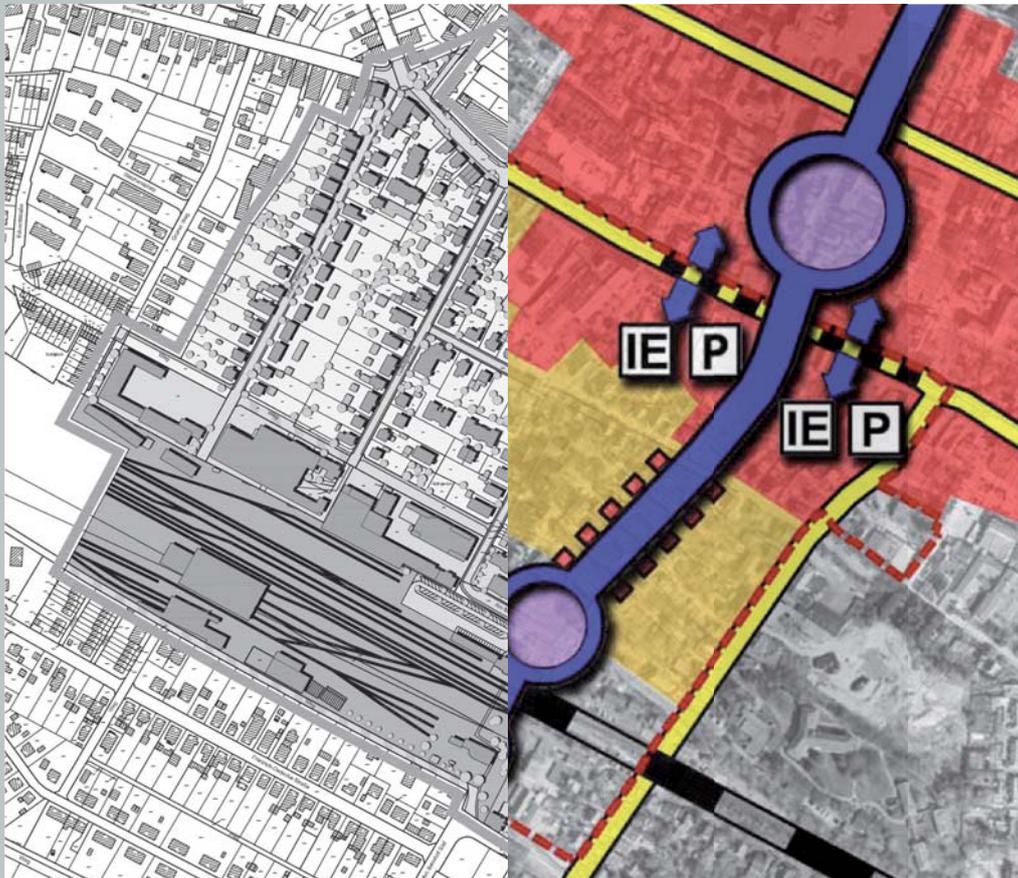




INNENSTADT SÜD

Stadterneuerung Bremervörde



Stadt Bremervörde

Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Städtebaulicher Rahmenplan

Dezember 2009

cappel + partner
architektur und stadtplanung





Stadt Bremervörde

Fachbereich Bauverwaltung, Bauplanungswesen
Rathausmarkt 1, 27432 Bremervörde
Tel. 04761 / 987-0, Fax 04761 / 987-174
www.bremervoerde.de
Kurt Koopmann, Birgit Gerken

Bearbeitet durch:



Cappel + Partner Architektur und Stadtplanung

Poststraße 27, 21709 Himmelpforten
Tel. 04144/ 21 79 17, Fax 04144/ 21 79 11
www.cap-plan.de
Peter Kranzhoff, Sven Promer

Unter Mitwirkung der



BauBeCon Sanierungsträger GmbH

Anne-Conway-Str. 1, 28359 Bremen
Tel. 0421/ 329 01-0, Fax 0421/329 01-11
www.baubeconstadtsanierung.de
Brigitte Vorwerk

Inhalt

1 Vorbemerkungen.....	1
2 Vorgehensweise / Beteiligungsprozess	3
3 Grundlagen / Ausgangssituation.....	8
Abgrenzung des Plangebietes.....	8
Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen.....	10
Veränderte Rahmenbedingungen gegenüber der VU.....	16
Ziele des Einzelhandelskonzeptes	17
Ziele des integrierten städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes der Stadt Bremervörde.....	19
Geltendes Planungsrecht	20
4 Leitziele der Sanierung.....	24
5 Städtebauliches Entwicklungskonzept.....	26
Verkehrskonzept.....	26
Nutzungskonzept.....	30
Gestaltungskonzept.....	33
Maßnahmenkonzept.....	38
Maßnahmenübersicht.....	58
Änderung der Abgrenzung des Sanierungsgebietes.....	60
Kosten und Finanzierungsübersicht	61
Erläuterung der Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	62
Integratives Handlungskonzept	64
Zeit- und Maßnahmenplan	67
6 Verzeichnis der Anlagen, Quellen und Literatur.....	68
Anlagen.....	68
Quellen- und Literaturverzeichnis.....	68

1 Vorbemerkungen

Die Stadt Bremervörde verfolgt das Ziel, mit Unterstützung der Sanierungsmaßnahme „Innenstadt Süd“ den Bereich zwischen Alte Straße/Bremer Straße/Am Bahnhof Süd/Bahngelände und Johann-Kleen-Straße als Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben sowie als Standort für Wirtschaft und Kultur zu erhalten und zu entwickeln. Insbesondere soll dieser zum zentralen Versorgungsbereich der Stadt gehörende Teil der Kernstadt, der von Funktionsverlusten betroffen ist, gestärkt werden.

Zu diesem Zweck hat die Stadt bereits im Jahr 1986 beschlossen, vorbereitende Untersuchungen zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes durchzuführen. Bei diesen in den Jahren 1986 und 1987 durchgeführten Untersuchungen, wurden städtebauliche Missstände im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes festgestellt. Allein eine Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm erfolgte nicht.

1987 erstmals vorbereitende Untersuchungen durchgeführt

Da sich die Probleme im Gebiet im Laufe der Zeit weiter verschärften, wurden im Jahr 2003 erneut vorbereitende Untersuchungen durchgeführt, die letztmalig im Jahr 2006 überarbeitet und aktualisiert wurden. Das Vorliegen städtebaulicher Missstände wurde bestätigt. Auf der Basis dieser vorbereitenden Untersuchungen wurde das Gebiet mit der damals noch verwendeten Bezeichnung „Innenstadt (3)“ daher ab 2003 jährlich zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm beim Land Niedersachsen angemeldet.

Erneute vorbereitende Untersuchungen 2003, überarbeitet 2006

Obwohl die Anmeldungen bis 2007 vom Land nicht positiv beschieden wurden, hat die Stadt mit einzelnen Maßnahmen im öffentlichen Raum begonnen, um zügig eine Verbesserung der städtebaulichen Situation zu erreichen. Dazu gehört vor allem die Umgestaltung des Bahnhofs und Bahnhofsvorplatzes, die zusammen mit der EVB angegangen und im Jahr 2007 fertig gestellt wurde.

In der Zwischenzeit mit Einzelmaßnahmen begonnen

Mit dem integrierten Entwicklungs- und Wachstumskonzept aktualisierte die Stadt ihre bereits im Rahmen des Agenda-Prozesses „Bremervörde 21“ formulierten Entwicklungsleitlinien, um Maßnahmen zur Unterstützung spezifischer Infrastrukturen für nachhaltiges Wachstum, Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete zu definieren. Die Erforderlichkeit einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme für den Bereich südlich der Alten Straße wurde mit diesem Konzept deutlich herausgearbeitet.

Dieses Entwicklungs- und Wachstumskonzept hat die Stadt mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept als vorbereitende Untersuchungen anlässlich einer Anmeldung zum Programm „Stadtumbau West“ im September 2008 fortgeschrieben.

Zum 01.01.2008 nahm das Land dann das Gebiet südlich der Alten Straße in das Städtebauförderungsprogramm, Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, auf. Auf der Grundlage der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen hat die Stadt Bremervörde daraufhin das Sanierungsgebiet „Innenstadt Süd“ förmlich festgelegt, die BauBeCon Sanierungsträger GmbH mit der Betreuung der Sanierung als Sanierungstreuhänder und das Büro Cappel + Partner mit der städtebaulichen Rahmenplanung beauftragt.

2008 Aufnahme in Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes

2008 Beginn der Rahmenplanung

Im Sommer 2008 wurde mit der Rahmenplanung begonnen. Grundlage des Rahmenplanes sind die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen (Stand 2006) unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen veränderten Rahmenbedingungen und der Ergebnisse der Beteiligungsprozesse – vor allem aus den Arbeitskreisen.

Im Interesse einer guten Lesbarkeit wird in diesem Bericht weitestgehend auf Schreibweisen wie z.B. VertreterInnen oder Planer/ innen und auf gehäufte Doppelnennungen verzichtet. Es wird um Verständnis gebeten, wenn dies zu geschlechtsabstrahierenden und neutralen Formulierungen, manchmal auch zu verallgemeinernden weiblichen oder männlichen Personenbezeichnungen führen kann.

2 Vorgehensweise / Beteiligungsprozess

Die vorbereitenden Untersuchungen zeigten städtebauliche Missstände auf, deren Beseitigung im öffentlichen Interesse liegt. Damit wurde die Grundlage für die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm geschaffen. Nach der Aufnahme in die Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und einer öffentlichen Informationsveranstaltung zur geplanten Sanierungsmaßnahme am 12.02.2008 legte die Stadt mit Wirkung vom 30.04.2008 das Sanierungsgebiet „Innenstadt Süd“ förmlich fest. Damit war die Vorbereitungsphase für die Sanierungsmaßnahme abgeschlossen.

1. Phase: Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme

Nach der Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm begann mit der städtebaulichen Planung die zweite Phase. Die Rahmenplanung wurde am 22.09.2008 mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung eingeleitet.

2. Phase: städtebauliche Planung

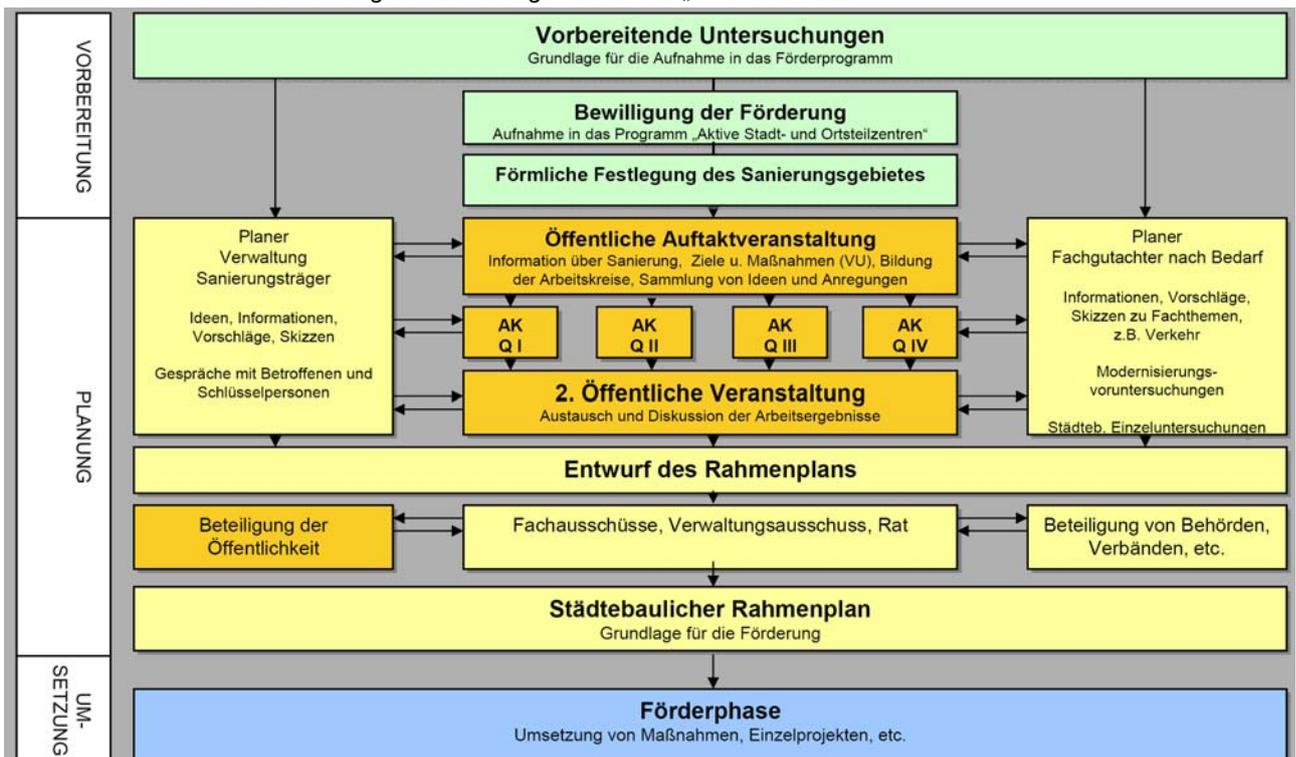
In dieser öffentlichen Informationsveranstaltung wurden zunächst die Vorgehensweise, die Ziele der Sanierung und Bausteine des Rahmenplanes dargestellt. Danach wurden die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen erläutert. Planungsprozess, Ziele und Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen sowie die besonderen Bedingungen, die in einem Sanierungsgebiet gelten, wurden mit den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Die Anwesenden konnten erste Anregungen auf Karten schreiben, die gemeinsam diskutiert wurden. Darüber hinaus konnte das Interesse an einer regelmäßigen Teilnahme an weiteren Arbeitskreistreffen durch Eintragung in eine Liste bekundet werden.

Bürgerversammlung als Auftaktveranstaltung

Es wurden vier Arbeitskreise gebildet, die sich mit einzelnen Teilgebieten (Quartiere 1 bis 4) des Sanierungsgebietes beschäftigen sollten. Die Quartiere wurden nach Schwerpunkten und Problemstellungen räumlich abgegrenzt.

Bildung von vier Arbeitskreisen für Teil-Quartiere des Sanierungsgebietes

Ablaufschema für die Durchführung der Sanierungsmaßnahme „Innenstadt Süd“



Die Arbeitskreise kamen im Laufe des Planungsprozesses insgesamt zu 14 Sitzungen zusammen. Die Ergebnisse der Arbeitskreissitzungen wurden dokumentiert und auf der Internetseite der Stadt Bremervörde bereitgestellt, so dass der aktuelle Planungsstand fortlaufend abrufbar war.

Erste Runde der Arbeitskreissitzungen im Oktober/November 2008: Potenziale und Defizite, Ziele, Ideen für Maßnahmen

SWOT-Analysen

Die Teilnehmer trugen für das jeweilige Quartier die Stärken und Schwächen sowie die Entwicklungspotenziale und Gefahren zusammen.

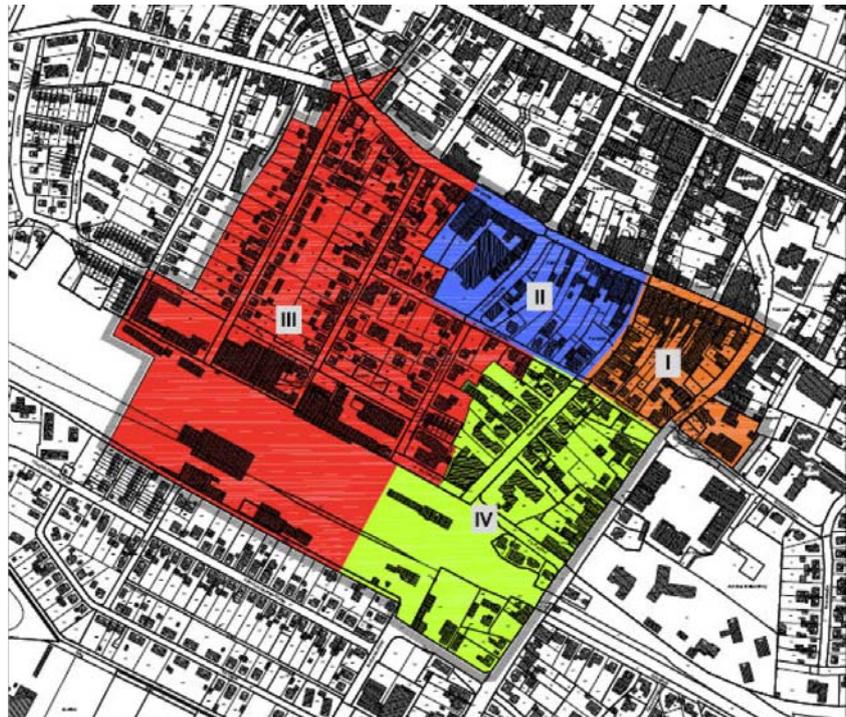
Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser SWOT-Analysen definierten die Arbeitskreise die Entwicklungsziele ihrer Quartiere und formulierten erste Ideen für Maßnahmen.

Zweite Runde der Arbeitskreissitzungen von Dezember 2008 bis März 2009: Verkehrskonzept

Verkehrskonzeption

Nachdem sich auf der Grundlage der ersten Arbeitskreis-Sitzungen die Verkehrsproblematik als Schlüsselthema herausgeschält hatte, wurde die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert aus Hannover als Fachplaner mit der Erarbeitung einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. Hiermit sollten Möglichkeiten einer besseren städtebaulichen Anbindung des Sanierungsgebietes an die Innenstadt durch eine Umgestaltung der Alten Straße untersucht werden, wobei vorgegeben wurde, dass keine unzumutbaren Verkehrsverlagerungen in die Wohngebiete als Folge der Umsetzung der Planungen für die Alte

Lage der Teilgebiete (Quartier 1 bis 4)



Straße entstehen dürfen.

Die Untersuchungsergebnisse und Konzeptvorschläge mit unterschiedlichen Planfällen des Fachgutachters waren Gegenstand der Diskussionen in dieser zweiten Runde der Arbeitskreissitzungen. Die dabei gesammelten Anregungen und Diskussionsergebnisse wurden in die Verkehrskonzeption eingearbeitet. Anlässlich einer gemeinsamen Sitzung aller Arbeitskreise am 09.03.2009 wurde das überarbeitete Konzept vorgestellt. Der so genannte „Planfall B“ der Verkehrsuntersuchung traf auf allgemeine Zustimmung.

Beschluss des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Kultur und Stadtentwicklung zum Verkehrskonzept

Da es sich um grundlegende Vorgaben auch der weiteren Planungsschritte handelt, wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung dem Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Kultur und Stadtentwicklung der Stadt Bremervörde am 16.03.2009 vorgestellt. Dieser Fachausschuss sprach sich dafür aus, den „Planfall B“ der Verkehrsuntersuchung als Ziel der Sanierungsmaßnahme zu definieren.

