdrängen des MIV anzustreben.
 - Hierzu gehört das Umwidmen von einzelnen Parkplätzen in Aufenthaltsflächen (z.B. durch Parkletts) und
 - die zeitnahe Realisierung von Plätzen entlang der Vegesacker Str.: Der Dedesdorfer Platz/Waller Mitte ist bereits hergestellt, erste Ideen bestehen hinsichtlich einer Umwidmung eines Teils der Elisabethstr sowie der Herstellung einer Platzsituation an der Einmündung Vegesacker/ Bremerhavener/ Wartburgstr. werden erörtert.
 - Diese Bereiche können auch Gegenstand einer Prüfung hinsichtlich Umwidmung in Shared Space Zonen sein. Dies kann ebenfalls für den Kreuzungsbereich Bremerhavener Straße / Steffensweg geprüft werden.
 - Im Bereich des gemischten Wohn-/Gewerbegebietes Erasmusstraße ist die Überarbeitung des Spielplatzes durchzuführen. Hierzu soll z.B. die Einrichtung eines Pavillons geprüft werden.

III Fahrradverkehr – nachhaltige Mobilität

Der in Walle zur Verfügung stehende Raum für den Radverkehr ist begrenzt (wie fast überall). Die notwendige Entwicklung der Premiumrouten darf nicht zu Radrennstrecken führen, diese

erfordern eigene Trassen (wie z.B. der Mählandsweg nach West/Nord und vom Waller Bahnhof auf alten Bahngleisen in die City und weiter nach Osten).

1. In diesem Kontext ist eine Trasse zur Uni ist zu prüfen. Diese kann als Y-Abzweig vom zukünftigen Radschnellweg Mählandsweg nach Osten durch die Kleingärten erfolgen.
2. Auch in Walle sollte Bike & Ride ermuntert werden. Der Beirat hat die Prüfung einer Fahrradparkgarage am Waller Bahnhof gefordert. Dies kann besonders für Ein-PendlerInnen in das Gewerbegebiet Bayernstraße und in die Überseestadt sowie Aus-PendlerInnen bedeutend sein.
3. Das Radwegenetz im Kleingartengebiet West muss schnellstens (!) eindeutig mit überregionalen Hinweisen ausgeschildert werden.
4. Die Premiumroute D 15 ist im Abschnitt Lange Reihe / Steffensweg bis zur Bremerhavener Straße zügig zu entwickeln. Hier besteht seit langem ein Bedarf, nicht nur für den Radverkehr, sondern insbesondere zur Beruhigung dieser beiden Straßen.
5. Um eine bessere Verbindung zwischen Walle Center und Überseestadt herzustellen, hat der Beirat Walle im Kontext der Initiative „Heimatgrün“ vorgeschlagen, die Bereiche Helgolander Str. - Columbusstr. sowie Geestemünder Str. - Desdesdorfer Platz/ Waller Mitte in Fahrradstrassen umzuwidmen.

IV Parken in Quartieren

Die im VEP 2025 beschriebene Dominanz des ruhenden KFZ-Verkehrs und die damit verbundenen Missstände treffen für mehrere Straßenräume im Stadtteil Walle zu, insbesondere im Quartier rund um die Vegesacker Straße und in einzelnen Straßen im Osterfeuerberg (ggf. ergänzen).

