

**Protokoll der öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirates Gröpelingen vom
16.09.2020 in der Mensa der Gesamtschule West**

Beginn der Sitzung: 19:00 Uhr
Ende der Sitzung: 22:00 Uhr

Nr.: XIII/03/20

Anwesend sind:

Frau Marion Bonk Herrn Bernd Brejla Herrn Mehmet Genç Frau Gabriela Grosch Herrn Rolf Heide	Herr Norbert Holzapfel Frau Rosemarie Kwidzinski Herrn Dr. Lutz Liffers Frau Ute Pesara-Krebs	Herr Martin Reinekehr Herrn Senihad Šator Herrn Dieter Steinfeld Herrn Rolf Vogelsang Frau Barbara Wulff
---	--	--

Abwesend sind:

Frau Birgit Erdogan
Herr Stefan Kliesch
Herr André Zeiger
Herrn Arndt Overbeck

Gäste:

Herr Claus Gieseler / SKUMS

TOP 1: Feststellung der Beschlussfähigkeit und Tagesordnung

TOP 2: Genehmigung des Protokolls Nr. XIII/02/20 vom 24.06.2020

TOP 3: Wahl einer/eines stellvertretenden Beiratssprecher/In

TOP 4: Anträge, Anregungen und Wünsche aus dem Stadtteil

a) Jugendparlament b) Bevölkerung c) Seniorenvertretung d) Beirat

TOP 5: Umbau der Verkehrsflächen „Beim Ohlenhof“ / Ecke Gröpelinger Heerstraße

hier: Stellungnahme des Beirates als Träger öffentlicher Belange

dazu: Claus Gieseler / SKUMS

TOP 6: Bericht der Beiratssprecherin – Berichte aus dem Stadtteil

TOP 7: Mitteilungen des Amtes / Verschiedenes

Die Vorsitzende begrüßt alle Gäste, ReferentInnen und Beiratsmitglieder, sowie alle interessierten BürgerInnen, die im Rahmen des Livestreaming an ihren Empfangsgeräten teilnehmen und dankt der GSW, dass der Beirat die Räumlichkeiten für die Sitzung nutzen kann.

Des Weiteren ergeht ein Dank an das Team des Bürgerhauses Obervieland um den Einrichtungsleiter Stefan Markus, der, wie zuvor bei der letzten Sitzung auch, die Technik für einen Livestreaming-Dienst bereitstellt, um unter den Covid-19-Restriktionen möglichst vielen GröpelingerInnen die virtuelle Teilnahme an der Sitzung zu ermöglichen.

Auf die besonderen Abstands- und Hygieneregungen wird noch einmal hingewiesen.

Im Anschluss daran wird des stellvertretenden Beiratssprechers Raimund Gaebelein gedacht, der am 28. Juni überraschend verstarb. Sein langjähriges Engagement über mehrere Jahrzehnte (er gehörte dem Beirat seit 2003 kontinuierlich an), darüber hinaus dessen bleibende Verdienste um die antifaschistische Gedenkkultur im Stadtteil, sowie in ganz Bremen, werden gewürdigt.

Weiterhin wird bekannt gegeben, dass auch das ehem. Beiratsmitglied Gerhard Hauschild verstorben ist. Herr Hauschild gehörte dem Stadtteilbeirat seit Ende der 1980er Jahre an und war bis 1997 als Beiratssprecher tätig.

Für beide Verstorbenen wird sodann eine Schweigeminute eingelegt.

Im Plenum begrüßt wird Marion Bonk, die in der Nachfolge Raimund Gaebeleins in den Beirat aufgerückt ist. Kenntnisnahme.

TOP 1: Feststellung der Beschlussfähigkeit und Tagesordnung

Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt und die Tagesordnung dahingehend geändert, dass mit Rücksicht auf den geladenen Referenten TOP 5 auf TOP 3 vorgezogen wird (die folgenden TOPE verlagern sich dementsprechend jeweils um eine Ordnungsziffer). Mit dieser Änderung wird die vorgeschlagene Tagesordnung sodann genehmigt.

TOP 2: Genehmigung des Protokolls Nr. XIII/02/20 vom 24.06.2020

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

TOP 3 (ehem. TOP 5): Umbau der Verkehrsflächen „Beim Ohlenhof“ / Ecke Gröpelinger Heerstraße

Herr Gieseler stellt den Planungsstand für die Platzgestaltung und die angrenzenden Gebäude vor (Anlage 1). Nachdem die fachplanerische Vorarbeit des Landschaftsarchitekten Herrn Tischendorff dem Beirat in der Vergangenheit bereits nahegebracht worden war, nimmt die raumgestalterische Ideensammlung nun konkretere Konturen an. Die Planungsunterlagen wurden dem Beirat im Rahmen einer TöB-Befassung zugeleitet.

Hinsichtlich der Ausgestaltung des künftigen Ohlenhofcarées ergeben sich gegenüber den ursprünglichen Plänen des Investors, in der Erdgeschosszone einen Betrieb der Systemgastronomie (eine „Burger King“-Filiale) sowie das Eiscafé „Rubino“ unterzubringen, nun dahingehend Abweichungen, dass in diesen Räumlichkeiten über die volle Fassadenlänge ein sog. „Stadtteilservicecenter“ der Sparkasse Bremen Obhut findet.