Zustimmung zum „Planfall B“ durch den Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Kultur und Stadtentwicklung

Beteiligung der AG Stadtentwicklung: Stadtbild prägende Gebäude

Im März 2009 wies das Niedersächsische Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit erneut darauf hin, dass u.a. investive Maßnahmen zur Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden förderfähig sind und bat um Hergabe einer Liste und Dokumentation dieser grundsätzlich förderfähigen Gebäude innerhalb des Sanierungsgebietes. Die Stadtbildanalyse und die Kriterien für die Auswahl der Gebäude wurden ausgearbeitet und mit der Verwaltung abgestimmt. Anschließend haben Planer und Verwaltung die vom Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Kultur und Stadtentwicklung eingesetzte Arbeitsgruppe Stadtentwicklung in die Entscheidungsfindung eingebunden. Gemeinsam wurden die Stadtbild prägenden Gebäude ausgewählt. Auf dieser Grundlage wurde eine ausführliche Dokumentation der Gebäude erarbeitet.

Stadtbild prägende Gebäude: Entwicklung der Konzeption mit der Arbeitsgruppe Stadtentwicklung

In den Arbeitskreisen wurde angeregt diskutiert.



Dritte Runde der Arbeitskreissitzungen von Juni bis September 2009: Städtebau

Städtebau: Schwerpunkt Blockinnenbereiche

Die Arbeitskreise beschäftigten sich in dieser Phase der Beteiligung im Schwerpunkt mit den städtebaulichen Themen des Rahmenplanentwurfes. Im Vordergrund standen dabei in den Arbeitskreisen Q1, Q2 und Q3 die Entwicklungen in den Blockinnenbereichen. Im Arbeitskreis Q4 wurden insbesondere die geplante Fahrradunterführung und die vorgesehenen Gemeinbedarfsflächen südlich der Bahnanlagen angesprochen.

Gemeinsame Sitzung aller Arbeitskreise

Vorstellung des Entwurfs

In einer gemeinsamen Sitzung wurde am 01.10.2009 der Entwurf des Rahmenplanes vorgestellt und mit den Arbeitskreis-Mitgliedern erörtert.

Einschaltung von weiteren Fachplanern

Fußgänger- und Fahrradunterführung

Mit den Entwurfsarbeiten für eine Unterführung der Gleisanlagen für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Bahnhofstraße wurde die Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen Odermann - Krause beauftragt, die inzwischen in Abstimmung mit der Verwaltung und unter Beratung des Planverfassers und des Sanierungsträgers einen Entwurf erarbeitet hat.

Lichtkonzept

Das Büro für Architektur, Stadt- und Freiraumplanung, Lichtplanung Anke Deeken erstellt für das Sanierungsgebiet und die angrenzenden Bereiche der Innenstadt ein Lichtkonzept.

Raiffeisenstraße

Mit Blick auf die weitere Entwicklung der gewerblichen Bauflächen entlang der Bahnstrecke zwischen der Ernst-Bode-Straße und der Johann-Kleen-Straße musste die Machbarkeit einer Realisierung der geplanten Raiffeisenstraße überprüft werden. Das Ingenieurbüro Schmidt und Rietzke GbR wurde deshalb mit der Vorplanung der Erschließung beauftragt.

Weitere Beratungen und Untersuchungen

Einzelgespräche, Ortsbegehungen, Modernisierungs-Voruntersuchungen

Im Laufe des Planungsprozesses wurden zahlreiche Beratungsgespräche und Ortsbesichtigungen mit Eigentümern, Bauherren und Architekten konkreter Vorhaben sowie potenziellen Investoren geführt. Damit sollten einerseits konkrete Vorhaben in Einklang mit den Zielen der Sanierung gebracht, andererseits Impulse für die Umsetzung von zukünftigen Einzelmaßnahmen gegeben werden. Mehrere Modernisierungsvoruntersuchungen sind innerhalb des Sanierungsgebietes beauftragt bzw. durchgeführt worden. Die Ergebnisse der Einzelgespräch und der Modernisierungsvoruntersuchungen sind laufend in die Rahmenplanung eingeflossen.

Weitere Verfahrensbeschlüsse und Beteiligungen

Den betroffenen öffentlichen Aufgabenträgern wurde mit Schreiben vom 24.09.2009 Gelegenheit gegeben, bis zum 09.10.2009 ihre Stellungnahmen zum Entwurf des Rahmenplanes abzugeben. Am 01.10.2009 fand hierzu ein Erörterungstermin im Rathaus statt. Die Ergebnisse dieser Beteiligung sind in die Planung eingearbeitet worden.

Entwurfsbeschluss, Behördenbeteiligung

Am 17.11.2009 wurden allen Ratsmitgliedern anlässlich einer Informationsveranstaltung die Inhalte des Rahmenplandentwurfes erläutert. Gemeinsam haben daraufhin am 19.11.2009 der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Kultur und Stadtentwicklung sowie der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss die Inhalte des Rahmenplanes diskutiert.

Beschluss des Rates

Nach der Beschlussempfehlung des Verwaltungsausschusses hat der Rat der Stadt Bremervörde am 15.12.2009 diesen Rahmenplan – insbesondere unter Berücksichtigung der Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen sowie der öffentlichen Aufgabenträger - zustimmend zur Kenntnis genommen und die Inhalte des Rahmenplanes als Ziele der weiteren Sanierungsdurchführung definiert.

Damit ist die Planungsphase abgeschlossen und eine breite Umsetzung der Maßnahmen kann beginnen.

3. Phase: Umsetzung

Die Information Nr. 1 für Bürger, Eigentümer, Mieter, Pächter und Investoren wurde im Juli 2008 herausgegeben



3 Grundlagen / Ausgangssituation

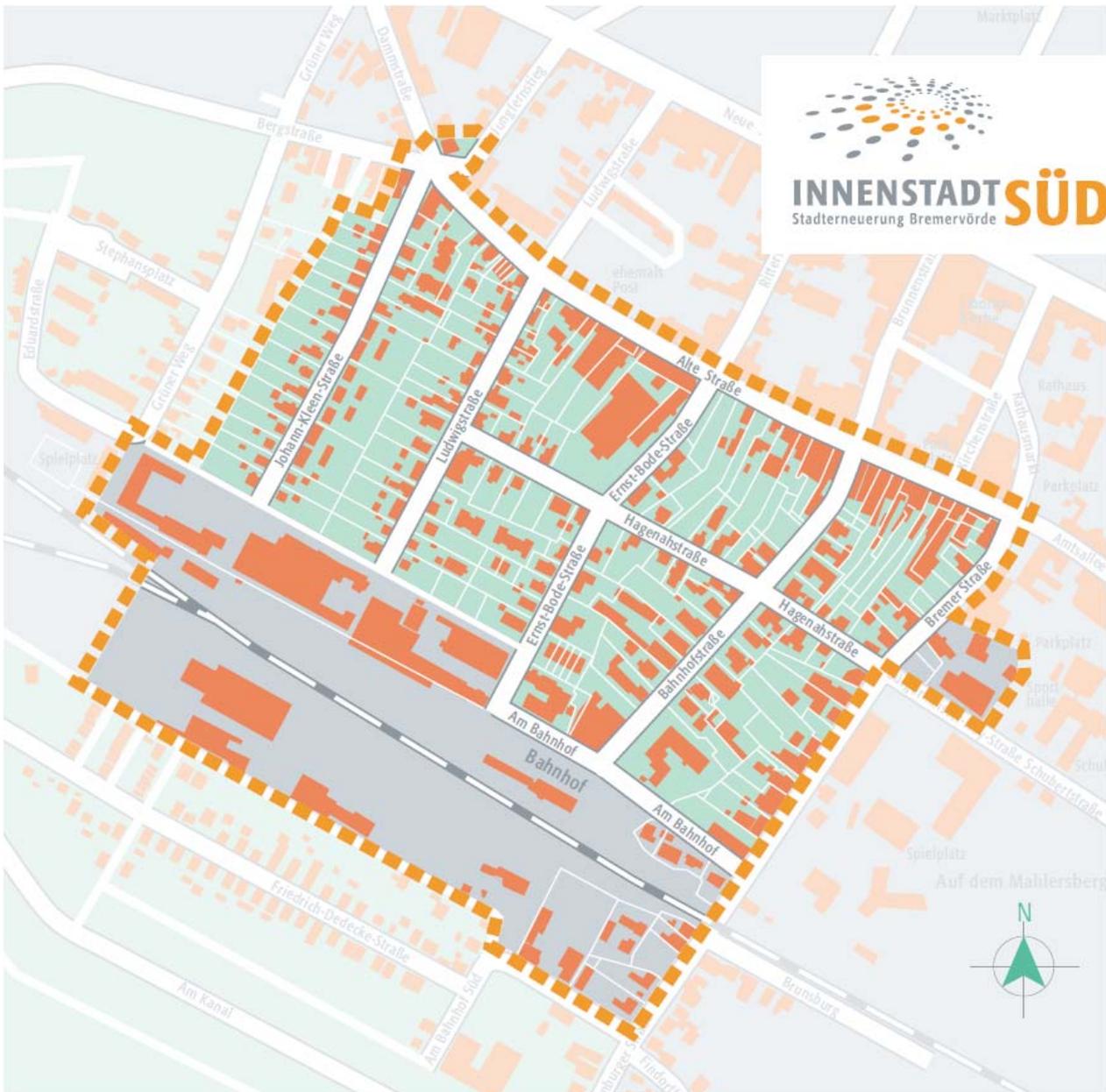
Abgrenzung des Plangebietes

Auf der Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen (VU) wurde im Jahr 2008 das Sanierungsgebiet „Innenstadt Süd“ förmlich festgelegt. Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes entspricht den Abgrenzungen des Untersuchungsgebietes der VU und umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 28,5 ha.

Das Sanierungsgebiet reicht im Osten bis an die Bremer Straße. Östlich der Bremer Straße wurde nur das Umfeld der eingelagerten ehemaligen Zimmerei einbezogen.

Karte mit der Abgrenzung des Sanierungsgebietes aus der „Information 1“

Im Süden wurden die Bahnanlagen in das Sanierungsgebiet ebenso einbezogen wie das frühere Betriebsgelände der Stadtwerke (heute



EWE) und seine unmittelbare Umgebung, da das Gelände inzwischen brach gefallen ist und sich Altlastenverdachtsflächen auf dem Gelände befinden.

Nach Westen wurden die sich entlang der Bahnanlagen erstreckenden gewerblich genutzten Flächen einbezogen. Hier ist die Gemengelage mit der Nähe zum Wohnen sowie die problematische und unzureichende Erschließung der Gewerbebetriebe ein Missstand.

Weiterhin ist der Bereich zwischen Bahn und Alte Straße mit der darin eingebetteten Wohnbebauung in das Sanierungsgebiet einbezogen. In diesem Bereich sind einerseits erhebliche Defizite der Erschließung offenkundig, und andererseits bestehen Potenziale für innenstadtnahes, flächensparendes Wohnen.

Eine Schlüsselrolle spielt die Entwicklung an der Alten Straße, die im Norden das Sanierungsgebiet abgrenzt. Insbesondere zwischen Ernst-Bode-Straße und Bremer Straße bedarf die Situation der Geschäfte einer dringenden Verbesserung.

Die Bahnhofstraße stellt eine wichtige Achse in der Innenstadt dar, die aufgewertet werden sollte. Daneben gibt es innerhalb des Sanierungsgebietes Blockinnenbereiche, deren Zuschnitte, Nutzung, Erschließung städtebaulich zum Teil sehr ungünstig und in so zentrumsnaher Lage nicht zukunftsfähig sind.

Straßenbezeichnungen und Hausnummern innerhalb des Sanierungsgebietes:

- Alte Straße 46 bis 88
- Bergstraße 1
- Johann-Kleen-Straße 1 bis 32
- Ludwigstraße 11 bis 46
- Hagenahstraße 1 bis 25
- Ernst-Bode-Straße 3 bis 23
- Bahnhofstraße 2 bis 23
- Am Bahnhof 1 bis 7
- Am Bahnhof Süd 2 und 3
- Gnarrenburger Straße 2, 4, 8, 10
- Bremer Straße 6 bis 40 (nur gerade Hausnummern)
- Bremer Straße 11

Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen

Die vorbereitenden Untersuchungen stellten für das Gebiet fest, dass die Voraussetzungen für die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme als Gesamtmaßnahme gegeben sind. Es wurden städtebauliche Missstände festgestellt, deren Behebung im öffentlichen Interesse liegt.

Die Rahmenplanung baut auf den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchungen auf, insbesondere hinsichtlich

- der Abgrenzung des inzwischen förmlich festgelegten Sanierungsgebietes,
- der festgestellten städtebaulichen Missstände,
- der Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen und des öffentlichen Interesses daran,
- der Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Städtebauliche Missstände

Als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen wurden im Planungsgebiet zusammenfassend die folgenden städtebaulichen Missstände festgestellt:

Substanzschwächen

Modernisierungsbedarf an Gebäuden

Substanzschwächen sind nicht die prägenden Missstände im Gebiet. Dennoch sind sie anzutreffen und tragen auch zu den Funktionschwächen bei. Hervorzuheben ist insbesondere der Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf an Gebäuden. Hiervon sind sowohl Wohnungen als auch Arbeitsstätten betroffen.

Hinterhöfe südlich der Alten Straße

Weitere Substanzmängel sind vor allem in den Hofbereichen anzutreffen. Schwerpunkt sind dabei die Blockinnenbereiche südlich der Alten Straße zwischen Bremer Straße und Ernst-Bode-Straße. Die zum Teil recht tiefen und schmalen Grundstücke sind dort schlecht zugänglich. Die vorhandene Bebauung ist zum Teil in schlechtem baulichen Zustand, die Nutzung der Grundstücke ist oft äußerst ungeordnet und wird der Lage im Stadtgebiet nicht gerecht.

Landmaschinenhandel an der Bahn 2003, jetzt EVB (l), Verkehr auf der Bremer Straße (m), Ladenleerstand in der Bahnhofstraße / Hagenahstraße (r)



Festgestellt wurden Nutzungskonflikte durch das Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen festgestellt. Dies betrifft zwei gewerblich genutzte Grundstücke in den Blockinnenbereichen westlich und östlich der Bahnhofstraße sowie die an der Bahn gelegenen Betriebe. Prägend sind dabei weniger die Belichtung, Besonnung und Belüftung von Wohn- und Arbeitsstätten, als vielmehr die Beeinträchtigung durch Immissionen.

Nutzungskonflikte Wohnen – Gewerbe (Immissionen)

Auch durch Verkehr erzeugte Immissionen belasten Teile des Gebietes. Dies ist zum Teil durch den Kfz-Verkehr auf der Alten Straße, der Bremer und der Gnarrenburger Straße verursacht, zum Teil auch durch den Schienenverkehr.

Verkehrsimmissionen

Die Erschließung der Gewerbetriebe entlang der Bahnlinie ist mangelhaft. Denn der gewerbliche Verkehr wird teilweise über die Wohnstraßen abgewickelt.

Mangelhafte Erschließung des Gewerbes an der Bahn

In den vorbereitenden Untersuchungen wurden auch Nutzungen von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand vorgefunden, die dem Gebietscharakter widersprechen.

Funktionsschwächen

Gravierende Mängel bestehen in Bezug auf die Zugänglichkeit von Grundstücken und Blockinnenbereichen. Die oft vorzufindenden und meist weit in die Blockinnenbereiche hineinragenden, aber nicht in ein Gesamtkonzept integrierten Stellplatzanlagen sind funktional unzureichend, schlecht auffindbar und unwirtschaftlich erschlossen. Darüber hinaus führen die Störungen durch vielerorts parkende KFZ zu inakzeptablen Beeinträchtigungen des Umfelds. Gleiches haben die vorbereitenden Untersuchungen für gewerblich genutzte Nebengebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zu privat genutzten Gärten festgestellt. Von den genannten Punkten gehen Einwirkungen aus, die das Wohnen erheblich beeinträchtigen.

Ungeordnete Blockinnenbereiche, Beeinträchtigung der Wohnfunktion

Funktionale Schwächen sind in der unzureichenden öffentlichen Erschließung zu sehen. So wird das Wohngebiet an der Johann-Kleen-Straße und der Ludwigstraße (ehemals als „Rezessgebiet“ bezeichnet) durch den Verkehr der Gewerbenutzungen entlang der Bahn belastet. Dabei sind die Straßen sehr schmal ausgebaut, haben in

Beeinträchtigung des Wohnens durch Gewerbeverkehr an Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße

Unbefestigter Gehweg in der Ludwigstraße (l), Parken auf dem Gehweg in der Hagenahstraße (m), Landhandel in innerstädtischer, zentraler Lage - Getreidesilo der Stader Saatzucht (r)



Fehlende Oberflächenentwässerung in Teilgebieten

weiten Teilen des Untersuchungsgebietes keine Gehwege.

Die Oberflächenentwässerung fehlt in Teilabschnitten, insbesondere im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes. So haben die Starkregenereignisse des Jahres 2002 zu Überflutungen geführt und diesbezüglich gravierende Mängel offenkundig werden lassen.

Beeinträchtigungen durch starken Durchgangsverkehr mit Trennwirkung und ungeordneten ruhenden Verkehr

Neben der Belastung von Wohnbereichen mit gewerblichem Verkehr sind auch der sehr starke Durchgangsverkehr und die Auswirkungen des ungeordneten, ruhenden Verkehrs zu nennen. Damit verbunden sind Trennwirkungen durch Verkehr, mangelnde Attraktivität an Hauptverkehrsstraßen und zugeparkte Straßenseitenräume in Wohnstraßen. Mit dieser Situation wird nicht nur die Wohnqualität erheblich gestört, auch die gewerbliche Entwicklung wird erheblich behindert.

Unzureichende Erschließung der Gewerbebetriebe an der Bahn; drohender Leerstand

Die Gewerbebetriebe entlang der Bahn sind nur über Wohngebiete bzw. entsprechend schmale Wohnstraßen erschlossen. Diese Erschließung ist äußerst unzureichend. In diesem Zusammenhang drohen ebenfalls Funktionsverlust und Leerstand.

Problematische Gemengelage zwischen Wohnen und Gewerbe an der Bahn

Das zwischenzeitlich ungenutzte Gelände eines ehemaligen Landmaschinenbetriebs an der Bahn wird inzwischen durch die EVB genutzt. Eine Nachnutzung erschien zunächst wegen der unzureichenden Erschließung äußerst schwierig. Ein Abbruch und die Neubebauung zu Wohnzwecken wäre wegen des benachbarten Bahnbetriebs nicht möglich gewesen. Die Gemengelage mit der Nähe zwischen Bahn, Gewerbe und Wohnnutzung ist städtebaulich äußerst problematisch.

Bei der längerfristigen Umstrukturierung in diesem Bereich ist zu beachten, dass die vorhandene gewerbliche Bebauung auch als Puffer und Abschirmung zwischen den nördlich angrenzenden Wohngebieten und den Bahnanlagen wirksam ist.