1. Die skizzierten Problemlagen sind für die genannten Bereiche zutreffend beschrieben:
 - Behinderung von Einsatzfahrzeugen durch parkende Fahrzeuge,
 - durch regelwidriges aufgesetztes Parken ist die verfügbare Geh- und Radwegbreite erheblich reduziert, die Nutzung von Gehwegen mit Rollstuhl Rollator oder Kinderwagen ist stark eingeschränkt bzw. nicht möglich,
 - Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende KFZ und damit fehlende Verkehrssicherheit insbesondere in Einmündungsbereichen und vor sensiblen Einrichtungen,
 - fehlende Aufenthaltsqualität.
2. In der Vegesacker Straße selber wird zudem häufig in der zweiten Reihe geparkt, was regelmäßig zu gefährlichen Situationen führt, insbesondere für Radfahrer:innen.
3. Der Beirat Walle begrüßt die beabsichtigte Neuordnung des Ruhenden Verkehrs. Auch wenn dies nicht direkt zum VEP gehört, so ist die **verstärkte Überwachung der Einhaltung** der Verkehrsregeln, auch des ruhenden Verkehrs, z.B. nach Kölner Vorbild erforderlich. Es müssen mindestens 100 Stellen in Bremen geschaffen werden. Die derzeitige Kontrollpraxis in unserem Stadtteil ist völlig unzureichend.
4. Der Beirat Walle begrüßt die vorgeschlagenen Maßnahmen:
 - konsequentes Verhindern von Falschparken durch konsequente Verkehrsüberwachung (hier ist mehr Personal erforderlich! Was kann der Ordnungsdienst dazu beitragen?). Der Beirat Walle mahnt zusätzlich an, konsequent gegen verkehrsgefährdendes Parken in zweiter Reihe, insbesondere im Bereich Vegesacker Str. vorzugehen,
 - zurückdrängen des aufgesetzten Parkens,
 - Ausweisung von mehr Parkraum für Fahrradstellplätze und Mobil.Punkte für das Carsharing,

- absolute Halteverbote Vor Kitas und Schulen.
5. Gleichzeitig erwartet der Beirat Walle, dass hierfür weitere Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden:
- Prüfung (Einstieg in / Umsetzung von) von Anwohner- / Bewohnerparken in Quartieren, die durch übermäßigen Parkdruck belastet sind.
 - Prüfung von (Einstieg in / Umsetzung von) Parkraumbewirtschaftung.
 - Möglichkeiten, Quartiersgaragen einzurichten / zu erstellen (z.B. Walle Center?).

Bei allen Maßnahmen ist auf eine soziale Gestaltung mit Rücksichtnahme auf die jeweiligen Einkommensverhältnisse zu achten.

V Stadt-regionale Verkehre

Der Stadtteil Walle ist durch Verkehre aus dem Umland erheblich belastet. Der Stadtteilbeirat erwartet in der Maßnahmenphase des VEP Lösungsvorschläge für folgende Problembereiche:

1. Ab der BAB Anschlussstelle A27/ Überseestadt über B6 und weiter auf die Stephanibrücke entsteht eine hohe Verkehrsbelastung im Stadtteil, die sich u.a. durch Rückstaus auf den zuführenden Straßen auswirkt. Besonders betroffen sind dabei die Utbremer Str., die Hans-Böckler-Str. / Nordstraße und die Eduard-Schopf-Allee. Auch die angrenzenden Wohngebiete sind einer erheblichen Verkehrsbelastung durch Ausweichverkehre ausgesetzt. Als Beispiele seien der Steffensweg, die Lange Reihe, Osterfeuerberg-Nord genannt. Diese Zonen sind seit Jahren bekannt, ohne dass gehandelt wird. Der Beirat Walle erwartet hierzu Verbesserungsvorschläge.
2. Dies kann z.B. die verstärkte Führung des überregionalen Verkehrs über das Bremer Kreuz sein.
3. Wann ist mit der Fertigstellung des Ringschlusses A281 zu rechnen, wird diese Variante prioritär ins LKW-Führungsnetz (Auch in Richtung GVZ) aufgenommen?
4. Sperrung der Fleetstraße in Richtung Walle.
5. Umwidmung der Langen Reihe und des Steffensweg zwischen Waller Ring und Bremerhavener Str als Fahrradstraße.
6. Die Hansestraße als zentrale Zufahrt von der A27 in die Überseestadt durchschneidet den Stadtteil und führt zu unerträglichen Verkehrsbelastungen, insbesondere für die Anwohner:innen. Hier sind Vorschläge zu erarbeiten, wie diese Belastung gesenkt werden kann.
7. Bei einem weiteren Anwachsen des Berufsverkehrs in den Stadtteil (und insbesondere in die Überseestadt) sind zunehmende Verkehre und zunehmender Parkdruck im Stadtteil zu erwarten (s. sep. Abschnitt).
8. Der Beirat Walle begrüßt alle Maßnahmen, die Pendler:innen dazu motivieren, das KFZ stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen.
9. Vor diesem Hintergrund ist der **Waller Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt** auszubauen:
 - Dem Waller Bahnhof kommt als Knotenpunkt für Einpendler aus der Stadt und der Region/Umland eine erheblich Bedeutung zu.
 - Maßnahmen im Einzelnen:
 - Verbesserung der Taktzeiten der RS1 und der Anschlussverkehre (Bus und Straßenbahn), bessere Abstimmung der Taktzeiten.