In Abweichung zu konventionellen Netz-Filialen beinhaltet das Center auch einige Attraktionen zur Belebung des Quartiers, die sich festmachen an:

- mietbaren „Event“-Räumen.
- temporären kulturellen Veranstaltungen der Sparkasse selbst, die sich an das interessierte Stadtteilpublikum richten.
- einer umlaufenden LED-Beleuchtung sowie einem nach außen gerichteten „urban screen“ (eine Videowand, die in bestimmter Frequenz stadtteilrelevante Informationen, bspw. Termine der örtlichen Einrichtungen etc., abbildet). Es wird

der Versuch unternommen, die Sparkasse dazu zu bewegen, für die Stromkosten und dessen Erhalt selbst Sorge zu tragen, zumal sich mit diesem Serviceangebot zugleich ein gewisser Werbeeffekt verbindet. Im Übrigen sind seitens des Eigentümers noch gewisse Höhendifferenzen zwischen Straßenraumniveau und Erdgeschoss i.S. der Barrierefreiheit auszuräumen.

Es wird darauf hingewirkt, zur Belebung des künftigen Bgm.-Koschnick-Platzes die gegenüberliegende Immobilie, in dessen EG sich momentan noch ein SB-Center der Deutschen Bank befindet, für gastronomische Zwecke zu aktivieren, da absehbar ist, wann der Mietvertrag mit der Bank ausläuft.

Hierzu liegen allerdings investorseitig noch keine verbindlichen Informationen vor, die Fassade des besagten Gebäudes soll im Rahmen eines studentischen Gestaltungswettbewerbs eine attraktivere Fassadengestaltung erhalten und damit zu einer ansprecheren Anmutungsqualität des gesamten Platzes beitragen.

Hinsichtlich der Außenmöblierung des Platzareals stehen weiterhin einige kleinteilige Änderungen an, die ebenfalls zur sichtbaren Aufwertung beitragen sollen.

Es sind dies:

- eine Baumpflanzung an zentraler Stelle. Für dessen Umsetzung ist zuvor allerdings noch ein funktionslos gewordener BSAG-Mast auf der Platzfläche zu demontieren, sowie in Absprache mit der Staatsrätin „Bau“ ein bestehender Mischwasserkanal unter dem künftigen Standort umzuleiten.
- die Errichtung einer Trinkwassersäule, finanziert aus Mitteln der Städtebauförderung, wie sie bspw. in Walle (am Zusammenlauf der Vegesacker Str. und der Bremerhavener Str.) zu stehen gekommen ist.
- die Weiterführung der bestehenden Lindenreihe an der Heerstraße in stadtauswärtiger Richtung.
- die Sicherstellung von Müllentsorgungskapazitäten durch die Errichtung zweier großer Pressbehälter.

Der Beirat unterstützt das Planungswerk unter den Auflagen, dass

- ein zusätzlicher Briefkasten der Deutschen Post AG in Platznähe errichtet wird.
- ein Stromkasten im Hinblick auf Versorgungskapazitäten für Freiluft-Events auf dem Platz eingerichtet wird.
- auf eine gastronomische Einrichtung und eine ansprechende Fassadengestaltung des „Deutsche-Bank“-Gebäudes hingewirkt wird und
- der Oberleitungsmast der BSAG entfernt und eine Ersatzhalterung für das Schild „Gröpelingen gegen Rassismus“ hergerichtet wird.

TOP 4: Wahl einer/eines stellvertretenden Beiratssprechers/-in

- Die Linkspartei stellt einen Antrag auf Vertagung der Wahl, welcher bei 12 Gegenstimmen abgelehnt wird.
- Die SPD-Fraktion nominiert Senihad Sator für die Nachfolge Raimund Gaebeleins in diesem Amt.
- Als Ausgleich für den Verzicht auf die Nachbesetzung des Amtes durch eine(n) Kandidaten/-in aus ihren Reihen reklamiert die Linke die „Rückgabe“ des FA-Sprecherpostens „Arbeit und Wirtschaft“. Da kein Widerspruch gegen dieses Arrangement zu verzeichnen ist, schreitet der Beirat sodann zum Wahlakt in geheimer Abstimmung.
- Senihad Sator wird mit 13 Stimmen bei einer Enthaltung mehrheitlich in das Amt gewählt.

Die Vorsitzende gratuliert Herrn Sator zur Wahl und gibt ihrer Hoffnung auf gute Zusammenarbeit Ausdruck.

TOP 5: Anträge, Anregungen und Wünsche aus dem Stadtteil

a) Jugendparlament b) Bevölkerung c) Seniorenvertretung d) Beirat

a) Jugendparlament:

Antrag Bd. 90/Die Grünen/SPD: „Innovative Jugendbeteiligung fördern“ (Anlage 2):
Zustimmung (einstimmige Beschlussfassung).

b) Bevölkerung:

Aus der Oslebshäuser Bevölkerung wird die Sorge der Ansiedlung einer Bahnwerkstatt vorgetragen. Der Beirat berät über den Umgang mit der informell übermittelten Nachricht der möglichen Ansiedlung einer Werkstatt und Lokomotiven-Reinigungsstation durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) an den Industriegleisen an der Reitbrake (Oslebshäuser).

Aus Beirats- und Bevölkerungskreisen wird die Besorgnis laut, dass eine Hinzuziehung der örtlichen Gremien zu einem späten Zeitpunkt erfolgen könnte, in dem die Planungen bereits in ein Stadium eingetreten sind, das eine reale Einwirkungsmöglichkeit des Stadtteilbeirats als Sachwalter der örtlichen Interessen nicht mehr realistisch erscheinen ließe.

Aus diesem Grund beschließt der Beirat die rechtliche Expertise gem. § 7 (4) BeirOG durch die Senatorin für Justiz und Verfassung einzuholen, ob die Mitwirkungs- und Informationsrechte des Beirates infolge der ausgebliebenen Hinzuziehung zu den bestehenden Vorplanungen verletzt worden sind.