Teile des Untersuchungsgebietes sind so beschaffen, dass man sie als integralen Bestandteil der Innenstadt ansehen muss. Diesem Anspruch werden sie bislang aber nur unzureichend gerecht.

Funktion der Bahnhofstraße als Teil der Innenstadt und der Achse zwischen Bahnhof und See unzureichend wahrgenommen

Dies gilt vor allem auch für die Achse vom Bahnhof über die Bahnhofstraße zum Stadtzentrum (über das Sanierungsgebiet) und darüber hinaus zum Vörder See, die als wesentlicher Teil der Innenstadt Bremervördes zu bewerten ist. Mit der Entwicklung des Bahnbetriebes muss auch die Bahnhofstraße wieder an Profil gewinnen und das Stadtbild Bremervördes positiv prägen. Der Verbindung vom Bahnhof zum Zentrum und zum Vörder See fehlt es an Attraktivität für Fuß-

Das Bahngelände der EVB – Blick in Richtung Südost (l), Bahnhofsvorplatz vor der Umgestaltung im Jahr 2004 (m), Blick aus der Fußgängerzone Brunnenstraße über die Alte Straße hinweg in die Bahnhofstraße (r)



gänger und Radfahrer. Der Bahnhofsvorplatz bedurfte zum Zeitpunkt der vorbereitenden Untersuchungen einer neuen Struktur und Gestaltung. Inzwischen ist er aufgewertet und umgestaltet worden.

Das Sanierungsgebiet ist außerdem Bindeglied zwischen der Innenstadt und den südlichen Stadtbezirken mit den dortigen Schulen, Sportanlagen und dem Krankenhaus. Dieser Funktion wird es nicht gerecht.

Öffentliche Grünflächen, auch Kinderspielplätze, gibt es im Sanierungsgebiet nicht.

Alles in allem zeigt sich, dass die grundsätzlich erfolgreiche Entwicklung der Bremervörder Innenstadt der vergangenen Jahre am Sanierungsgebiet vorbeigegangen ist. Das Sanierungsgebiet wird seiner Bedeutung in so zentraler Lage nur völlig unzureichend gerecht.

Alle genannten funktionalen und strukturellen Mängel finden ihren Ausdruck auch in der Stadtgestaltung. Vernachlässigte Bereiche und tendenziell eher entwertende Nutzungen mehren sich. Außerdem entstehen funktional und gestalterisch beeinträchtigte Straßenräume.

*Funktion als Bindeglied zwischen
Innenstadt und südlichen Stadtteilen
nicht wahrgenommen*

Fehlende öffentliche Grünflächen

Gebiet wird seiner Bedeutung in zentraler Lage nicht gerecht

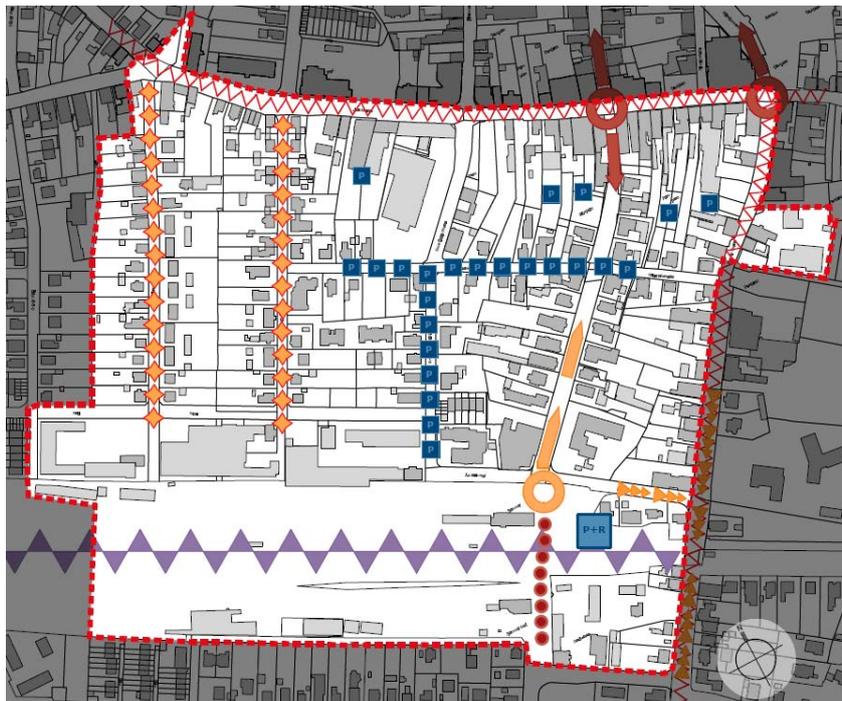
Konfliktkarte Städtebau (VU)

-  unstrukturierte Blockinnenbereiche
-  untergenutzte Gartenbereiche
-  absehbarer Leerstand/ drohender Funktionsverlust
-  diffuser Bahnhofsvorplatz/ Bussbahnhof
-  Wohnnutzung in belasteter Gemengelage
-  Gewerbenutzung in Blockinnenbereich
-  fehlender Anschluss an Regenwasserkanal
-  fehlende Blockkante



Konfliktkarte Verkehr (VU)

-  mangelhafte Übergänge in zentrale Stadtbereiche
-  fehlende Leitfunktion zur Innenstadt / zum See
-  Zäsur durch Bahngelände
-  Zäsur durch starken regionalen Autoverkehr
-  Rückstau an Bahnübergang
-  Gewerbeverkehr in Wohngebiet
-  ungeordnetes Parken in engen Strassen und Hinterhöfen
-  überlasteter Park & Ride Parkplatz
-  ungesicherte fußläufige Querung der Gleisanlagen

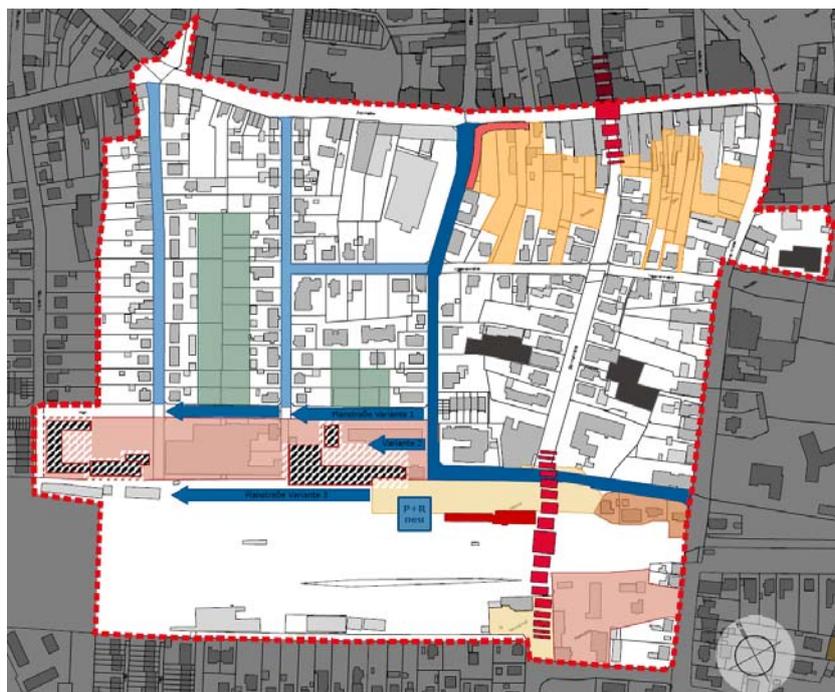


Ziele der Sanierung (VU)

Die Sanierungsziele, die in den vorbereitenden Untersuchungen genannt werden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Aufwertung des Stadtkerns als Wohn- und Arbeits- und Geschäftsstandort
- Anheben der Wohnqualität durch Wohnungsmodernisierungen und Wohnumfeldverbesserungen
- Bauliche Nachverdichtung in Blockinnenbereichen
- Erschließung der Blockinnenbereiche und der Gewerbegrundstücke am Bahnhof
- Aktivierung brachliegender Grundstücke und Gebäude
- Stärkung der Erholungsfunktion durch gestalterische Aufwertung von Platz- und Straßenräumen
- Stadtbildverbesserung
- Verkehrsberuhigung und Verkehrsraumgestaltung
- Verbesserung der Parkraumsituation durch Erschließung und Neuordnung auf den privaten Grundstücken
- Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer
- Umfassende und frühzeitige Beteiligung der Bürger bei Umsetzung von Einzelmaßnahmen

Maßnahmen (VU)



Städtebauliches Konzept Maßnahmen

- Neustrukturierung des Blockinnenbereiches
- behutsame Nachverdichtung der Gärtenbereiche
- Nachfolgenutzung für untergenutzte Gewerbegebiete
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Busbahnhof und Stellplätzen/Funktionsanreicherung des Gebietes
- Auslagerung der belasteten Wohnnutzung und Reorganisation des verinselten Areals
- Auslagerung von störenden Gewerbebetrieben
- Umnutzung oder Abriss von Gebäuden
- Bauliche Gestaltung
- Neubau/Schliessen der Blockkante
- Brückenfunktion
- Verbesserte Anbindung/Erschließung des Gewerbegebietes
- Hochstufung zur innerörtlichen Strasse
- Verbesserung der Erschließung unter Berücksichtigung der Wohnfunktion und geordneter Stellplatzsituation

Veränderte Rahmenbedingungen gegenüber der VU

Gegenüber dem Stand der vorbereitenden Untersuchungen haben sich die Ausgangsbedingungen für die Planung in einigen Punkten geändert, ohne dass die städtebaulichen Missstände behoben oder die Grundzüge des Sanierungskonzeptes berührt wären. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Punkte:

Andere Verkehrsströme nach Bau der Westumgehung

Der Bau der Westumgehung (K 102) hat zu wesentlich anderen Verkehrsströmen geführt. Die Voraussetzungen für ein Verkehrskonzept sind dadurch gravierend anders. Die Notwendigkeit für eine noch in der VU angedachte Führung des Durchgangsverkehrs durch die Ernst-Bode-Straße ist entfallen. Mit der Alten Straße kann konzeptionell anders umgegangen werden, da hier deutlich weniger Verkehr fließt als noch 2005.

Bahnhof und Bahnhofsvorplatz inzwischen neu gestaltet

Das Bahnhofsgebäude und auch der Bahnhofsvorplatz sind inzwischen neu gestaltet worden. Der Bereich am Bahnhof hat dadurch deutlich an Attraktivität gewonnen und rückt somit als Knotenpunkt in der Achse durch die Innenstadt zum Vörder See in den Vordergrund. Dies gilt umso mehr, als dass der schienengebundene Personennahverkehr in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut werden konnte.

Hafenhinterlandverkehr lässt Güterverkehr auf Bahn stark ansteigen

Aktuelle Planungen zur Führung des Hafenhinterlandverkehrs lassen eine deutliche Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke durch Bremervörde erwarten. Damit stellen sich die Probleme einer erhöhten Barrierewirkung durch die Bahn (häufiger geschlossene Schranken am Bahnübergang) sowie auch eine höhere Lärmentwicklung.

EVB als Folgenutzung für Grundstück ehemaliger Landmaschinenhandel an der Bahn

Das Gelände des ehemaligen Landmaschinenhandels, das zur Zeit der VU brach gefallen war, ist inzwischen durch die EVB bezogen worden. Die Befürchtungen eines längeren Leerstandes und Verfallens der Bausubstanz haben sich insoweit nicht bestätigt. Das Problem der unzureichenden Erschließung bleibt jedoch bestehen.

Stader Saatzucht betreibt in Zukunft nur Haus- und Gartenmarkt im Gebiet

Die Stader Saatzucht beabsichtigt, den Standort im Sanierungsgebiet auf den Umbau zu einem Haus- und Gartenmarkt zu beschränken. Landwirtschaftlicher Verkehr, wie er noch zur Zeit der VU in den angrenzenden Straßen auftrat, würde damit entfallen.

Betriebe im Blockinnenbereich nicht als störend empfunden

Für die Betriebe in den Blockinnenbereichen westlich und östlich der Bahnhofstraße, die als Ergebnis der VU als störend für die Wohnnutzung eingeschätzt wurden, ist inzwischen nach Aussagen der Anwohner

Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplatz wurden 2007 erneuert.



ner in den Arbeitskreisen klargestellt, dass es keine Störwirkung gibt.

Im Blockinnenbereich zwischen Ludwigstraße und Ernst-Bode-Straße hat es inzwischen auf der Grundlage von § 34 BauGB eine Nachverdichtung gegeben. Das Ziel einer weiteren Nachverdichtung muss hier nicht weiter aufrecht erhalten bleiben.

Nachverdichtung in Blockinnenbereich zum Teil fortgeschritten

Die Wohnstätte Stade hat konkrete Planungen, auf ihren Grundstücksflächen zwischen Ludwigstraße und Johann-Kleen-Straße eine Neubebauung zu errichten. Für die Sanierung ergibt sich dadurch ein Handlungsbedarf, steuernd Einfluss zu nehmen, um eine geordnete, verträgliche Nachverdichtung zu erreichen.

Wohnstätte plant Nachverdichtung in Blockinnenbereich

Für das ehemalige Stadtwerkegelände gibt es Überlegungen, die Jugendbegegnungsstätte hierhin zu verlagern sowie eine Kindertagesstätte und ein Familienzentrum anzusiedeln. Auch im Zusammenhang mit einer neu zu schaffenden Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer am Bahnhof sind diese Gemeinbedarfseinrichtungen eine geeignete Folgenutzung an zentraler Stelle.

Gemeinbedarf als Folgenutzung für ehemaliges Stadtwerkegelände

Der Supermarkt Krause an der Alten Straße prüft Umstrukturierungen. Ein Umbau mit einer Neuordnung der Grundstücksflächen kann zu einer städtebaulichen Aufwertung des Bereichs bei gleichzeitiger Sicherung eines wichtigen Einzelhandelsstandortes führen.

Umstrukturierung Supermarkt Krause

Ziele des Einzelhandelskonzeptes

Seit 2005 steuert die Stadt die Entwicklung des Einzelhandels in Bremervörde auf der Basis des GMA-Einzelhandelskonzeptes. Die Handlungsempfehlungen dieses Einzelhandelskonzeptes nimmt die Stadt zusammen mit den Einzelhändlern und Dienstleistern in Angriff.

Für die Förderung des Einzelhandels wurde das städtebaulich integrierte Versorgungszentrum Innenstadt abgegrenzt, in dem der Einzelhandel und Dienstleistungen innerhalb eines überschaubaren, fußläufig erlebbaren Bereichs entwickelt werden soll. Kriterien des Zentrums sind

- Kompaktheit der Bebauung
- Städtebauliche Identifikationswirkung der Baustruktur
- Nutzungsdichte und –vielfalt des Geschäfts- und Dienstleistungsbesatzes
- Konzentration der zentralörtlich bedeutsamen Versorgungseinrichtungen in einem fußläufig erlebbaren Bereich (Nachbarschaftsidee)
- Schwerpunktbildung des Einzelhandels in punkto Betriebsbesatz, Verkaufsflächenbestand und Umsatztätigkeit
- Funktionsfähige Einbindung in das Netz des fußläufigen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs

Das Einzelhandelskonzept zeigt auf, dass den im Versorgungszentrum im März 2005 ermittelten 95 Einzelhandels- und Ladenhandwerksbetrieben 20 Leerstände gegenüberstehen. Diese Leerstands-

quote von ca. 21 % liegt erheblich über den Werten vergleichbarer Mittelstädte von 5 bis 8 %.

Der innerstädtische Versorgungsbereich wurde mit der „roten Linie“ umgrenzt. Sie gilt als Leitlinie für die Verwaltung und die Politik, wenn über Ansiedlungs- und Standortfragen entschieden werden muss. In diesem abgegrenzten Bereich soll der Einzelhandel durch eine Angebotsverdichtung und –ergänzung gefördert und verstärkt werden. Die Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches ist ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung.

Durch die Festlegung der „roten Linie“ soll im Rahmen des Umsetzungskonzeptes die Stärkung der Innenstadt durch Neuansiedlung und Modernisierung erreicht werden. Das gilt auch für den Abbau des hohen Leerstandsanteils von über 20 Prozent und von Mindernutzungen, die Gestaltung des Rathausmarktes und anderer Bereiche innerhalb des abgegrenzten „innerstädtischen Versorgungszentrums“.

Im Steuerungsprozess ist es z.B. gelungen, für das frühere Postgrundstück, das im Bereich der „roten Linie“ liegt, die Ansiedlung eines Lebensmitteldiscounters als Folgenutzung für die Post umzusetzen.

Ein Ziel der Stadtentwicklung ist es außerdem, großflächige Einzelhandelsbetriebe mit innenstadtrelevanten Sortimenten aus den Gewerbegebieten herauszuhalten. Entsprechende Bebauungsplan-änderungen hat die Stadt inzwischen vorgenommen.

Innenstadt mit „Roter Linie“ als zentraler Versorgungsbereich (GMA 2005)



Ziele des integrierten städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes der Stadt Bremervörde

Dieses im Jahr 2007 entwickelte Konzept trifft zur Innenstadtentwicklung unter anderem die folgenden Aussagen:

Bewertet man Aussagen der „Nachhaltigen Stadtkonzeption Bremervörde 21“ aus dem Jahr 2002, so ist aus heutiger Sicht die als Stärke herausgearbeitete „kompakte Innenstadt mit kurzen Wegen“ zumindest zu relativieren. Aus planerischer Sicht, aber auch aus dem Einzelhandelskonzept 2005 wurde sehr deutlich, dass der durch Einzelhandel geprägte Bereich der Innenstadt aus heutiger Sicht räumlich zu ausgedehnt ist und eben nicht die erforderliche Kompaktheit aufweist. Angesichts des Strukturwandels, der sich im Einzelhandel vollzieht und u. a. die Bedeutung filialisierter Betriebsformen gegenüber eigentümergeführten Betrieben verschiebt, sind die Wege in der Bremervörder Innenstadt zwischen den Betrieben aus heutiger Sicht bereits zu weitläufig. Eine größere Konzentration, eine Verdichtung der Angebote und damit der Besucherfrequenz ist anzustreben. (...)

Ein Problem für die Attraktivität der Innenstadt ist neben der Weitläufigkeit auch der erhöhte Leerstand bei den Geschäften. Hier könnte ggf. ein anderes Verkehrskonzept mit z.B. Mischverkehrsflächen an Stelle der Fußgängerzonen hilfreich entgegenwirken. Die Einkaufsaktivität könnte besonders durch Maßnahmen im Bereich der Marktstraße weiterentwickelt werden und wird von der Errichtung des Fachmarktzentrums an der Bremer Straße profitieren.

Der Imagewert der Stadt Bremervörde konnte behutsam weiterentwickelt werden. Aber auch in diesem Punkt liegen erhebliche Potenziale, für künftige Verbesserungen. Als „STADT DER SINNE“ ist manches vorzuweisen und doch bleibt vieles in der Zukunft zu leisten.