- Der Waller Bahnhof muss ein Haltepunkt für die Regionalbahnen aus und in Richtung Bremerhaven werden.
 - Die Aufenthaltsqualität des Waller Bahnhofs muss verbessert werden (Überdachte Sitzgelegenheiten, bessere Barrierefreiheit, bessere Versorgungsmöglichkeiten (Gastronomie / Einzelhandel). Hierzu soll geprüft werden, ob die ehemalige Kassenhalle reaktiviert werden kann.
 - Bessere Möglichkeiten für Radfahrer:innen: Fahrradparkgarage (s. Beiratsbeschluß).
10. Grundsätzlich sind die P+R und B&R Möglichkeiten an den Endhaltestellen der BSAG zu verbessern, um Pendler dazu zu bewegen, ihr Fahrzeug am Stadtrand stehen zu lassen.
11. Um die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern, sind günstigere Tarife anzustreben.

VI Überseestadt:

Alleine in der Überseestadt werden (neben anderen Arbeitsplätzen im Stadtteil) 17.000 Arbeitsplätze bis 2025 prognostiziert (aktuell 15.000, Zahlen WFB).

Gleichzeitig befinden sich im Stadtteil viele Schulen, die durch ihre regionale Bedeutung (insbesondere Berufsschulen) zum Verkehrsaufkommen beitragen.

Konzeptionelle Arbeiten

- a. Ein Verkehrskonzept zur Überseeinsel ist vorzulegen, welches insbesondere aus den Fehlern der bisherigen Überseestadt lernt und ein sicheres und gedeihliches Miteinander von Wohnen und Gewerbe gestaltet.
- b. Wir fordern eine Prüfung der Alternativen zum Linksabbieger am Überseetor.
- c. Eine Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung in die angrenzenden Stadtteile“ ist umzusetzen, einschließlich Woltmershausen.
- d. Durchführung eine Machbarkeitsstudie „Fährbetrieb auf der Weser“.
- e. Bearbeitung der Initiative und des Beiratsantrages „Heimatgrün“.

Ruhender Verkehr

- a. Die Parksituation am Waller Sand (siehe Antrag zur FA Sitzung Überseestadt am 3.9.2020) ist endlich zu regeln. Insbesondere durch Überwachung!
- b. Entzerrung von Fußgänger und Radverkehr an der Überseepromenade (siehe Antrag aus der Beiratssitzung vom 15.7.2020)
- c. Mehr Kontrolle für die Falschparker, auch im Bereich Markuskaje.
- d. Mehr Auslastung für die Parkhäuser, den kostenlosen Parkraum reduzieren, eine Parkraumbewirtschaftung einführen.
- e. ÖPNV vergünstigen und attraktiver machen.
- f. Bei Bauvorhaben Quartiersgaragen (incl. Carsharingplätze, Aufladestationen, Radstellplätze) und Mobilitätskonzepte einplanen.
- g. Halteverbote an Kitas und Schulen einführen und tragfähige, abgestimmte Konzepte durch die Behörde sollten selbstverständlich sein.

ÖPNV

- a. Die Straßenbahnlinie in/durch die die Überseestadt wird in einer Machbarkeitsstudie geprüft.
- b. Dabei ist zu beachten, dass es mittelfristig eine Verbindung nach Gröpelingen und Oslebshausen über die Brücke über den Holzhafen geben kann. Siehe Antrag des Beirates vom 26.5.2020 (bisher unbeantwortet).
- c. Die Führung und Taktung der Linie 20 ist zu evaluieren.

Für die Fraktionen Die Linke Jörg Tapking, B 90/ Grüne Karsten Seidel

31. August 2020