Einstimmige Beschlussfassung.

c) Seniorenvertretung

Es liegen keine Mitteilungen vor, da dieses Gremium Corona-bedingt noch nicht wieder getagt hat. Kenntnisnahme.

d) Beirat

Antrag SPD: „Bitte um rechtliche Beratung i.S. Bauprojekt Seewenjestraße“
(Anlage 3):

Zustimmung (einstimmige Beschlussfassung).

Antrag SPD: Abhaltung und beiratsseitige Organisation einer Mahnwache an der Stele vor dem ehem. jüdischen Altersheim Gröp. Heerstr./Morgenlandstr.;
Vorschlag einer Organisation der Veranstaltung durch Barbara Wulff, Marion Bonk und Bernd Brejla: Zustimmung (einstimmige Beschlussfassung).

Antrag SPD: Durchführen einer Putzaktion der sog. „Stolpersteine“ im Stadtteil in Kooperation des Beirates mit Kultur vor Ort e.V.: Zustimmung (einstimmige Beschlussfassung).

Antrag Bd. 90/Die Grünen: „Fährbetrieb sofort und für 2020-2030“ (Anlage 4):
Zustimmung (einstimmige Beschlussfassung).

Stellungnahme VEP 2025 (Anlage 5):

Nachfolgende Punkte werden einzeln zur Diskussion gestellt:

- Verlängerung der Straßenbahnlinien vom Depot Gröpelingen in Richtung Oslebshäuser beginnen: Zustimmung.
- Die Forderung, den „Quartiersbus“ (Linie 82) betreffend wird gestrichen, da dieser Punkt zwischenzeitlich seine Erledigung gefunden hat.
- Ringverkehr des städt. Personennahverkehrs von Gröpelingen in die Bremer City durch Nutzung der Hafenbahn-Gleise: Zustimmung.
- Reduzierung der Fahrzeit des ÖPNV von Gröpelingen in die Innenstadt durch den Einsatz schnellerer Linien: Zustimmung.

- Geschwindigkeitsbegrenzung für Zweiräder im Grünzug West auf 12km/h: Zustimmung.

Sodann wird die gesamte Stellungnahme in der vorliegenden Form einstimmig verabschiedet.

Nachfolge im IEK-Gremium

Im Hinblick auf die Nachfolge Raimund Gaebels im IEK-Gremium wird seitens der Linksfraktion Markus-Marina Grünwald benannt. Zustimmung durch den Beirat (einstimmige Beschlussfassung).

Für die Nachfolge von Marion Bonk in ihrer Rolle als Seniorenvertreterin des Beirates wird Thorsten Schildt vorgeschlagen. Die Wahl soll auf der Fachausschusssitzung „Soziales“ am 30.09.2020 erfolgen, vorher ist allerdings noch die rechtliche Klärung herbeizuführen, ob Herr Schildt das passive Wahlrecht für dieses Amt innehat, da er das 60. Lebensjahr noch nicht vollendete. Kenntnisnahme.

TOP 6: Bericht der Beiratssprecherin – Berichte aus dem Stadtteil

Die Beiratssprecherin berichtet über die Beirätekonferenz, die am 03.09.2020 stattgefunden hat.

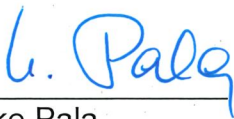
TOP 7: Mitteilungen des Amtes/Verschiedenes

Es liegen keine Mitteilungen vor. Kenntnisnahme.

Sitzungsleitung:

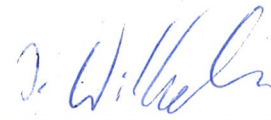
Beiratssprecherin:

Sachbearbeiter



Ulrike Pala

Barbara Wulff



Ingo Wilhelms



Lutz Liffers, Senihad Sator
 Mitglieder im Stadttellbeirat Gröpelingen und
 Beauftragte des Beirates für die Jugendbeteiligung

Bremen, 9. September 2020

Antrag der Fraktionen Bündnis 90 / DIE GRÜNEN und der SPD im Beirat Gröpelingen

Der Beirat Gröpelingen möge beschließen:

Innovative Jugendbeteiligung fördern

Um

- a) den vom Beirat bereits befürworteten Aufbau und die Pflege einer digitalen Plattform für die Jugendbeteiligung (*eParticipation*) umzusetzen und
 - b) Projekte und Initiativen von Jugendlichen zu ermöglichen, die durch die Beteiligungsplattform *eParticipation* sowohl digital als auch analog entstehen reserviert der Beirat wie bereits in der letzten Legislaturperiode bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode p.a., jeweils 10% der Globalmittel für die Jugendbeteiligung.
- Aus diesen Mitteln werden sowohl der Aufbau und die dauerhafte Pflege der Plattform *eParticipation* sowie daraus entstehende konkrete Projekte von Kindern und Jugendlichen zur stadtteilbezogenen Jugendbeteiligung finanziert.

Begründung:

Nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre sind gerade in Gröpelingen neue, innovative Formen der Jugendbeteiligung notwendig. Ein gewähltes kontinuierlich tagendes Gremium wie ein Jugendbeirat ist für viele Kinder und Jugendliche aus Gröpelingen beispielsweise aufgrund ihrer sozialen Lage oder sprachlicher Probleme kein geeignetes Format.