Es wird angestrebt, Bremervörde als attraktiven Einkaufsstandort, als Stadt des Erlebniseinkaufs zu stärken und weiterzuentwickeln.

Für den Einzelhandel führt das Entwicklungs- und Wachstumskonzept folgende Ziele auf:

- Sicherung und Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches
- Verhinderung einer Dezentralisierung des innenstadtrelevanten Einzelhandels
- Stärkung der Zentralität Bremervördes durch aktive Standortentwicklung für nicht innenstadtrelevanten Einzelhandel
- Gestalterische Aufwertung der Innenstadt

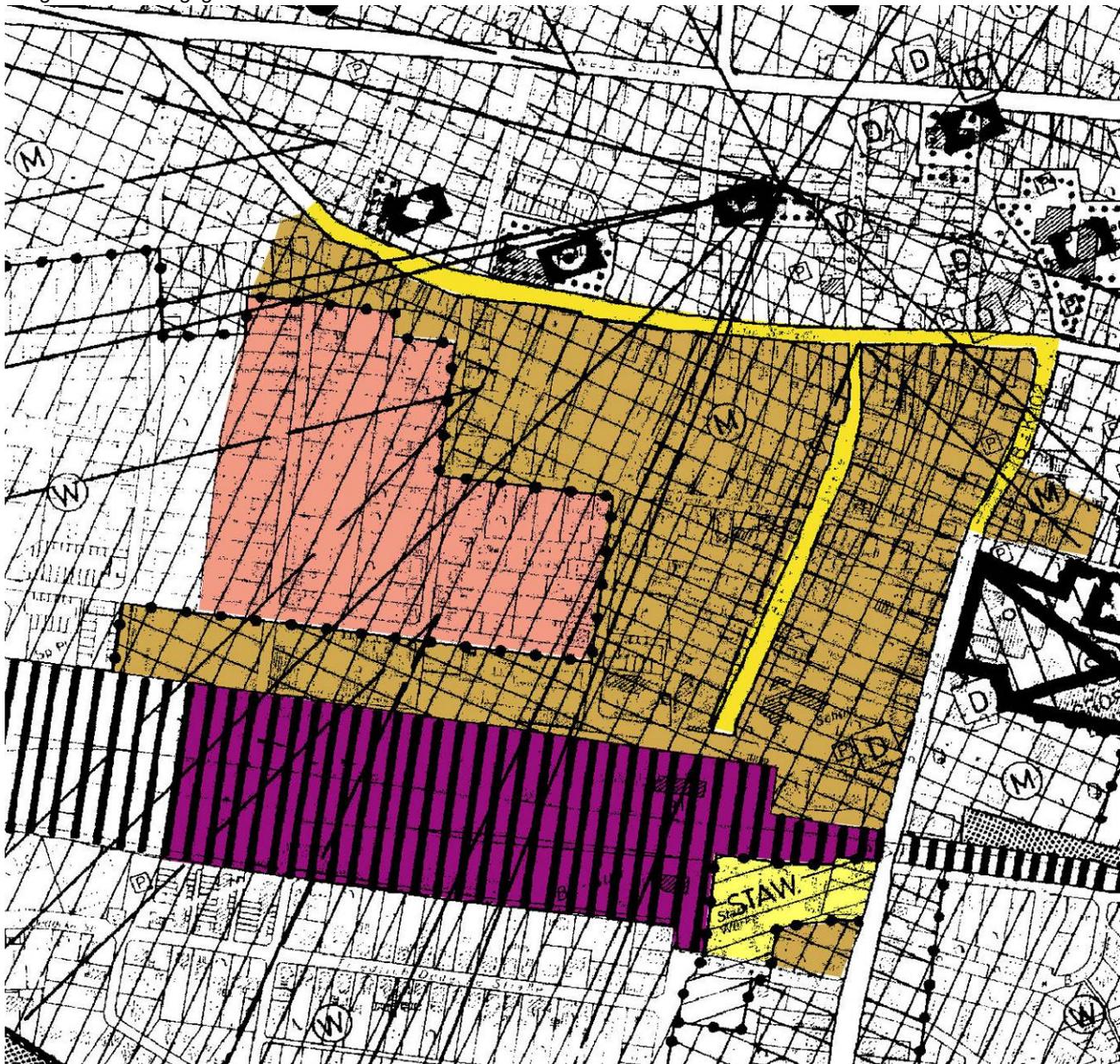
Geltendes Planungsrecht

Flächennutzungsplan der Stadt Bremervörde

Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Flächen für Versorgung

Der Flächennutzungsplan der Stadt Bremervörde stellt innerhalb des Plangebietes Wohnbauflächen (W), gemischte Bauflächen (M), die Bahnanlagen und als Fläche für Versorgungsanlagen die ehemaligen Stadtwerke (heute EWE) dar. Auch die Gewerbebetriebe an der Bahn liegen in gemischten Bauflächen. Absehbarer Änderungsbedarf besteht in Bezug auf die Fläche für Versorgungsanlagen, da der Standort von der EWE aufgegeben wurde.

Abb.: Ausschnitt aus dem 2. Flächennutzungsplan–Teilplan 1 Stadtkern Teil A(West) M. 1:5000 mit farblicher Hervorhebung des Sanierungsgebietes



Bebauungspläne

Im Plangebiet und seinem Umfeld gibt es eine Reihe von Bebauungsplänen, aber auch größere unbeplante Innenbereichsflächen. Zu nennen sind folgende Bebauungspläne mit Geltungsbereichen oder Teilgeltungsbereichen im Sanierungsgebiet:

Nr. 9 „Stadtkern“ für einen Abschnitt der Bremer Straße im Bereich der Einmündung zur Alten Straße – MK

Rechtskräftige Bebauungspläne im Plangebiet

Nr. 14 „Flutstraße“ für einen weiteren südlich angrenzenden Abschnitt der Bremer Straße – MI

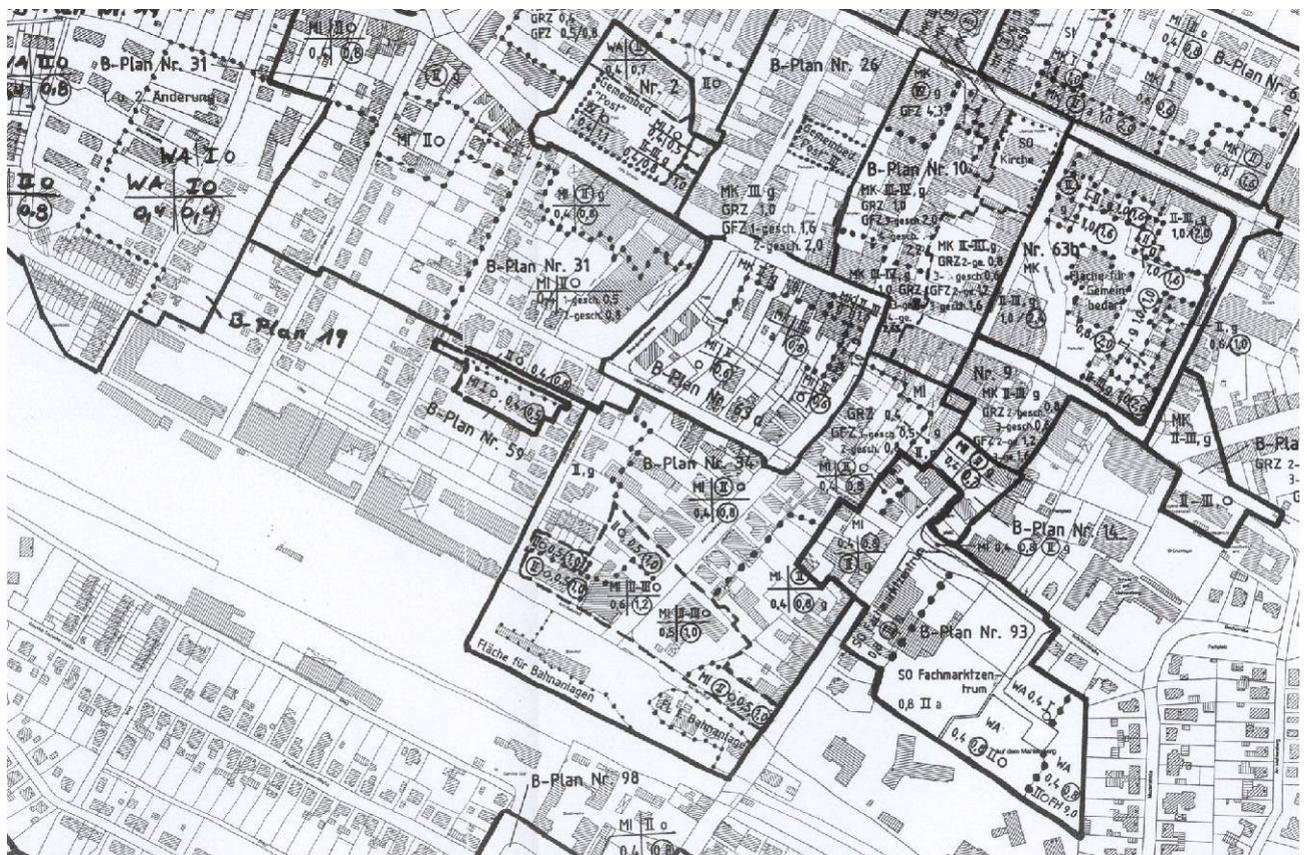
Nr. 31 „Alte Straße/Dammstraße“ für Teile des sog. Rezessgebietes (Johann-Kleen-Straße, Ludwigstraße, Hagenahstraße) und die nördlich angrenzenden Teile der Innenstadt – WA, MI und kleinere Anteile MK

Nr. 34 „Zwischen Bundesbahn und Hagenahstraße“ für den Bereich am Bahnhof, untere Bahnhofstraße und Teile der Hagenahstraße – überwiegend MI, Bahnanlagen

Nr. 59 „Zwischen Ludwigstraße und Ernst-Bode-Straße“ für einen Blockinnenbereich zwischen Ludwigstraße und Ernst-Bode-Straße – MI

Nr. 93 „Bremer Straße / Schubertstraße“ für Teilflächen im Bereich Bremer Straße / Hagenahstraße / Schubertstraße – SO „Fachmarktzentrum“, MI und WA

Übersicht der Bebauungspläne im Bereich des Sanierungsgebietes



Unbeplant sind die gewerblich genutzten Flächen an der Bahn und unmittelbar nördlich angrenzende Bereiche mit Wohnnutzung, große Teile der Bahnanlagen und die südlich angrenzenden Bereiche.

Ggf. ist es nötig, einzelne Bebauungspläne zu ändern, um die Ziele der Sanierung verwirklichen zu können. Dies wird die Stadt Bremervörde auf der Grundlage der Rahmenplanung prüfen und entsprechend den Erfordernissen auch durchführen.

Sonstige Planungen / Fachbeiträge / Gutachten

Auswirkungen der künftigen Hafenhinterlandverkehre

Im Jahr 2008 wurden Pläne und Prognosen für die Entwicklung des Hafenhinterlandverkehrs mit einer Verlagerung erheblicher Teile des Güterverkehrs zwischen den deutschen Nordseehäfen auf die Schiene bekannt. Die EVB geht mittelfristig von einer Zunahme des Güterverkehrs von ca. 20 Zügen pro Tag bzw. ca. einem Zug pro Stunde aus. Die Anzahl der Schrankenschließungen am Bahnübergang Bremer Straße/Gnarrenburger Straße würde damit tagsüber im Mittel von drei auf vier pro Stunde steigen.

Da diese Entwicklung einen erheblichen Effekt auf die Verkehrsflüsse in Bremervörde und besonders auf das Sanierungsgebiet haben wird, hat die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert Anfang 2009 die Auswirkungen weiterer Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Bremer Straße/Gnarrenburger Straße auf die Verkehrsabwicklung im Sanierungsgebiet untersucht und ist dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen:

Analyse der vorhandenen Situation: Die Rückstauhäufigkeiten und -längen, die gegenwärtig durch das Schließen der Schranken am Bahnübergang erreicht werden, wurden erfasst. In der Bremer Straße belegt der mittlere Rückstau tagsüber mit einer Länge von rd. 95 m etwa die Hälfte des Straßenabschnittes bis zur Hagenahstraße. Im Zuge der Gnarrenburger Straße reichen die mittleren Rückstaulängen mit rd. 105 m bis zur Einmündung Am Bahnhof Süd. Insbesondere am Nachmittag steigen die Staulängen in der Bremer Straße an. Der längste Rückstau reichte mit 180 m bis zur Hagenahstraße. In der Gnarrenburger Straße standen die Kfz. maximal bis zum Oereler Kanal (rd. 300 m). In der Straße Am Bahnhof wurde häufig kein Rückstau, teilweise ein kurzer Rückstau von ein oder zwei Kfz. und maximal eine Staulänge von rd. 42 m festgestellt.

Prognose: Die zu erwartenden Schrankenschließungszeiten von mehr als fünf Minuten führen zu deutlich längeren Rückstaus (in der Bremer Straße und Gnarrenburger Straße im Regelfall zwischen 200 und 300 m). Zumindest in den Hauptverkehrszeiten sind diese Rückstaus von bis zu 400 m problematisch, da sie in der Bremer Straße über den Knoten mit der Alten Straße hinaus reichen können. Für die Straße Am Bahnhof werden Rückstaus von rd. 75 m prognostiziert. Bei diesen Berechnungen wurde berücksichtigt, dass die Verkehrsbelastungen dieses Straßenabschnittes steigen werden, wenn die geplanten Veränderungen im Straßennetz des Sanierungsgebietes umgesetzt sind.

Lösungsmöglichkeit: Verkehrstechnische Probleme können durch betriebliche Maßnahmen der EVB verringert werden, indem die zu-

sätzlichen Güterverkehre möglichst außerhalb der Hauptverkehrszeiten fahren und die Schrankenschließungszeiten optimiert werden. Für die Rahmenplanung ergibt sich daraus kein spezieller Handlungsbedarf.

Für die Rahmenplanung haben über die genannten Planungen, Unterlagen und Konzepte folgende ergänzende Unterlagen eine Relevanz:

Weitere Konzepte

- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bremervörde 2001; darauf aufbauend die Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan „Innenstadt Süd“ (Stand: November 2009) der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover.
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept als vorbereitende Untersuchungen zum Programm „Stadtumbau West“ der Stadt Bremervörde (Stand: September 2008)
- Bericht „Bremervörde 21 – BürgerInnen gestalten Zukunft!“ zum örtlichen Agenda-Prozess und den Bemühungen um eine nachhaltige Stadtentwicklung

4 Leitziele der Sanierung

Aufbauend auf den vorbereitenden Untersuchungen und den Diskussionen in den Arbeitskreisen werden die Leitziele für die Quartiersentwicklung schematisch in einem Plan darstellt. Die schematische Darstellung soll als Überblick dienen und veranschaulicht die Einbettung der geplanten Entwicklung in den gesamtstädtischen Kontext. Die Ziele werden in den Konzepten verfeinert und auf die Ebenen Verkehr, Nutzungen und Gestaltung heruntergebrochen. Der Rahmenplan entwickelt daraus Einzelmaßnahmen, die im Rahmen des Förderprogramms umgesetzt werden sollen.

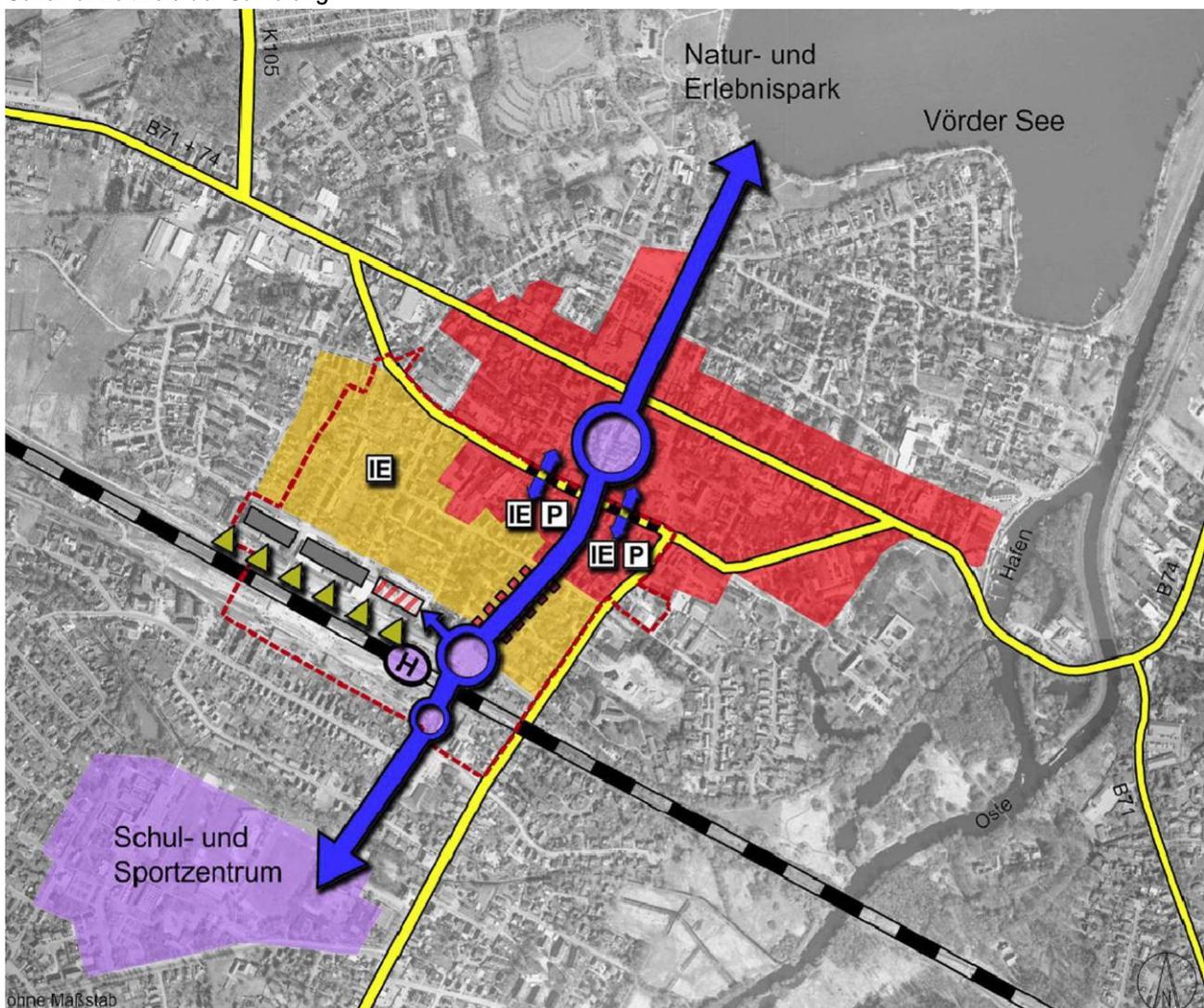
*Stärkung der Versorgungsfunktion
vorrangig*

Vorrangiges Leitziel ist entsprechend der Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ die Stärkung der Versorgungsfunktion. Daher gilt dem Bereich im Sanierungsgebiet, der innerhalb des innerstädtischen Versorgungszentrums („rote Linie“) liegt, ein besonderes Augenmerk.

Attraktivität der Alten Straße erhöhen

Hier ist insbesondere auch die Aufhebung der Barrierewirkung der

Schema: Leitziele der Sanierung



Alten Straße von großer Bedeutung. Im Zuge einer Umgestaltung soll hier ein attraktiverer Geschäftsbereich geschaffen werden, der eine Erweiterung und Ergänzung des innerstädtischen Versorgungsbereichs darstellt und somit zur Attraktivität des Stadtkerns beiträgt. Dabei ist es neben Modernisierungsmaßnahmen an Gebäuden und in Ladenbereichen auch erforderlich, die Parkraumsituation und die Anlieferung für die Geschäfte zu verbessern.

Die Versorgungseinrichtungen entlang der Bahnhofstraße sollen ebenfalls gestärkt werden. Das vorhandene Angebot an Dienstleistungen, Arztpraxen, etc. stellt eine wichtige Ergänzung der innerstädtischen Versorgung an geeigneter Stelle zwischen Einkaufsbereich und Bahnhof dar.

Die Bahnhofstraße soll darüber hinaus als Teil einer Hauptverbindungsachse für den Radverkehr zwischen Engeo mit dem Schul- und Sportzentrum, dem Bahnhof, der Innenstadt und dem Vörder See aufgewertet werden. Auf dieser Achse sollen die verschiedenen Stadtbereiche – Quellgebiete und Ziele des Radverkehrs – miteinander verknüpft werden, um den hier schon recht starken Radverkehr (vor allem Schüler) zu unterstützen und weiter zu fördern. Dazu ist auch die Schaffung einer geordneten Bahnquerung erforderlich.

Der Bahnhofsbereich soll in seiner Funktion als Knotenpunkt für den ÖPNV gesichert und gestärkt werden. Die genannte Hauptverbindungsachse für den Radverkehr trägt dazu bei.

Einen weiteren Ergänzungsstandort für die innerstädtische Versorgung bildet das Grundstück der Stader Saatzucht in direkter Nähe des Bahnhofs, auf dem der Standort des Haus- und Gartenmarktes gefestigt werden soll.

Die Stärkung der Wohnfunktion ist ebenfalls ein wichtiges Leitziel. Denn die innenstadtnahen Wohngebiete tragen mittelbar auch zur Stärkung des Einzelhandels im Zentrum bei. Die Wohngebiete sollen einerseits ihren grünen Charakter bewahren, andererseits soll aber auch eine behutsame und qualitätvolle Nachverdichtung ermöglicht und gesichert werden.

Das Gewerbe entlang der Bahn soll am Standort erhalten bleiben. Die Gebäude wirken lärmabschirmend für die benachbarte Wohnbebauung. Wichtig ist hier eine Verbesserung der Erschließungssituation. Dadurch kann auch die Verträglichkeit mit dem benachbarten Wohngebiet – durch das derzeit auch der gewerbliche Verkehr läuft – verbessert werden.

Zusammenfassung: Leitziele der Sanierung

- Stärkung der zentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt
- Beseitigung der Barrierewirkung und Erhöhung der Attraktivität der Alten Straße zur Förderung der Geschäftsnutzung
- Sicherung der Ergänzungsfunktion der Bahnhofstraße
- Schaffung einer attraktiven Haupt-Radwegeverbindung Engeo – Bahnhof – Innenstadt – Vörder See
- Stärkung des Bahnhofs als Knotenpunkt für den ÖPNV
- Erhaltung und Entwicklung des Gewerbes an der Bahn
- Stärkung der innerstädtischen Wohnfunktion

Ergänzungsfunktion der Bahnhofstraße für die Innenstadt

Hauptverbindung für Radverkehr zwischen Engeo, Bahnhof, Innenstadt, Vörder See

Bahnhof als Knotenpunkt für ÖPNV stärken

Grundstück Stader Saatzucht als Ergänzungsstandort für Innenstadt

Stärkung der Wohnfunktion

Gewerbe an der Bahn erhalten

Zusammenfassung

5 Städtebauliches Entwicklungskonzept

Verkehrskonzept

In den ersten Sitzungen der Arbeitskreise hat sich gezeigt, dass der Verkehr ein Schlüsselthema für die Entwicklung des Gebietes darstellt. Die Vorschläge aus den vorbereitenden Untersuchungen stellen aus heutiger Sicht keine befriedigende Lösung für die Verkehrsthematik mehr dar. Einzelne Punkte, wie z.B. die Führung des Durchgangsverkehrs durch die Ernst-Bode-Straße, stießen auf heftigen Widerstand der Anwohner. Neue Entwicklungen, wie zum Beispiel die Effekte der Entlastungsstraße K 102, bieten auf der anderen Seite neue Ansätze für Lösungen.

In den Arbeitskreisen wurden Verkehrsprobleme und Chancen für die Verkehrsentwicklung im Sanierungsgebiet intensiv erörtert. Für die Entwicklung eines Konzeptes wurden die Problempunkte aus Sicht der Arbeitskreis-Teilnehmer gesammelt und ausgewertet. Für das Verkehrskonzept lassen sich darauf aufbauend die folgenden Ziele formulieren:

Verkehrsziele

Verkehrsziele

- Aufheben der Barriere Alte Straße (zur besseren Anbindung des Quartiers an den Stadtkern)
- Schaffen einer Haupt-Radverkehrsachse Engeo – Bahnhof – Bahnhofstraße – Innenstadt – Vörder See
- Vermeiden von Durchgangsverkehr im Gebiet
- Vermeiden von Lkw-Verkehr in den Wohnstraßen
- Verbesserung der Anbindung des Gewerbes an der Bahn
- Schaffen von Parkmöglichkeiten in innenstadtnahen Blockinnenbereichen
- Verbesserung der Anlieferung für Geschäfte der Alten Str.
- Gestalterische Verbesserungen im Straßenraum, insbes. Gehwege
- Beseitigung von Gefahrenpunkten (insbesondere an Kreuzungen / Einmündungen)

Entwicklung einer Verkehrskonzeption durch Fachplaner

Untersuchungen und Entwicklung von Lösungsstrategien

Um die Sanierung vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung des Verkehrsthemas auf eine fundierte Grundlage zu stellen, wurde die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert aus Hannover, die auch den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Bremervörde aufgestellt hat, mit einer Verkehrsuntersuchung beauftragt, die in den Rahmenplan einfließen soll.

Das Verkehrsmodell, das auch dem VEP zugrunde liegt, wurde von den Fachplanern mit den neuen Zählergebnissen geeicht. Wichtige Ergebnisse der Zählungen sind u.a.:

- Die deutliche Entlastung der Alten Str. / Bremer Str. durch den Neubau der Entlastungsstraße K 102 wurde bestätigt (-3.000 bis -4.000 Kfz/Tag)
- Radverkehr: Ein beachtlicher Verkehr quert die Bahn (Bremer Straße 1.800, Bahnhof 950 Radfahrer)

Ergebnisse der Verkehrszählungen und Analyse

Unter anderem ist hieraus abzulesen, dass die rund 11.500 Fahrzeuge pro Tag, die vor dem Bahnübergang Gnarrenburger Straße gezählt wurden, sich wie folgt verteilen:

- Verkehrsstrom Richtung Westen über Alte Straße und Dammstraße: etwa 1.300 Kfz/Tag (Durchgangsverkehr ist zum großen Teil schon auf die K 102 verlagert)
- Verkehrsstrom Richtung Osten über Großer Platz und Ostebrücke: etwa 4.500 Kfz/Tag (eine spürbare Reduzierung bzw. Verlagerung dieses Verkehrsstroms wird mangels möglicher Ausweichstrecken auch in Zukunft kaum möglich sein).

Bei den restlichen Verkehren handelt es sich ganz überwiegend um innerstädtische Quell- und Zielverkehre.

Die Ergebnisse dieser Verkehrsanalyse ermöglichten eine Neubetrachtung bei der Planung, bei der auch die Anregungen aus den Arbeitskreisen berücksichtigt wurden. Im Ergebnis wurde nach intensiver Diskussion in den Arbeitskreisen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ein Konzept zur Verkehrsführung mit Einzelmaßnahmen im Straßennetz und Gestaltungsvorschlägen erarbeitet, das die folgenden Merkmale aufweist:

neue Ansätze für die Planung aufgrund der Zählergebnisse

- Alte Straße: Tempo 20-Zone zwischen Bremer Straße und Ernst-Bode-Straße, Umgestaltung der Alten Straße z.B. mit Parkstreifen / vereinzelt ggf. Ladezonen, Bäumen; Radfahrer auf die Fahrbahn, Verschwenkungen der Fahrbahn
- Die Bahnhofstraße wird nur auf einem kurzen Stück im Norden als Einbahnstraße geführt, um dort den Gefahrenpunkt der Einmündung in die Alte Straße zu entschärfen. Die übrigen Abschnitte der Bahnhofstraße haben weiterhin Begegnungsverkehr.
- Der Radverkehr in der Bahnhofstraße verbleibt auf der Fahrbahn.
- Die Straßen im Sanierungsgebiet mit Ausnahme der Straße „Am Bahnhof“, der Bremer Straße und des nördlichen Abschnitts der Ernst-Bode-Straße werden zur Tempo-30-Zone umgewidmet. Das bedeutet auch eine Rechts-vor-links-Regelung an den Kreuzungen im Sanierungsgebiet.
- Ernst-Bode-Straße: im südlichen Abschnitt Einbahnstraße nach Norden mit schmalerer Fahrbahn, einseitigem Parkstreifen und neu gestalteten Gehwegen beidseitig
- Hagenahstraße: mittlerer Abschnitt Einbahnstraße nach Westen
- Gewerbe an der Bahn: separiert erschlossen über eine neue Erschließungsstraße
- Verbindung Wohnstraßen: zwischen Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße, in Einbahnrichtung zur Ludwigstraße befahrbar)

Merkmale der Verkehrskonzeption

Bausteine des Verkehrskonzeptes

Verbesserung der Anbindung an das Geschäftszentrum

Ein zentrales Ziel der Sanierung ist die Verbesserung der Anbindung des Quartiers, insbesondere aber auch der Geschäfte auf der Südseite der Alten Straße, an das Geschäftszentrum der Innenstadt. Dazu ist es wichtig, mit geeigneten Maßnahmen die Barrierewirkung der Alten Straße zu verringern.

verkehrsberuhigter Geschäftsbereichs mit Tempo 20 km/h an der Alten Straße (Abschnitt Ost)

Im Abschnitt der Alten Straße zwischen den Einmündungen Bremer Straße und Ernst-Bode-Straße soll ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereichs mit Tempo 20 km/h eingerichtet werden. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan lassen eine solche Maßnahme zu. Der Kfz-Verkehr soll durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen westlich und östlich des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs gebremst werden.

Vermeidung von Durchgangsverkehr: Tempo 30 km/h im Quartier, einzelne Abschnitte als Einbahnstraßen

Um möglicherweise entstehenden Schleichverkehr durch das Gebiet zu verhindern, ist eine Einbahnstraßenregelung im mittleren Abschnitt der Hagenahstraße (noch Westen) und im südlichen Abschnitt der Ernst-Bode-Straße (nach Norden) erforderlich. Eine weitere Einbahnstraße wird – auch aus Gründen der Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich – auf den nördlichen Teilabschnitt der Bahnhofstraße (in Richtung Süden) geschaffen. Im übrigen Gebiet wird (mit Ausnahme der Alten Straße, der Bremer Straße, des nördlichen Abschnitts der Ernst-Bode-Straße und der Straße „Am Bahnhof“) zur Verkehrsberuhigung eine Tempo-30-Zone eingerichtet.

Verbesserung beim ruhenden Verkehr im Straßenraum

Problematisch ist die Situation des ruhenden Verkehrs. Dies betrifft zum Teil die Straßen im Gebiet – durch ungeordnetes Parken am Fahrbahnrand und auf den schmalen Gehwegen. Hier sollen im Zuge der Neugestaltung von Straßen Verbesserungen erreicht werden. Zum Beispiel schafft die geplante Einbahnstraßenregelung in der Hagenahstraße neue Spielräume für zusätzliche Stellplätze.

Geordnete Stellplatzanlagen in Blockinnenbereichen

Eine Verbesserung soll vor allem auch durch die Neuordnung in den beiden Blockinnenbereichen (Quartier 1 und 2) zwischen Alter Straße, Bremer Straße, Hagenahstraße und Ernst-Bode-Straße erreicht werden. Hier sollen im Zuge von Neuordnungsmaßnahmen neue Stellplatzanlagen entstehen, aber auch Anliefermöglichkeiten für Geschäfte an der Alten Straße verbessert werden. Diese sollen durch Fußwege mit der Alten Straße und dem Fachmarktzentrum an der Bremer Straße verbunden werden.

Hauptverbindungsachse Engeo – Bahnhof – Innenstadt – Vörder See

Ein zentraler Punkt im Verkehrskonzept ist die Ausbildung einer Hauptverbindungsachse für den Radverkehr. Diese Achse ist aus gesamtstädtischer Sicht von Bedeutung. Sie dient dazu, den Radverkehr zu fördern und zu bündeln, sowie die verschiedenen gesamtstädtisch bedeutsamen Ziele im Stadtgefüge miteinander zu verknüpfen. Die Achse soll zwischen dem Schulzentrum in Engeo, dem Bahnhof, der Innenstadt und dem Vörder See verlaufen.

Unterführung unter der Bahn für Radfahrer und Fußgänger

Diese Achse durchquert damit das Sanierungsgebiet. Von Bedeutung ist dies für die notwendige Unterquerung der Bahn (Fußgänger- und Radfahrerunterführung) sowie die Aufwertung der Bahnhofstraße. Vom Bahnhof bis zum Vörder See hat die Verbindungsachse außerdem eine Bedeutung für den Tourismus, so dass eine gestalterische Aufwertung bzw. Herausstellung vorgesehen wird.

Die gewerblichen Bauflächen entlang der Bahn sollen über eine neue Erschließungsstraße an den Bereich Am Bahnhof angebunden werden. Dadurch ist es möglich, die bisherige Erschließung über die Ludwigstraße und die Johann-Kleen-Straße aufzuheben. Die beiden Wohnstraßen werden über einen separaten Weg miteinander verbunden, so dass eine Wendeanlage entbehrlich ist.

Neue Erschließung für Gewerbe an der Bahn

Der Bahnhof mit P&R-Parkplatz sowie ZOB sind im Konzept zum Rahmenplan integriert. Die Knotenfunktion für den ÖPNV soll hier gestärkt werden. Dazu dienen auch schon die bereits durchgeführten Umbaumaßnahmen von Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplatz. Auch die Nord-Süd-Achse und die Unterführung dienen der Attraktivität dieses Bereiches, da er noch besser in das Stadtgefüge integriert wird.

Gefahrenschwerpunkte an Knoten und Einmündungen sollen durch Neuordnung bzw. Umgestaltung beseitigt werden.

Zusammenfassung: Verkehrskonzept

Zusammenfassung

- Grundsatz des Konzeptes: Kein Mehrverkehr in den Wohngebieten, Schleichverkehre vermeiden, aber dennoch beruhigende Wirkung an Alter Straße, damit die Anbindung an Innenstadt gelingt.
- Umbau der Alten Straße zwischen Bremer Straße und Ernst-Bode-Straße zur verkehrsberuhigten Geschäftsstraße (Tempo 20-Zone), Verkehrsuntersuchung lässt das zu; flankierend geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen;
- Herausbildung der Achse Bahnhof – Innenstadt – Vörder See (Radfahrerunterführung, Beleuchtungskonzept, Skulpturen-pfad): Bahnhofstraße wird Fahrradachse, attraktive Achse durch die Stadt zwischen See und Innenstadt und Bahnhof und Schulzentrum Engeo
- Neue Fußgänger- und Radfahrerunterführung unter die Gleisanlagen am Bahnhof in Verlängerung der Bahnhofstraße
- Neue Straße für die Erschließung der Betriebe an der Bahn, aber keine Verbindung mit Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße; Verbindung von Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße untereinander durch neuen Wohnweg
- Abseits der Hauptstraßen (Alte Straße, Bremer Straße, Gnarnenburger Straße): Tempo 30, Radverkehr dann auf der Straße
- Verbesserung der Parkraumsituation im Straßenraum und der Gehwege (Barrierefreiheit) bei Neugestaltung von Straßenabschnitten
- Innenstadtnahe Park- und Stellplätze zur Stärkung der Geschäftslagen an der Alten Straße durch Neuordnung in den Blockinnenbereichen
- Fußwegeverbindung durch Blöcke zwischen Geschäftszentrum und Park- und Stellplatzanlagen, auch Fachmarktzentrum an der Bremer Straße anbinden; weitere Verbindungen: Radwegeförderung zum Bahnhof (entlang Bahn / Gewerbe)

Nutzungskonzept

Hinsichtlich der Nutzungen im Sanierungsgebiet gibt es gegenüber dem Bestand wenig Änderungsbedarf. Gemengelagen, bei denen noch im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen Konflikte durch vorhandene Betriebe vermutet wurden, entpuppten sich bei heutiger Betrachtung als unproblematisch.

Auch in den Arbeitskreisen wurden mit Ausnahme eines Neuordnungsbedarfs in Blockinnenbereichen weder Konflikte noch dringende Veränderungserfordernisse diskutiert. So sind die Ziele für das Nutzungskonzept im wesentlichen durch eine Stärkung und einen Ausbau der vorhandenen Nutzungen charakterisiert:

Nutzungsziele

Nutzungsziele

- Stärkung der innerstädtischen Versorgungsfunktionen (Einzelhandel, Dienstleistungen) entlang Alter Straße und Bahnhofstraße
- Standortsicherung für Gewerbe an der Bahn
- Entwicklung von Gemeinbedarfsflächen (für z.B. Jugendbegegnungsstätte, Kinderkrippe, Familienzentrum)
- Stärkung des Bahnhofsbereichs als Knotenpunkt für den ÖPNV
- Entwicklung der Blockinnenbereiche für eine geordnete Stellplatznutzung für die Geschäfte an der Alten Straße
- Stärkung der Wohnfunktion

Im Wesentlichen Übernahme und Stärkung der vorhandenen Nutzungen

Bausteine des Nutzungskonzeptes

Im Nutzungskonzept sind im Wesentlichen die Grundstücke entsprechend ihrer heute prägenden Nutzungen dargestellt, da weitestgehend die vorhandenen Nutzungen gestärkt werden sollen.