In einem gemeinsamen Workshop (Herbst 2019) aller Gröpelinger Oberschulen und Stadteleinrichtungen, die mit Jugendlichen arbeiten, sowie der Senatskanzlei wurde festgehalten: „Die Zusammenarbeit zwischen Oberschulen und Jugendeinrichtungen im Stadttell findet bereits im Rahmen vieler Projekte statt. Für eine stadtteilorientierte Jugendbeteiligung müsste es aber mehr Zusammenarbeit geben. (...) Digitale Möglichkeiten der Jugendbeteiligung sind bisher zu wenig genutzt. (...) Vielsprachigkeit der Jugendlichen müssen berücksichtigt werden, event. Sprachmittler*innen in den Formaten mitdenken. (...) Formate sollten so gewählt sein, dass Jugendliche die Aufmerksamkeit nicht verlieren. Auch Beteiligungsangebote schaffen für Jugendliche, die sich mit solchen Themen und Formaten eher schwer tun. (Nicht nur auf „sprechen und diskutieren“ setzen, sondern z.B. auch auf kulturelle Beteiligung. (...) Die Heterogenität der Jugendlichen in Gröpelingen muss berücksichtigt werden. Deshalb sollten alle Institutionen, die mit Jugendlichen arbeiten, Beteiligung unterstützen und die Beteiligungsformate unterschiedlich sein.“

Fazit: Es geht nicht darum, unbedingt einen neuen Jugendbeirat zu initiieren, sondern mit den Jugendlichen gemeinsam zu entwickeln, welche Art von Jugendbeteiligung und welche Themen aus der Sicht der Jugendlichen sinnvoll sind.

Aufbauend auf dieser Empfehlung hat der Beirat Gröpelingen den Aufbau der Plattform *eParticipation* am QZ Morgenland befürwortet. Diese innovative Plattform bietet Gröpelinger Kindern und Jugendlichen niederschwellige Möglichkeiten,

- sich mit stadtteilbezogenen Themen zu beschäftigen und sich zu informieren,
- mit anderen Kindern und Jugendlichen zu diskutieren,
- sich mit anderen Kindern und Jugendlichen zu vernetzen, um analoge Beteiligungsprojekte in Gröpelingen umzusetzen.

Darüber hinaus macht die Plattform auch die schon stattfindenden Beteiligungsprojekte in Einrichtungen und Schulen sichtbar und stärkt damit demokratisches Bewusstsein und die Mitgestaltungsmöglichkeiten von jungen Menschen.

Begleitend zum Aufbau der digitalen Plattform finden im Herbst 2020 mehrere dezentrale Workshops mit Jugendlichen statt, um Inhalte, Themen und Projekte für die stadtteilorientierte Jugendarbeit zu generieren.

Lutz Liffers, Senihad Sator

exist-if

Anlage 2



Der Beirat Gröpelingen möge beschließen:

Über die Senatskanzlei
-Referat 14-
an die Senatorin für Justiz und Verfassung

Der Beirat bittet um rechtliche Beratung gem § 7 (4) BeirOG durch die Senatorin für Justiz und Verfassung in folgender Angelegenheit:

Zu prüfen ist, ob die Rechte des Beirates verletzt wurden bei der Aufstellung des Vorhaben- und Entwicklungsplans 140, der das Bauvorhaben der WaBeQ in der Seewenjestraße 83 in Bremen-Gröpelingen betrifft.

Der Beirat bemängelt insbesondere folgende Sachverhalte:

1. Mangelnde Information und Beteiligung der unmittelbar betroffenen Anwohner*innen in der Bromberger Straße Nr. 60 - 72, deren Grundstücke/Gärten direkt an das Baugrundstück angrenzen. Von einer vorgesehenen Einwohnerversammlung am 19.06.2018 haben die Anwohner*innen keine Kenntnis erlangt, so dass niemand zur Versammlung erschienen war. Der Beirat ging daher davon aus, dass die Anwohner*innen mit dem Bauvorhaben einverstanden seien und wusste nicht, dass das Einladungsverfahren zur Einwohnerversammlung keine Hauspostsendungen beinhaltet.
2. Fehlende Information und Beteiligung des Beirates sowie der Anwohner*innen an einer Veränderung des Bebauungsplans, bei dem die Bauhöhe bzw. die Anzahl der Geschosse erheblich verändert wurde. Erst Anfang Juni 2020 - mit Fortschritt der Bauarbeiten - nahmen die Anlieger*innen die unerwartete Bauhöhe zur Kenntnis und reichten Beschwerde beim Beirat ein.

Barbara Wulff und die SPD-Fraktion im Beirat Gröpelingen

Lutz Liffers



Bremen, 16. September 2020

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN

Der Beirat Gröpelingen möge beschließen:

Fährbetrieb sofort und für 2020-2030 sicherstellen / Abstimmung mit Beteiligten verbessern

Der Betrieb der Personen-Rad-Fähre zwischen Lankenauer Höft, Überseestadt und Gröpelingen ist ein wichtiger Bestandteil der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklung und dient u.a. auch der Aufwertung und besseren Anbindung Gröpelings. Durch fehlende Anleger ist der Fährbetrieb zur Zeit erheblich gestört.

Der Fährbetrieb startete unterstützt von den Beiräten Woltmershausen, Walle und Gröpelingen und mit Mitteln des Wirtschaftsressorts 2016 und verzeichnete jährliche Zuwachsraten. (2016: 10.321, 2017: 12.663, 2018: 14.602).

Durch den Umbau zum „Waller Sand“ konnte 2019 die Fährsaison erst verspätet beginnen, was zu einem leichten Rückgang der Fahrgäste auf 11.234 Personen führte.