Die Darstellung erfolgt in Anlehnung an die Baugebietsarten der Bau-nutzungsverordnung. Nur auf einzelnen Grundstücken bzw. kleineren Flächen sind abweichende Darstellungen gewählt worden. Dies betrifft die Quartiere 1 und 2 südlich der Alten Straße, wo Stellplatzanlagen und Wegeverbindungen in den beiden Blockinnenbereichen zur Konkretisierung in das Konzept aufgenommen wurden, sowie das ehemalige Stadtwerkegelände im Süden des Sanierungsgebietes, auf dem nach dem Konzept eine Gemeinbedarfsnutzung vorgesehen ist. Denkbar wären hier beispielsweise die Nutzung für die Jugendbegegnungsstätte, eine Kinderkrippe und ein Familienzentrum.

Darüber hinaus wird das Grundstück der Stader Saatzucht nicht als Gewerbe, sondern als Mischnutzung dargestellt. Die zurzeit noch dort ansässige landwirtschaftliche Abteilung soll zukünftig ausgelagert und

der Haus- und Gartenmarkt am Standort vergrößert werden. Die übrigen Darstellungen bilden die vorhandenen Realnutzungen ab.

Das Konzept ist auf die Ziele und Darstellungen des Einzelhandelskonzeptes, des Flächennutzungsplans und des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes abgestimmt. Innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs („rote Linie“) sollen sich die für die Innenstadt relevanten Einzelhandelsbetriebe ansiedeln. Eine Ergänzung dieses Angebotes gibt es außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs und in nicht so dichter Folge durch die Läden an der Bremer Straße. Darüber hinaus wird das Gewerbe an der Bahn mit dem vorhandenen Möbelmarkt (Pico) und dem geplante Haus- und Gartenmarkt (Stader Saatzucht) als Ergänzungsstandort für die Innenstadt gesehen. Die großen Gebäude erfüllen hier auch eine Schallschutzfunktion zwischen Bahn und angrenzendem Wohngebiet.

Einzelhandel im zentralen Versorgungsbereich und an Ergänzungsstandorten

Entlang der Bahnhofstraße haben sich Arztpraxen, Dienstleistungen und andere gesundheitsbezogene Einrichtungen etabliert. Dieser Charakter wird auch als wichtige Ergänzung zum Angebot der Innenstadt gesehen und soll daher erhalten und gefördert werden.

Dienstleistungen, Praxen, etc. an der Bahnhofstraße

Der Bahnhof stellt mit dem ZOB einen Knotenpunkt für den ÖPNV dar, dessen Attraktivität ausgebaut werden soll. Dazu tragen gestalterische Maßnahmen, wie z.B. die bereits durchgeführte Modernisierung des Bahnhofsgebäudes und Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, aber auch verkehrsbezogene Maßnahmen, wie die Schaffung einer Unterführung bei.

Bahnhof: Knotenpunkt für ÖPNV, Gemeinbedarf

Im Umfeld sollen sich Gemeinbedarfseinrichtungen konzentrieren. Ansätze dazu sind mit der Berufsschule und dem Kreisarchiv bereits vorhanden. Andere vorhandene Einrichtungen, wie die Jugendbegegnungsstätte (JUBS) und die Kindertagesstätte (im Bahnhof Süd) sollen ihren Erweiterungs- und Erneuerungsbedarf in Bahnhofsnähe decken können. Dazu ist eine Bündelung auf dem brachgefallenen ehemaligen Stadtwerkegelände vorgesehen.

In den sonstigen Bereichen soll das vorhandene innerstädtische Wohnen mit seiner besonderen Qualität – einerseits eine städtische Lage, andererseits ein grüner Charakter – erhalten und gestärkt werden. Hier ist in einem Teilbereich zwischen der Ludwigstraße und der Johann-Kleen-Straße die Sicherung einer behutsamen Nachverdichtung mit neuer Wohnbebauung im Blockinnenbereich vorgesehen.

Innerstädtisches Wohnen stärken (zentral und grün)

Zusammenfassung: Nutzungskonzept

- Übereinstimmung mit Flächennutzungsplan, Einzelhandelsgutachten („Rote Linie“), und dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept
- Innenstadtrelevante Sortimente / Innenstadtentwicklung innerhalb der roten Linie konzentrieren, Ergänzungen durch Einzelhandel an der Bremer Straße
- Vorhandene Ergänzungsstandorte der Innenstadt an der Bahn (Einzelhandel, zugleich mit Schallschutzfunktion für Wohngebiet) sichern

Zusammenfassung

- Entlang der Bahnhofstraße die vorhandenen Nutzungen, wie Dienstleistungen, Praxen und gesundheitsbezogene Einrichtungen stärken
- Im Bereich Bahnhof/Am Bahnhof Süd Gemeinbedarfseinrichtungen konzentrieren sowie den Busbahnhof und Bahnhof attraktiv halten und ausbauen
- In den sonstigen Bereichen das innerstädtische Wohnen mit seinen Qualitäten (innenstadtnah und grün) bewahren und gleichzeitig an geeigneter Stelle behutsam nachverdichten.

Gestaltungskonzept

Im Gestaltungskonzept werden städtebauliche Ziele, wie das Schließen von Baulücken, aber auch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und der Blockinnenbereichen integriert. Einen größeren Raum im Planungsprozess nahm die Bewertung und Zusammenstellung Stadtbild prägender Gebäude ein. In den Arbeitskreisen wurde vor allem die Gestaltung der Blockinnenbereiche diskutiert.

Gestaltungsziele

- Verbesserung der städtebaulich-räumlichen Qualität durch Raumkanten und angepasste Bebauungsstruktur
- gestalterische Qualität bei Neubebauung und Neuordnungsmaßnahmen
- Erhaltung positiv prägender Gebäude, Verbesserung des Erscheinungsbildes von Stadtbild prägenden Gebäuden
- Erhaltung und Entwicklung städtebaulicher Ensembles
- Schaffung gestalterischer Qualitäten im Straßenraum (z.B. Gehwegbefestigungen, Beleuchtungskonzept Alte Str. / Bahnhofstraße) einschließlich Fußgänger- und Radfahrerunterführung im Bereich des Bahnhofs
- gestalterische Aufwertung der Alten Straße zwischen Ernst-Bode-Straße und Bremer Straße

Gestaltungsziele

Methode und Ergebnisse der Stadtbild- und Gebäude-Analyse

Als Grundlage für die Identifikation und Zusammenstellung der Stadtbild prägenden Gebäude im Sanierungsgebiet wurde eine differenzierte Stadtbildanalyse durchgeführt. Dabei wurde nicht nur die prägenden Einzelgebäude erfasst, sondern auch die typischen Merkmale der Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet auf der städtebaulich-gestalterischen und der funktionalen Ebene herausgearbeitet. Die differenzierte Stadtbildanalyse ist gesondert dokumentiert.

Stadtbild prägende Gebäude gesondert dokumentiert

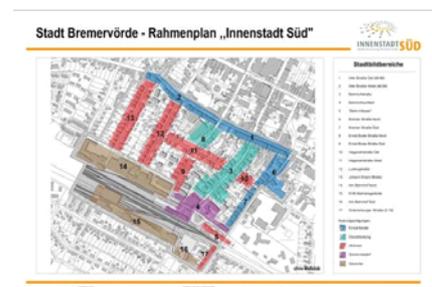
Es wurde eine Vorgehensweise in 4 Schritten gewählt, die hier kurz zusammengefasst dargestellt werden:

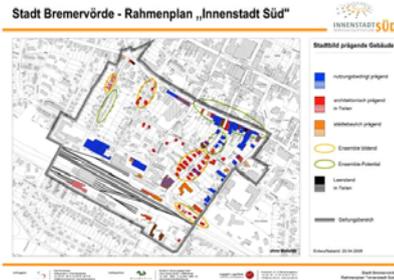
1. Stadtbild-Analyse

Ermittlung der Struktur- / Stadtbildbereiche aufgrund ihrer:

- gestalterischen Prägung
- Wahrnehmungsstärke durch ihre Lage im Stadtgefüge
- funktionalen, nutzungsbedingten Prägung

Erfassung der Stadtbildbereiche, die dem zentralen Versorgungsbe-
reich zugeordnet werden;



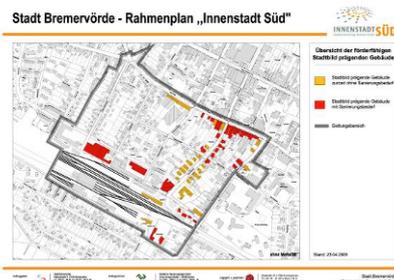


2. Gebäude-Analyse

Ermittlung der Stadtbild prägenden Gebäude aufgrund ihrer Prägung / ihres Potenzials hinsichtlich:

- Architektur (Gestaltungspotenzial)
- Städtebau (Wahrnehmungspotenzial)
- Nutzung (Funktionspotenzial)

Die Analyse wurde mit der vom Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Kultur und Stadtentwicklung eingerichteten Arbeitsgruppe „Stadtentwicklung“ diskutiert und abgestimmt.



3. Zuwendungsfähige Gebäude

Zusammenstellung der Stadtbild prägenden Gebäude, die zuwendungsfähig sind; Auswahl und Beurteilung der Gebäude hinsichtlich:

- Bedeutung im zentralen Versorgungsbereich
- Zuwendungsfähigkeit von Modernisierungs-/ Instandsetzungsmaßnahmen nach den Regelungen der R-StBauF
- Sanierungsbedarf

Stadt Bremervörde / Aktive Stadt- und Ortsteilzentren		
Straße, Hausnummer	Alte Straße 72	
Strukturbereich 1 „Alte Straße Ost“	Im zentralen Versorgungsbereich prägende Geschäfts- und Einkaufsstraße, zugleich mit historischen Hauscharakteristika (Dachstuhlgewölbe), wird dadurch stark im Stadtbild wahrgenommen, vorwiegend geschlossene Bauweise.	
		15 (ld. Nr.)
1. Alter	vor 1900 1900-1945 nach 1945	vor 1900 X O
2. Nutzung	EG Wohnen Gewerbe Öffentlich Sonstiges	OG X O O O
3. Bewertung	Prägung städttebaulich architektonisch nutzungsbedingt Ensemble bildend kult.-hist. bednut.	Potenzial O X X O X hoch
4. Gestalterische Mängel	Schaufensterbereich und Werbeanlagen überformt und unregelmäßig	
5. Bauzustand, bauliche Mängel	Insgesamt gepflegt, nicht erkennbar	
6. Städtebauliche Mängel		
7. Barrierefrei	ja X	nein X enge Eingangssituationen
8. Sonstiges		
9. Begründung des stadtbild prägenden Charakters: Aufgrund der historischen Bausubstanz, die im OG noch deutlich erkennbar ist, und der den Strukturbereich stärkenden Nutzung ist das Gebäude positiv Stadtbild prägend.		
10. Einschätzung Sanierungsbedarf	ja X	zurzeit nicht O
11. Begründung des Sanierungsbedarfs: Um den Strukturbereich mit seiner für die Gesamtstadt wichtigen Funktion nachhaltig zu stärken, sollte das Gebäude im Sinne der Geschlossenheit des Strukturbereichs aufgewertet und seine baulich-gestalterischen Defizite beseitigt werden. Für entsprechende bauliche Einzelmaßnahmen im Sinne eines dem Stadtbild angemessenen Zustands ist ein hohes Entwicklungspotenzial gegeben. Die kultur-historische Bedeutung sollte geprüft werden.		

4. Erhebungsbogen

Beschreibung und Bewertung der einzelnen zuwendungsfähigen Stadtbild prägenden Gebäude unter Berücksichtigung:

- der vom Strukturbereich unabhängigen Prägungen und Potenziale, *d. h. aufgrund einer architektonischen und/oder städtebaulichen Bedeutung*
- der vom Strukturbereich abhängigen Prägungen und Potenziale, *d. h. entspricht die funktionale Prägung (Nutzung) des Gebäudes der zukünftig prägenden Nutzung des Strukturbereichs, wird ein Gebäude trotz Umbauten und Überformungen als Stadtbild prägend eingestuft, wenn die Möglichkeit / das Potenzial gesehen wird, den ursprünglichen oder einen dem Stadtbild angemessenen Zustand wieder herzustellen und damit den Strukturbereich nachhaltig zu stärken.*

In das Gestaltungskonzept bzw. den Rahmenplan wurden im Ergebnis die Gebäude aufgenommen, die nach der Kartierung in Schritt 3 als zuwendungsfähig eingestuft und daher auch in Erhebungsbögen erfasst und für die Förderung angemeldet wurden.

Bausteine des Gestaltungskonzeptes

Das städtebauliche Erscheinungsbild des Plangebietes soll durch das Schließen von Baulücken und das Bilden von Raumkanten zum Straßenraum verbessert werden. Im Sanierungsgebiet sind nur vereinzelt Baulücken anzutreffen, die geschlossen werden sollten.

Schließen von Baulücken, Bildung von Raumkanten

In Bezug auf Baulückenschließungen sind die beiden Eckgrundstücke an der Bremer Straße, nördlich der Hagenahstraße und der Bürgermeister- Hey-Straße von besonderer Bedeutung, da dieser Bereich städtebaulich exponiert gelegen ist. Gerade auch durch die offene Ecke gegenüber dem Parkplatz des Fachmarktcenters ist hier eine klare Raumkante durch eine geschlossene Eckbebauung hier von Bedeutung. Während auf der Ostseite (Ecke Bürgermeister-Hey-Straße) eine Baulücke vorhanden und zu schließen ist, werden an der Westseite (Ecke zur Hagenahstraße) die vorhandenen Gebäude der städtebaulichen Situation nicht gerecht und sollten daher durch einen Neubau ersetzt werden.

Einzelne weniger exponiert gelegene Baulücken, deren Schließung erwünscht ist, befinden sich an der Alten Straße, der Gnarrenburger Straße sowie der Hagenahstraße.

Im Sanierungsgebiet bedürfen verschiedene zusammenhängende Grundstücksflächen einer Neuordnung, da zum Beispiel die vorhandenen Grundstückszuschnitte ungünstig sind und die Nutzungsverteilung dadurch ungeordnet erscheint, die vorhandenen Nutzungen aufgegeben oder neu organisiert werden sollen, oder eine Innenentwicklung durch eine behutsame Nachverdichtung angestrebt wird.

Gestalterische Qualität bei Neubauten und Neuordnungsmaßnahmen

Dies betrifft zum Beispiel die beiden Blöcke in den Quartieren 1 und 2 südlich der Alten Straße, die Flächen auf der gegenüberliegenden Seite der Bremer Straße, die Betriebsflächen der Firma Autohaus Spreckelsen mit den westlich angrenzenden Nachbargrundstücken, aber auch die Blockinnenbereiche zwischen Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße, das Saatuchtgelände und das ehemalige Stadtwerkelände im Süden des Gebietes. Bei den geplanten Neuordnungsmaßnahmen soll besonders auch das Schaffen gestalterischer Qualitäten berücksichtigt werden.

Die Bremervörder Innenstadt ist durch eine geschlossene Blockrandbebauung gekennzeichnet. Dies trifft auch auf den östlichen Abschnitt der Alten Straße zu, der im Sanierungsgebiet liegt. Die geschlossene Blockrandbebauung ist jedoch in Randbereichen zu diesem Straßenabschnitt aufgebrochen. Eine Raumkante fehlt zum Beispiel im Eckbereich Alte Straße / Ernst-Bode-Straße, an der Westseite der Ernst-Bode-Straße zwischen Alter Straße und Hagenahstraße oder an der Bremer Straße zwischen Alter Straße und Hagenahstraße. Im Zuge von Neuordnungsmaßnahmen auf den Grundstücksflächen soll hier eine Raumkante zum Straßenraum durch eine Bebauung geschaffen werden.

Stadtbild prägende Gebäude sollen erhalten bzw. dort, wo Entwicklungspotenzial besteht, aufgewertet werden. Die in Schritt 3 der o.g. Stadtbildanalyse identifizierten Gebäude wurden in das Gestaltungskonzept aufgenommen, wobei der Begriff der Prägung entsprechend dem in der Analyse dargestellten Ansatz differenzierter aufgegriffen wurde. Kartiert sind demnach

Maßnahmen an Stadtbild prägenden Gebäuden

- die das Stadtbild prägenden Gebäude mit Entwicklungspotenzial, die aufgewertet werden sollen sowie
- die das Stadtbild positiv prägenden Gebäude, die erhalten werden sollen.

Das Gestaltungskonzept verdeutlicht, dass insbesondere die Bebauung an der Alten Straße und in den nördlich der Hagenahstraße gelegenen Abschnitten von Bahnhofstraße und Bremer Straße eine Konzentration auf bauliche Maßnahmen zur Aufwertung prägender Gebäude erforderlich ist. Maßnahmen, die der Aufwertung dieser - überwiegend durch ihre Nutzung als Geschäftshäuser – prägenden Gebäude dienen, können entscheidend zur Aufwertung des Stadtbildes und damit auch zur Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs der Innenstadt beitragen.

Weitere prägende Gebäude mit Entwicklungspotenzial, an denen eine Aufwertung erfolgen soll, sind die Gewerbebauten an der Bahn, das Hotel Daub, die Gebäude auf dem ehemaligen Stadtwerkegelände sowie das Ensemble der alten Eisenbahnerhäuser im Bereich Am Bahnhof.

Positiv prägende Gebäude, deren Erhaltung von Bedeutung für das Stadtbild ist, bestimmen den südlichen Abschnitt der Bahnhofstraße. Neben dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Süd sind auch in der Nähe des Bahnhofs gelegene öffentliche Gebäude – Kreisarchiv (das einzige Baudenkmal im Sanierungsgebiet) und die Berufsschule positiv prägend.

Erhaltung und Entwicklung von Ensembles

Im Plangebiet befinden sich einige Ensembles. Hier ist eine Erhaltung ihres Charakters angestrebt, da sie dem städtebaulichen Erscheinungsbild des Plangebietes zuträglich sind. Neben der Bebauung an der Bahnhofstraße (südlicher Abschnitt) und den Eisenbahnerhäusern gibt es zusammenhängende Gebäude-Ensembles an der Ludwigstraße und der Johann-Kleen-Straße, deren Ensemble-Charakter erhalten werden soll.

Im Bereich der Geschäftsbebauung an der Alten Straße ist ein Ensemble-Potenzial vorhanden, das ausgeschöpft werden soll. Durch eine verbesserte Gestaltung der Fassaden bei der Geschäftsbebauung kann ein attraktiver, im Zusammenhang wahrnehmbarer Geschäftsstraßen-Bereich geschaffen werden. Das Ensemblepotenzial soll auch bei der Bebauung des nördlichen Bahnhofstraßen-Abschnitts sowie bei der Wohnstätten-Bebauung an der Johann-Kleen-Straße bei gestalterischen Maßnahmen beachtet und ausgeschöpft werden.

Gestaltungsfibel als Hilfsinstrument

Bei Neubauten und Umgestaltungsmaßnahmen an Gebäuden ist die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel hilfreich, die typische Gestaltungsmerkmale einer adäquaten Bebauung im Sanierungsgebiet anhand von Beispielen aufzeigt und somit Neu- und Umbauwilligen sowie ihren Architekten eine Orientierungshilfe bietet.

Lichtkonzept

Eine besondere gestalterische Maßnahme ist die Umsetzung eines Lichtkonzeptes für den Bereich der Achse Bahnhof, Bahnhofstraße mit Fortsetzung über die Brunnenstraße, Neue Straße, Marktstraße zum Vörder See und entlang des neu zu gestaltenden Geschäftsbereichs an der Alten Straße zwischen Bremer Straße und Ernst-Bode-Straße. In dieses Konzept soll auch die Unterführung unter den Bahnanlagen einbezogen werden, um hier über einen transparenten und hellen Durchgang vor allem auch den Aspekten der Sicherheit gerecht zu werden.

Umgestaltungen im Straßenraum

Im Gestaltungskonzept werden auch die Umgestaltungen im Straßenraum dargestellt. Dabei handelt es sich zum Teil um funktionale Neu-

ordnungen (z.B. Tempo-20-Zone in der Alten Straße), wo ein Umbau des Straßenprofils erforderlich ist. Zum Teil handelt es sich um Bereiche, in denen eine gestalterische Aufwertung beabsichtigt ist, wie etwa ein barrierefreier Gehwegeausbau.

Zusammenfassung: Gestaltungskonzept

Zusammenfassung

- Alte Straße: Entwicklung einer attraktiven zusammenhängenden Geschäftsstraße durch gestalterische Aufwertung von prägenden Gebäuden, das Ausschöpfen des Ensemblepotenzials der Geschäftsbebauung und das Schließen von Baulücken
- Bahnhofstraße und Alte Straße: Aufwertung und Inwertsetzung durch die Umsetzung eines Lichtkonzeptes
- Baulückenschließung und Raumkantenbildung in zentrumsnahen Bereichen (Quartier 1 und Quartier 2 südlich der Alten Straße) zur Wiederherstellung eines geschlossenen Erscheinungsbildes
- Die geplante Umgestaltung und Neuordnung der Blockinnenbereiche in den Quartieren 1 und 2 südlich der Alten Straße soll mit gestalterischen Qualitäten umgesetzt werden.
- Behutsame Nachverdichtung in Blockinnenbereich zwischen Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße soll gestalterisch hochwertig sein
- Positiv das Stadtbild prägende Gebäude sollen erhalten bleiben, das gestalterische Entwicklungspotenzial negativ prägender Gebäude soll ausgeschöpft werden, um das Stadtbild aufzuwerten.
- Die prägenden städtebaulichen Ensembles sollen erhalten und entwickelt werden.
- Aufwertung des Straßenraums durch Umsetzung gestalterischer Qualität

Maßnahmenkonzept

Im Folgenden werden die Maßnahmen textlich beschrieben, die zur Umsetzung von Verkehrs-, Nutzungs- und Gestaltungskonzept durchgeführt werden sollen. Zum Teil werden die Maßnahmen durch Zeichnungen konkreter veranschaulicht. Diese Zeichnungen sind in der Regel als beispielhafte Entwürfe zu verstehen, die den aktuellen Stand der Überlegungen wiedergeben. Die Maßnahmen werden im Rahmenplan zeichnerisch dargestellt.

Der Rahmenplan ist ein Konzept, in dem die Rahmenvorgaben für Maßnahmen dargestellt sind, die im Zuge der Sanierung umgesetzt werden sollen. Insofern enthält er zum Teil nur abstrakt wirkende, schematische Darstellungen für einzelne Maßnahmebereiche. Diese Rahmenvorgaben sind dann bei der späteren Umsetzung einzuhalten.

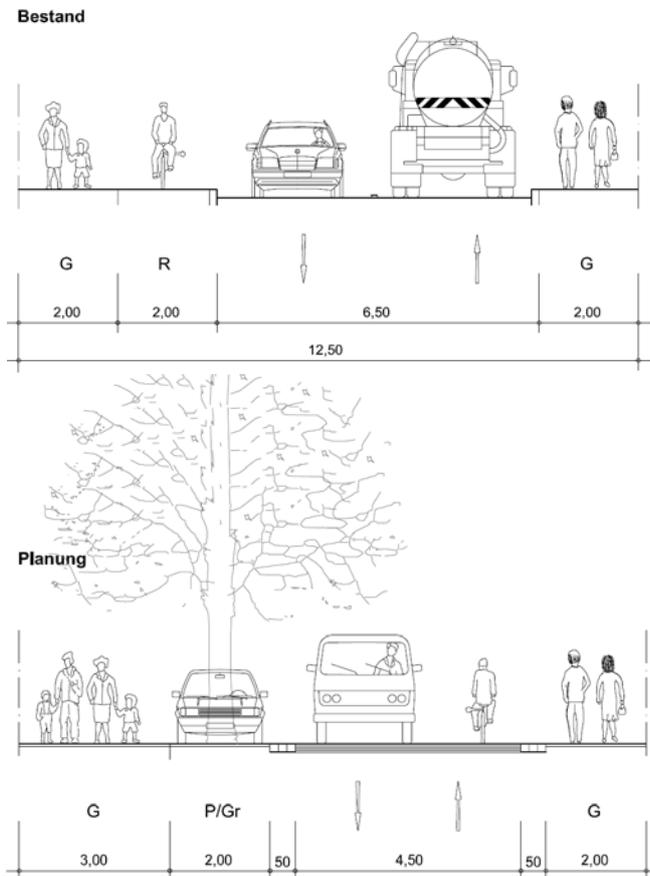
Der Rahmenplan entfaltet über die §§ 144 und 145 BauGB hinaus keine nach außen gerichtete Rechtswirkung, aber eine selbstbindende Wirkung für die Stadt Bremerörde bei der Umsetzung von förderfähigen Maßnahmen. Die Inhalte des Rahmenplans wurden in den Arbeitskreisen sowie mit den berührten Trägern öffentlicher Belange erörtert. Sie stellen somit auch das Ergebnis des intensiven Beteiligungsprozesses dar.

M1. Umgestaltung der Alten Straße zwischen Bremer Straße und Ernst-Bode-Straße

Dieser Bereich soll auf der Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbs zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich /Tempo 20 km/h umgebaut werden. Der Umbau umfasst auch Geschwindigkeitsverringende Maßnahmen beiderseits dieses Straßenabschnitts. Die Verbesserung der Barrierefreiheit ist bei der Umgestaltung zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist das Beleuchtungskonzept in die Umgestaltung zu integrieren.

Eine Einbeziehung von Fassaden der Geschäftsbebauung in die Umgestaltungsmaßnahme (Vorschläge im Rahmen des Wettbewerbs) soll in Betracht gezogen werden. Auf diese Weise kann das Potenzial verdeutlicht werden, das in einer umfassenderen Umgestaltung des Straßenabschnitts liegt. Zugleich können wichtige Kriterien für eine abgestimmte Fassadengestaltung herausgearbeitet werden, die das Ensemble-Potenzial nutzen und in eine Gestaltungsfibel einfließen können. Für an einer Modernisierung / Umgestaltung interessierte Eigentümer wird ein Gesamtbild des Straßenzugs anschaulich vermittelt, in das sich ihr jeweiliges Gebäude als Teil des Ganzen einfügt.

Beispiel für die Änderung des Straßenprofils der Alten Straße, ohne Maßstab (Inq.-Gemeinschaft Dr.-Inq. Schubert, Hannover)



Die Fassaden an der Alten Straße sollen in die Umgestaltung einbezogen werden, damit eine attraktive Geschäftsstraße entsteht.

M2. Umgestaltung der Bahnhofstraße

Nur ein kurzer Teilabschnitt der Bahnhofstraße von der Alten Straße bis zur Zufahrt zur Stellplatzanlage im Quartier 1 östlich der Bahnhofstraße soll in eine Einbahnstraße umgewandelt werden. Dieser Bereich sollte hinsichtlich der Materialien und Gestaltung an die Umgestaltung der Alten Straße angepasst werden. Eine Einbeziehung in den dort vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerb wäre insofern sinnvoll.

In den übrigen Abschnitten der Bahnhofstraße kann das Straßenprofil beibehalten werden. Der Radverkehr wird in der Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn geführt. Dadurch wird der Radverkehr einerseits beschleunigt, andererseits werden auch Gefahrensituationen vermieden. Denn die Gehwege an der Bahnhofstraße werden besonders durch Senioren (Arztpraxen) frequentiert und durch zahlreiche Grundstückszufahrten unterbrochen.

Die Abmarkierung einer Radspur auf der Fahrbahn kann geprüft werden. Im Falle von Geschwindigkeitsverringern Maßnahmen (Einengungen, Aufpflasterungen an Kreuzungen) sollen die Belange des Radverkehrs besonders berücksichtigt werden, z.B. durch Radfahrerschleusen an Einengungen.

Die Bahnhofstraße soll als Teil der genannten Achse Engeo – Bahnhof – Zentrum – Vörder See aufgewertet und besonders gestaltet werden. Eine Idee dazu ist die Einbeziehung der Bahnhofstraße in einen Skulpturenpfad, der vom Bahnhof zum Vörder See führt. Darüber hinaus wird die Bahnhofstraße in das Beleuchtungskonzept einbezogen (s.u.)

Eine Aufwertung der Bahnhofstraße erfolgt durch die Umsetzung eines Lichtkonzeptes, Skulpturenpfad und Verkehrsberuhigung (Tempo-30). Nur im nördlichen, engen Abschnitt (Bild rechts, im Hintergrund) soll wegen der geplanten Einbahnstraßenregelung auch das Straßenprofil geändert werden.



M3. Beleuchtungskonzept

Die Hauptradwegeverbindung mit Bahnhofstraße und Unterführung sowie der neu zu gestaltende verkehrsberuhigte Geschäftsbereich an der Alten Straße werden mit einer modernen, Energie-effizienten Beleuchtung ausgestattet. Eine Ausweitung der neuen Beleuchtung auf die gesamte Verbindungsachse durch die Innenstadt bis zum Vörder See (außerhalb des Sanierungsgebietes) ist beabsichtigt. Sie ist durch den gesamtstädtischen Kontext und die Bedeutung dieser Wegeverbindung gerechtfertigt. Außerdem entspricht diese Maßnahme einer Empfehlung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Bremervörde und dient der Stärkung des Versorgungszentrums.

Die Leuchten selber sowie ihre Standorte werden im Rahmen eines Beleuchtungskonzeptes unter Mitwirkung eines Fachplanungsbüros sowie einer Beteiligung der Eigentümer und Mieter gezielt ausgewählt, um eine optimale Wirkung zu erzielen. Bei der Wahl der Beleuchtungskörper soll besonders auch auf Energieeffizienz geachtet werden.

M4. Neuordnung des Blockinnenbereiches zwischen Bremer Straße, Alte Straße, Bahnhofstraße und Hagenahstraße (Quartier 1)

Bereich entlang Bremer Straße:

Der Bereich bedarf zum Teil einer Neuordnung. Der bestehende Supermarkt hat Modernisierungsbedarf. Es ist eine Umstrukturierung erforderlich, die den Anforderungen an einen modernen Lebensmittelmarkt gerecht werden muss. Die Größe und Lage des neuen Marktes stehen derzeit noch nicht fest. Daher stellt der Rahmenplan einen Neuordnungsbereich dar, überlagert durch eine Schraffur für einen Gebäudeneubau auf der gesamten Fläche.

Rahmengebend ist auf der Fläche das Ziel, den Blockrand zur Bremer Straße durch eine Bebauung weitestgehend zu schließen sowie eine Zu- und Abfahrt für die Stellplätze des Supermarktes an der Bremer Straße umzusetzen.

Der Neuordnungsbereich schließt auch die Flächen südlich des jetzigen Supermarktgeländes bis zur Ecke Einmündung Bremer Straße / Hagenahstraße ein. Auf dem Eckgrundstück wird die bestehende Bebauung der städtebaulichen Situation nicht gerecht. Eine Neubebauung mit einem Gebäude, das die Ecksituation angemessen formuliert, wird angestrebt.

Hinter diesem Eckgebäude sieht der Rahmenplan eine öffentliche Grünfläche vor, die als Eingangsbereich für eine Wegeverbindung zwischen dem Fachmarktzentrum an der Bremer Straße und dem Geschäftszentrum in der Innenstadt dienen soll. Diese Wegeverbindung soll den Innenbereich des Blocks erschließen und die Stellplatzanlagen an die städtebauliche Umgebung anbinden.

Zentraler Bereich:

Im zentralen Bereich soll eine Stellplatzanlage mit Zu- und Abfahrt von der Bahnhofstraße aus entstehen. Zu der benachbarten Wohnbebauung an der Hagenahstraße und der Bahnhofstraße ist ein ausreichender Lärmschutz vorgesehen. Im nördlichen Bereich, in dem die Rückseiten der Geschäftsbebauung der Alten Straße an die Stellplatzanlage angrenzt, sind Flächen für Ladenerweiterungen und Anlieferung der Geschäfte vorgesehen.

Vom Parkplatz zur Alten Straße und in Richtung Fachmarktzentrum Bremer Straße führt die genannte Fußwegeverbindung. Es wird angestrebt, dass beide Stellplatzanlagen in diesem Neuordnungsbereich miteinander verbunden werden.

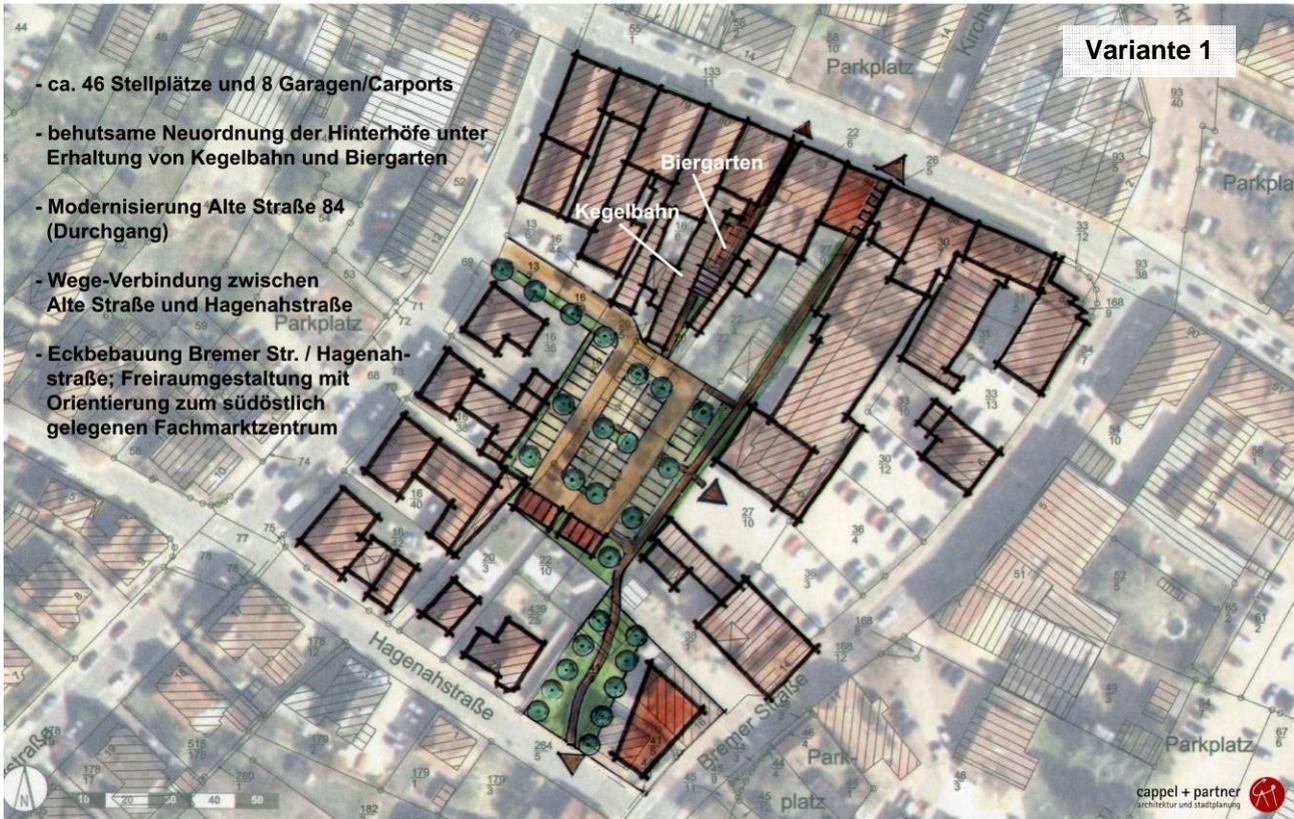
Die nähere Ausgestaltung und eine Weiterentwicklung der Planungsinhalte erfolgt im Rahmen eines Bebauungsplans. Darin werden dann auch Aspekte, wie der ausreichende Lärmschutz, eingearbeitet. Beim Bebauungsplan-Verfahren soll auch über die im BauGB vorgeschriebene Beteiligung hinaus der Arbeitskreis „Quartier 1“ beteiligt werden, um eine möglichst breit getragene konsensuale Lösung zu finden.