In der Saison 2020 fehlten zu Beginn der Fährsaison ohne eine Ankündigung seitens der Behörden sowohl der Fähranleger Lankenauer Höft als auch der Anleger am Molenturm. Deshalb konnte zunächst nur ein Fährverkehr zwischen Gröpelingen und Anleger Landmarkttower begonnen werden. Dies bedeutet aber, dass aufgrund der Entfernung die Stationen erheblich seltener angefahren werden können und die Verbindung dadurch an Attraktivität verliert.

Erst im Juni wurde der Anleger Lankenauer Höft von BremenPorts bereitgestellt. Der Anleger am Molenturm war für Ende August zugesagt und ist immer noch nicht bereitgestellt worden. Dies bedeutet, dass die Überseestadt nur zweimal pro Tag über Landmarkttower angefahren werden kann. Zusätzlich findet in dieser Saison keine Zwischennutzung im Lankenauer Höft statt. All dies hat zu einem starken Einbruch bei den Fahrgastzahlen geführt.

Für den Beirat ist unverständlich, warum notwendige Reparaturarbeiten nicht in den Wintermonaten durchgeführt werden, damit die Anleger zur Fährsaison zur Verfügung stehen. Auch ist nicht nachvollziehbar, dass weder die Beiräte – die mit Globalmitteln für den Betrieb mitbürgen – noch die durchführenden Akteure ausreichend informiert wurden.

Der über Jahre hinweg aufgebaute Erfolg der Fährverbindung mit steigenden Gästezahlen wurde durch diese Saison nachhaltig gefährdet. Der Beirat fordert deshalb die Sicherstellung des aktuellen Fährbetriebs z.B. durch provisorischen Anleger sowie die vorausschauende Sicherstellung 2020-2030.

Lutz Liffers

Stellungnahme zur Anpassung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025

Wir begrüßen die Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans und die damit eingeschlagene Verstärkung einer Strategie zu einer umfassenden Verkehrswende.

Folgende Aspekte möchte der Stadtteilbeirat Gröpelingen einbringen, um insbesondere die Belange der sehr dicht bevölkerten und von intensiver Migration geprägten Wohnquartiere wie Gröpelingen stärker zu akzentuieren:

Grundsätzliches

Der Verkehrsentwicklungsplan ist immer auch ein Instrument, das Einfluss auf die soziale Spaltung oder den sozialen Zusammenhalt der Stadt hat. Die Belange der besonders benachteiligten und besonders von Armut und Exklusion betroffenen Stadtteile sollten auch im Verkehrsentwicklungsplan deutlich berücksichtigt werden. Eine zu starke Fokussierung auf das richtige Ziel der autofreien Innenstadt könnte zu Lasten der Belange in den Wohnquartieren gehen. Wir regen deshalb an, ausdrücklich diesen Aspekt des sozialen Zusammenhalts der Stadt auch im Verkehrsentwicklungsplan zu nennen.

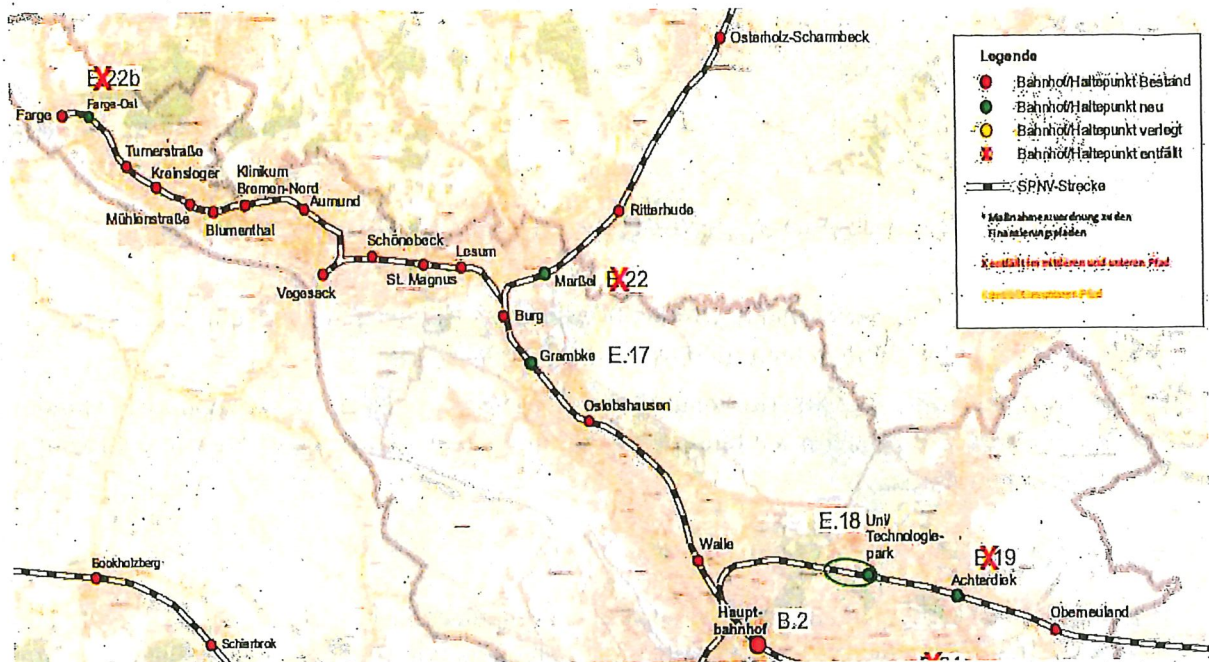
I. Forderungen zur ÖPNV-Strategie

1. Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes „Gröpelingen“ in Höhe Mählandsweg/ Halmerweg

Auf der Strecke Vegesack - Farge sind derzeit 8 Haltpunkte vorhanden – ein weiterer wird im VEP2025 mit Farge-Ost vorgeschlagen. Auf der deutlich längeren Strecke Hauptbahnhof – Burg sind es hingegen nur 4 Haltpunkte (Hauptbahnhof, Walle, Oslebshausen, Burg) – ein weiterer wird mit Grambke vorgeschlagen. Erkennbar klafft die größere Streckenlücke allerdings zwischen Walle und Oslebshausen. Wobei der Vorschlag Grambke natürlich auch sinnvoll ist.

In den zur A27 gelegenen bevölkerungsreichen Wohngebieten der Ortsteile Gröpelingen / Ohlenhof beträgt die Entfernung zur Straßenbahn ca. 800 Meter. Der Beirat fordert daher seit vielen Jahren einen SPNV Haltepunkt in Höhe des Halmerweges. Die Erhöhung der Wohnqualität und damit der „sozialen Mischung“ in diesen Bereichen, die Erreichbarkeit des großen Kleingartengebietes In den Wischen, die Anbindung des Schulcampus Ohlenhof sowie die Erschließung weiterer möglicher Wohnungspotentiale sind gewichtige Argumente dafür.

Im Rahmen der laufenden Planungsmaßnahmen zur Ertüchtigung des Eisenbahnknotens Bremen mit dem Bau des 3. Gleises zwischen dem Hauptbahnhof und Burg ist die Errichtung eines Haltepunktes Halmerweg zwingend zu berücksichtigen.



2. Neue Buslinie vom Depot Gröpelingen über Bahnhof Oslebshausen auf der A 27 zur Universität

Dieser Vorschlag ist bereits als Schnelllinie mit vergleichsweise hohen Fahrgastpotenzialen auf Seite 162 Bestandteil des VEP2025 – aber bisher nicht umgesetzt.

3. Aufnahme der saisonalen Weserfähre PIER 2 - Molenturm - Lankenauer Höft in das VBN-Netz und Ausbau des Angebotes („Weserbus“)

Die positiven Erfahrungen mit der temporären Weserfähre (Gröpelingen – Überseestadt – Lankenauer Höft, bisher nur an Wochenenden in der Sommersaison) müssen genutzt und systematisch für einen weiteren Ausbau verwendet werden. Anzustreben ist ein tägliches Fährverkehrsnetz für Fußgänger*innen/Radfahrer*innen zwischen Vegesack – Gröpelingen – Lankenauer Höft – Überseestadt – City mit modernen, schnellen – am besten E-getriebenen Fahrzeugen -, um einen Teil des Pendlerverkehrs attraktiv abzufangen. Der VEP2025 enthält auf Seite 158 bereits eine Festlegung dazu inkl. Einbindung in das VBN-Tarifsystem.

4. Einrichtung einer ÖPNV-Linie durch den neuen Wesertunnel der A 281

Der Ringschluss der Autobahn via Wesertunnel zwischen Oslebshausen und Seehausen ist in Bau und soll ca. 2024 in Betrieb gehen. Es darf aber nicht nur ein Ringschluss für Auto- und LKW-Fahrer sein, sondern für alle Bremer! Es ist daher zwingend notwendig, dass in der Fortschreibung des VEP2025 Buslinien durch den neuen Wesertunnel aufgenommen werden. Diese sollten den Bahnhof Oslebshausen, den Bahnhof Burg und das Straßenbahndepot Gröpelingen mit wichtigen Punkten im Güterverkehrszentrums und ggf. weiteren Punkten in Seehausen / Woltmershausen verbinden.

Für den Verkehrsführung sollten speziell umgebaute Busse vorgesehen werden, die die Mitführung von deutlich mehr Fahrrädern als im Standardbus ermöglichen. Zur Förderung des

Radverkehrs sollte auf dieser speziellen Strecke die Mitführung eines Rades kostenlos sein. Alternativ ist der Aufbau eines Fahrradpendelsystems vom einem Haltepunkt der Buslinie unweit des Tunnels in das weitläufige GVZ-Gebiet zu planen.

5. Verlängerung der Straßenbahnlinie(n) vom Depot Gröpelingen Richtung Oslebshausen

Diese Maßnahme ist als Punkt E.1 im oberen Finanzierungspfad bereits Bestandteil des VEP 2025.

6. Ringverkehr des SPNV vom Hauptbahnhof in den Hafen und zurück durch die Überseestadt

7. Reduzierung der Fahrtzeit des ÖPNV von Gröpelingen in die Bremer City

8. Erhöhung der Taktzeiten Quartiersbus (Linie 82), insbesondere vormittags für Arztbesuche von Personen mit eingeschränkter Mobilität

9. Lärmreduzierung der Straßenbahnen, insbesondere bei Weichen (Beispiel Depot Gröpelingen)

10. Installation von Anzeigentafeln (Abfahrtszeiten, mögliche Störungen etc.) an allen Haltestellen

11. Dachbegrünung der Haltestellenhäuschen

12. Stadt-Regional-Verbund Richtung Ritterhude / OHZ

Blickt man in andere Regionen wie z.B. den Verkehrsraum Rhein-Ruhr oder Hamburg, dann fällt die signifikant bessere Verknüpfung über größere Entfernungen mit meist S-Bahnlinien auf. In Bremen gibt es Ansätze mit der Linie 1 und der geplanten Linie 8. Auf den Gröpelinger Straßen lassen sich viele Autos mit Kfz-Kennzeichen OHZ ausmachen. Unseres Wissens gab es bisher noch keine Analyse, von wo genau diese Autos kommen und mit welchen Maßnahmen ein Umstieg auf den ÖPNV attraktiv wäre. Z.B. verdichtete Direktverbindungen mit dem Bahnhof Ritterhude (bisher wochentags tagsüber 1-Stunden-Takt) oder eine bessere Anbindung des Bahnhof Burg in die Region. Eine Fortschreibung des VEP2025 sollte daher eine Potentialanalyse durch den ZVBN beinhalten.

13. Portal für Fahrzeitenwünsche

Gerade Schichtarbeiter stehen vor dem Problem, das es zwar eine z.B. Buslinie gibt die sie an den Zielort bringen könnte. Aber der Bus nicht zu der Zeit (nachts, Wochenende) fährt an der sie ihr Ziel erreichen müssen. Dann zu z.B. 50 % mit dem Bus und zu 50 % mit dem Auto zu pendeln, ergibt ökonomisch keinen Sinn und daher wird zu 100 % das Auto genutzt. Der Bedarfswunsch geht an den ÖPNV Anbietern vorbei.

Es wäre sinnvoll, eine Smartphone-App zu haben, in der jeder Bürger unkompliziert seine

Fahrtwünsche eintragen kann und die daraus dann analysiert, zu welchen Uhrzeiten Nachfrage zu welchen Zielen besteht und die Fahrtrouten, Fahrzeiten und Taktungen besser dem Bedarf anpassen kann.

II. Forderungen zum motorisierten Individualverkehr

1. Anbindung der B 74(neu) von OHZ kommend direkt an die A 281

Diese Maßnahme ist bereits als Punkt A.3a Bestandteil des VEP2025 und hat für den Durchgangsverkehr durch Gröpelingen eine hohe Bedeutung.

2. Erweiterung der Carsharing-Angebote, insbesondere um Automatik-Fahrzeuge für Menschen mit Mobilitätsproblemen

Explizit am Bahnhof Oslebshausen fehlt nachwievor die Einrichtung eines Mobil.Punktes. Auch bieten sich andere vom Parkdruck besonders belastete Wohngebiete für die Einrichtung von Mobil.Punkten an.

3. Ausrichtung der Tempo 30-Schilder vor Schulen und KiTas an den jeweiligen Öffnungszeiten (nicht abends und am Wochenende)

4. Umsetzung der E-Mobilität

Es mangelt nachwievor an einer schlüssigen Umsetzungsstrategie für die E-Mobilität im städtischen Raum, in dem nur wenige Bürger eine Lademöglichkeit auf dem eigenen Grundstück haben. Vor allem in den Wohnquartieren ist daher der Ausbau von E-Tankstellen voranzutreiben, um E-Mobilität attraktiver zu gestalten. Im Ortsteil Oslebshausen ist ein regionales Pionierunternehmen auf diesem Gebiet ansässig, dessen Expertise stärker genutzt werden könnte. Denkbar wäre z.B. der Aufbau von Ladeplätzen aus dem Straßenlaternennetz am Rand bisheriger öffentlicher Parkbuchten und Umwandlung der Stellplätze in Ladeplätze für E-Autos.

III. Forderungen zum Fahrradverkehr

1. Fahrradpremiumroute durch den Mählandsweg statt Grünzug West

2. **Geschwindigkeitsbegrenzung im Grünzug West auf 12 km/h für Fahrräder aller Art**

3. Sanierung aller Radwege

4. Einrichtung eines Fahrrad-Standes mit Überdachung am Depot Gröpelingen

5. Fahrrad- und Fußwegeverbindung von Gröpelingen in die hintere Überseestadt

Von Gröpelingen aus - z.B. vom Pier2. / der Waterfront - ist die Überseestadt mit dem Auge betrachtet sehr nahe. Um allerdings in den hinteren Bereich der Überseestadt zu gelangen, ist eine Reise länger als in die Innenstadt notwendig. Nur die Fähre verkürzt den Weg temporär. Eine Fuß- und Radbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen mit entsprechenden beidseitigen Fahrradabstellmöglichkeiten ist daher eine sehr sinnvolle Maßnahme sowohl für Gröpelingen als auch für die Erreichbarkeit der Überseestadt aus Bremen-Nord kommend.

Es macht keinen Sinn, dort tätige nordbremer Pendler erst im Stau auf der Konsul-Smidt-Straße aus der Überseestadt hinauszuführen und sie anschließend im Stau auf der Bremerhavener- / Werft-Straße wieder nach Gröpelingen zu führen. Eine Wegeverbindung aus dem hinteren Teil der Überseestadt zur S3/S5-Bahn-Haltestelle Use Akschen mit ggf. einem Fahrradpendelsystem ist viel sinnvoller.

6. Verstärkte Ausweisung von Fahrradstellplätzen in den Wohnquartieren

7. Einbau von Lastenrädern und Vierrädern in die Mobilität

Radwege sind heute meist zu schmal für die Nutzung mit Vierrädern oder die sichere Nutzung mit einem Lastenrad. Straßen hingegen erscheinen heute für wenig geschützte Fahrräder in einem Meer großer Autos, Transporter und Lastkraftwagen zu gefährlich. Es fehlen heute Verkehrswege für leichte mit Elektroantrieb unterstützte Fahrzeuge mit 2 Achsen bzw. 4 Rädern.

8. Fuß- und Radverkehr beim Baustellenmanagement stärker berücksichtigen

Bei der Einrichtung größerer Baustellen werden regelmäßig die Autofahrer rechtzeitig und großflächig auf die zu erwartenden Einschränkungen hingewiesen, z.T. sogar über Presseinformationen. Eine vergleichbare Information für Fußgänger und Radfahrer findet dagegen nicht statt.

Häufig finden sich die Hinweise auf Sperrungen nur direkt an der Sperrstelle, so dass Fußgänger und Radfahrer unnötige Umwege in Kauf nehmen müssen. Das ASV wird deshalb aufgefordert, Sperrungen für Radfahrer und Fußgänger stärker in den Blick zu nehmen und mit angemessen weiträumiger Beschilderung zu versehen sowie auch rechtzeitig öffentlich und auch die Beiräte darüber zu informieren

IV. Forderungen zum Parken in Quartieren

1. Stärkere Verkehrsüberwachung in Wohnstraßen

Gröpelingen ist zwar statistisch nach dem Stadtteil Mitte der Bremer Stadtteil mit der geringsten Kfz-Dichte. Durch das starke Bevölkerungswachstum ist statistisch trotzdem die Anzahl an inländischen Kfz von 2008 auf 2018 wahrscheinlich um über 1.000 Kfz gestiegen. Hinzu kommen Kfz mit ausländischen Kennzeichen und die o.g. Problematik der Kleintransporter.

Wir vermissen eine Strategie, wie die Expertise der Bewohner*innen selbst zur Verbesserung der kleinräumigen Bewirtschaftung der Parkflächen einbezogen werden kann. Wir schlagen dazu quartiersbezogene runde Tische vor, die a) der Problemaufnahme und b) Erarbeitung lokaler Lösungen dienen. Aufgrund der Komplexität solcher Fragestellungen benötigen solche Verfahren eine fachliche Begleitung, die nur durch die senatorischen Behörden gewährleistet werden kann.

2. Kreuzungsbereiche in Wohnstraßen von Falschparkern freihalten

3. Kleintransporter

In den vergangenen Jahren wurde die Lieferlogistik von einigen großen Firmen (Hermes, GLS, Amazon, DHL Subunternehmer ...) auf selbständige Fahrer ausgegliedert, die zumeist mit eigenen Kleintransporten Touren fahren. Diese Fahrzeuge stehen nicht auf einem Firmengelände, sondern in den Wohnstraßen und somit wurde die Bereitstellung von Abstellraum von den Firmen auf die Allgemeinheit abgewälzt. Hinzu kommt die hohe Anzahl an im Baubereich beschäftigten Menschen, die oft ebenfalls ihre Transporter in den Wohnstraßen parken. Die dadurch entstehende zusätzliche Versperrung von Geh- und Radwegen sowie Verknappung von Parkraum ist gerade in Gröpelingen besonders negativ zu spüren, da hier besonders viele dieser Arbeitskräfte Wohnraum gefunden haben.

Es müssen Lösungen erarbeitet werden, die den jeweils lokalen ökonomischen Strukturen entsprechend mit den Betroffenen gemeinsam entwickelt werden. Ein zukunftsfähiger Verkehrsentwicklungsplan sollte deshalb die zunehmenden prekären Beschäftigungsverhältnisse in der Peripherie berücksichtigen und dazu Lösungen anbieten.

4. Parkdruck durch die autofreie Innenstadt in den umliegenden Stadtteilen verhindern

Wenn die Innenstadt zwischen Wall und Schlachte autofrei wird, dann ist nicht zwingend davon auszugehen, dass Pendler in die Innenstadt nicht mehr mit dem Auto pendeln werden. Sie werden eher gezwungenermaßen nur die letzte Teilstrecke mit im Zweifel dem ÖPNV zurücklegen und weiter so nahe wie möglich mit dem Auto an die „Tabuzone“ heranfahren, wenn es keine gute Alternativverbindung für ihre gesamte Pendelstrecke gibt. Daher besteht die Gefahr, dass der Parkraum rund um Straßenbahnhaltestellen auch in Gröpelingen (etwa dem Straßenbahndepot mit seinen Schnellverbindungen in die Innenstadt) zum Abstellen des PKW genutzt wird und somit Anlieger verdrängt.

Die Einführung der autofreien Innenstadt muss daher zwingend mit der Schaffung von Parkraum an Einstiegspunkten für Schnellverbindungen der Straßenbahn verknüpft werden.

5. Einrichtung von Elternhaltestellen in Schulpnähe und Sperrung hinführender Straßen, insbesondere in den Morgenstunden

Der zunehmende Bring- und Holverkehr per PKW vor Schulen und Kitas wächst sich zu einem Problem aus, dem mit dem Erlass von absoluten Halteverböten nicht wirkungsvoll zu begegnen ist. Im Rahmen der Teilfortschreibung sollten alternative Möglichkeiten geprüft und geplant werden wie z.B. temporäre Sperrung von Straßenzonen vor Kita- und Schuleingängen. Diese müssten in Zusammenarbeit mit dem Senator für Inneres auch durchgesetzt werden. (siehe Modellprojekte in anderen Kommunen).

6. Mehr Spielstraßen

In Gröpelingen sind bisher signifikant weniger Spielstraßen ausgewiesen als beispielsweise in Findorff oder Neustadt. Strategisches Ziel des Verkehrsentwicklungsplans sollte eine an den Wohnverhältnissen orientierte Verteilung von Spielstraßen in allen Quartieren sein. Für Gröpelingen mit seiner überdurchschnittlich jungen Bevölkerung und besonders hohem Anteil an Kindern und Jugendlichen sind solche Schutzräume von besonderer Wichtigkeit.