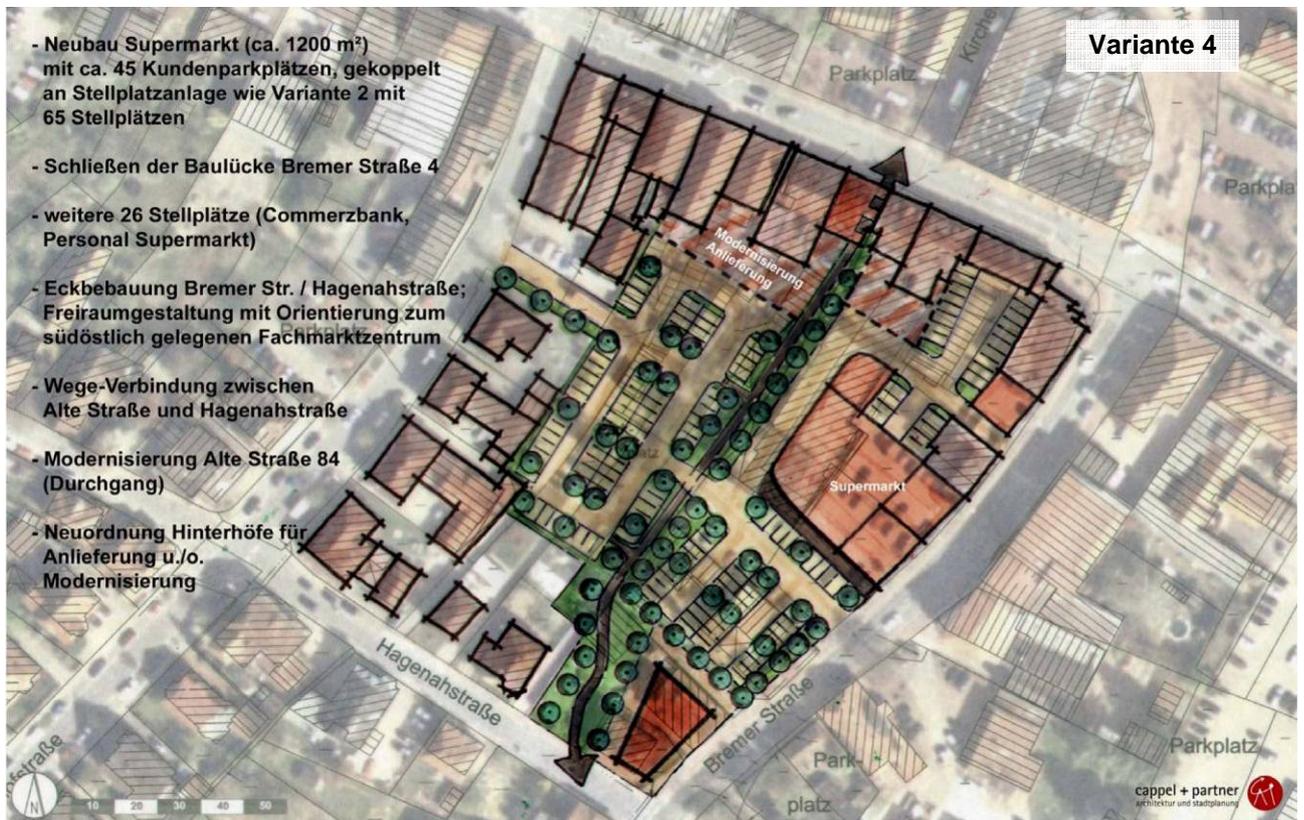
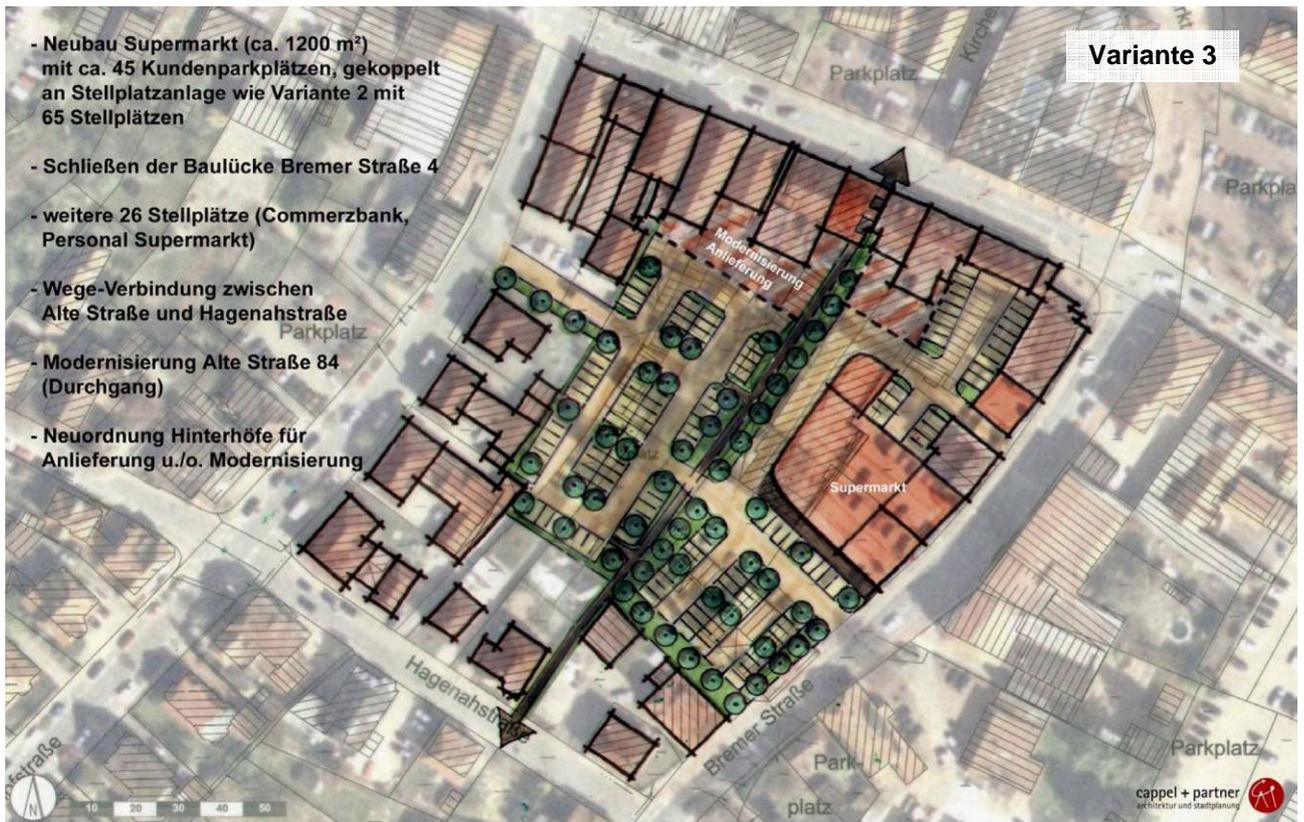
Ideenskizzen für die Umgestaltung im Blockbereich „Quartier 1“

Diese Skizzen sind nicht als verbindliche „Erschließungsplanung“ zu verstehen, sondern sie dienen als Diskussionsgrundlage im Arbeitskreis, um Möglichkeiten und Grenzen einer Umgestaltung zu erfassen, sowie als Grundlage für das vorgeschlagene Leitbild, mit dem ein Rahmen für die zukünftige Entwicklungsrichtung gegeben werden soll.

Die Varianten zeigen aber auch, dass die zukünftige Entwicklung von vielen Entscheidungen abhängt, die heute noch nicht endgültig gefällt werden können. Das Leitbild bzw. der Rahmenplan muss daher zwar eine Richtung vorgeben, aber zugleich ausreichend flexibel und Varianten gegenüber aufgeschlossen bleiben. Im Folgenden werden die Varianten abgebildet. Die Grundideen und Eckwerte sind auf den Zeichnungen notiert.

Die Varianten sind so ausgewählt, dass sie aufeinander aufbauen und auch miteinander kombiniert werden können. Die Darstellung im Rahmenplan integriert die wesentlichen Leitziele, die sich aus der Betrachtung der Varianten und der in den vorherigen Arbeitskreissitzungen diskutierten Ziele für das Quartier 1 ergeben.





M5. Neuordnung des Blockinnenbereiches zwischen Alte Straße, Ernst-Bode-Straße, Hagenahstraße, Bahnhofstraße (Quartier 2)

Im zentralen Bereich ist eine Stellplatzanlage mit Zufahrt von der Bahnhofstraße und der Ernst-Bode-Straße geplant. Zu der südlich angrenzenden Wohnbebauung soll durch geeignete Maßnahmen Lärmschutz erreicht werden, damit eine unzumutbare Beeinträchtigung der Wohnnutzung durch den Verkehr auf der Stellplatzanlage ausgeschlossen wird. Analog zum benachbarten Blockinnenbereich grenzen im Norden an die Stellplatzanlage Flächen für Ladenerweiterungen und die Anlieferung für Geschäfte der Alten Straße an. Zwischen der Stellplatzanlage und der Alten Straße soll an geeigneter Stelle eine Fußwegeverbindung geschaffen werden. Durch diese Passage gewinnt die Nutzung der Stellplatzanlage für Kunden der Geschäfte an Attraktivität.

Die Stellplatzanlage soll ggf. in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen in Abschnitten realisiert werden, um frühzeitig anfangen zu können und somit dem Handlungsbedarf für die Neuordnung zu genügen.

Wichtiges städtebauliches Ziel ist auch das Schließen der Blockränder im Bereich der Ecke Alte Straße / Ernst-Bode-Straße. Zunächst soll hier jedoch als Zwischenlösung vor einer Neubebauung eine Stellplatzanlage errichtet werden, um damit den bestehenden Stellplatzbedarf zu befriedigen. Das Schließen von Baulücken bzw. eine Nachverdichtung wird auch an der Bahnhofstraße und im südlichen Bereich an der Hagenahstraße angestrebt.

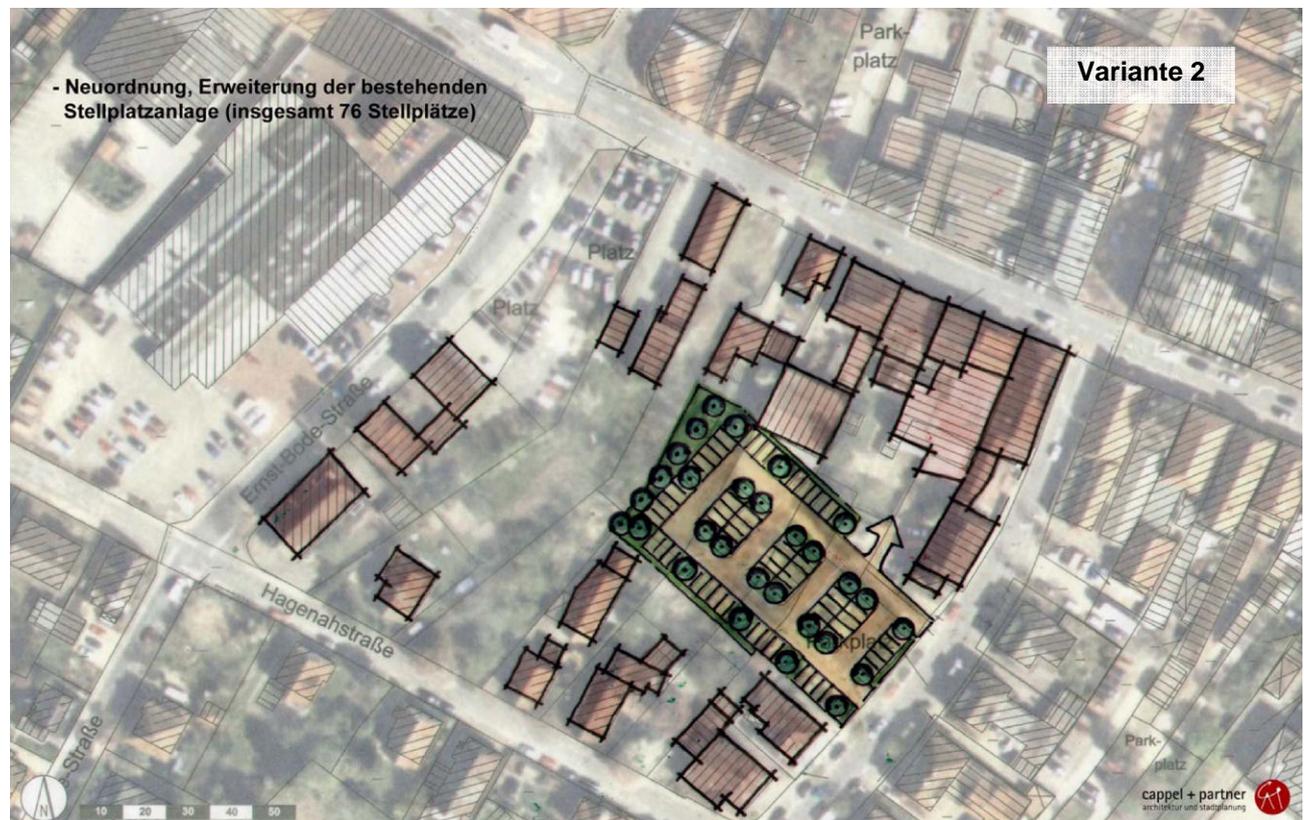
Weitere Details zur Neuordnung der Flächen im Blockinnenbereich, der Neubebauung und auch des Immissionsschutzes sollen im Rahmen eines Bebauungsplans abgearbeitet werden. Beim Bebauungsplan-Verfahren sollen auch über die im BauGB vorgeschriebene Beteiligung hinaus der Arbeitskreis „Quartier 2“ beteiligt werden, um eine möglichst breit getragene konsensuale Lösung zu finden.

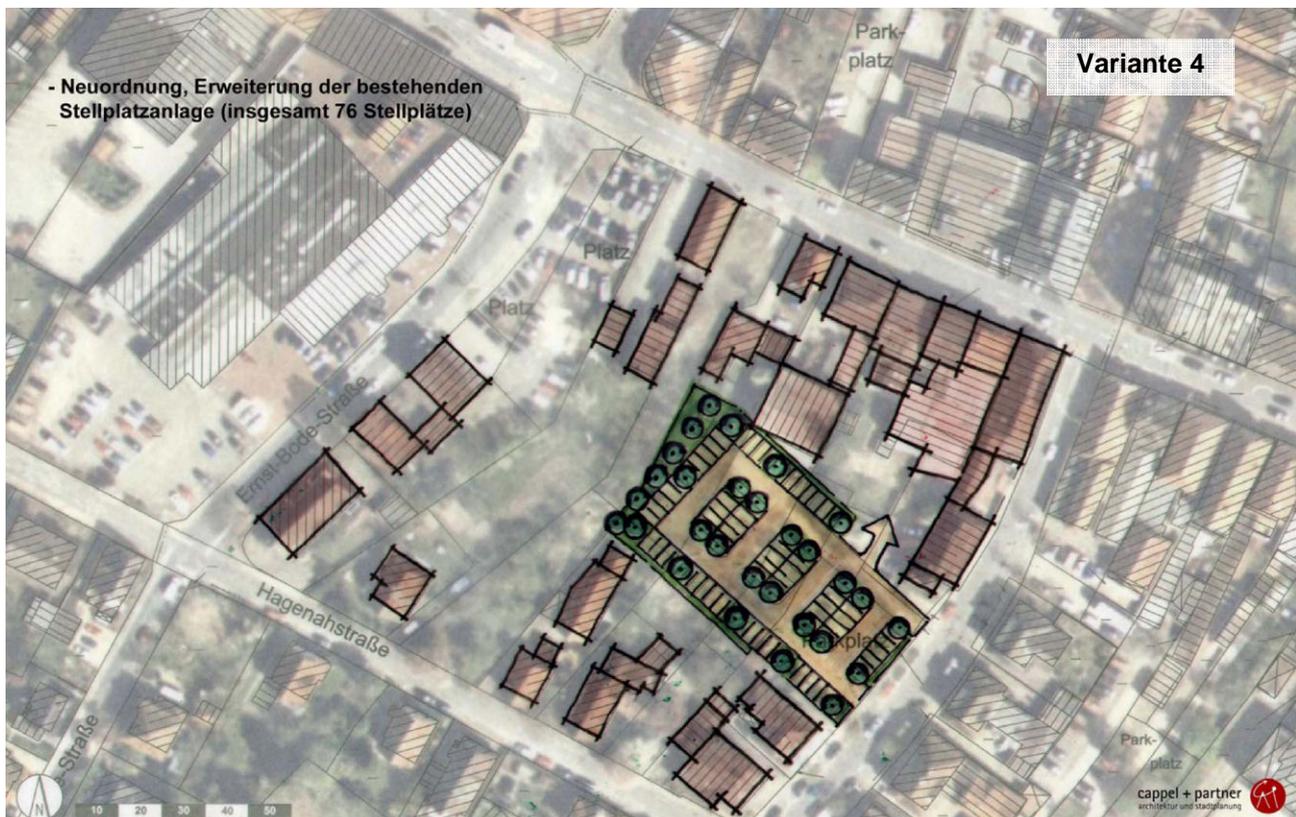
Ideenskizzen für die Umgestaltung im Blockbereich „Quartier 2“

Diese Skizzen sollen nicht als verbindliche „Erschließungsplanung“ verstanden werden, sondern sie dienen als Diskussionsgrundlage im Arbeitskreis, um Möglichkeiten und Grenzen einer Umgestaltung zu erfassen sowie als Grundlage für das vorgeschlagene Leitbild, mit dem ein Rahmen für die zukünftige Entwicklungsrichtung gegeben werden soll.

Die Varianten zeigen aber auch, dass die zukünftige Entwicklung von vielen Entscheidungen abhängt, die heute noch nicht endgültig gefällt werden können. Das Leitbild bzw. der Rahmenplan muss daher zwar eine Richtung vorgeben, aber zugleich ausreichend flexibel und Varianten gegenüber aufgeschlossen bleiben. Im Folgenden werden die Varianten abgebildet. Die Grundideen und Eckwerte sind auf den Zeichnungen notiert.

Die Varianten sind so ausgewählt, dass sie verschiedene Möglichkeiten der Erschließung und unterschiedlich starke Eingriffe in den Blockinnenbereich zeigen. Die Darstellung im Rahmenplan integriert die wesentlichen Leitziele, die sich aus der Betrachtung der Varianten und der in den vorherigen Arbeitskreis-Sitzungen diskutierten Ziele für das Quartier 2 ergeben.







M6. Neuordnung der Grundstücksflächen zwischen Alte Straße und Ernst-Bode-Straße

Im Bereich zwischen der Alten Straße, der Ernst-Bode-Straße, der Hagenahstraße und der Ludwigstraße ist das Autohaus Spreckelsen ansässig. Die relativ beengte Lage des Autohauses lässt einerseits wenig Spielraum für bedarfsgerechte Betriebserweiterungen, andererseits könnte aus städtebaulicher Sicht in dieser Lage auch eine Nutzung mit Einzelhandel für Güter des periodischen Bedarfs besser zur Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs beitragen. Der Standort soll im Falle von Folgenutzungen als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort am Rande des zentralen Versorgungsbereichs gesichert werden.

Bei einer Neuordnung können auch die benachbarten Grundstücke (Michaelis Schuhe und Sport sowie Meyerhoff Polsterwelt) einbezogen werden, um im Verbund eine geordnete und standortgerechte Entwicklung zu erreichen.

Von Bedeutung ist hier, dass zur Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes ein geschlossener Blockrand zur Alten Straße erhalten bzw. zur Ernst-Bode-Straße eine Raumkante durch eine geeignete Randbebauung geschaffen wird.

Gegebenenfalls muss die planungsrechtliche Absicherung über die Aufstellung eines Bebauungsplanes erfolgen.

M7. Nachverdichtung im Blockinnenbereich zwischen Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße

Im Blockinnenbereich zwischen Ludwigstraße und Johann-Kleen-Straße soll eine bauliche Nachverdichtung erreicht werden. Damit hier eine verträgliche und behutsame Entwicklung mit einer qualitätvollen Bebauung gesichert wird, soll ein städtebaulicher Wettbewerb als Grundlage ausgelobt werden. Der Rahmenplan stellt den Bereich dafür dar, unterscheidet aber zwischen den Flächen der Wohnstätte Stade, auf denen der Wettbewerb als Realisierungswettbewerb durchgeführt werden soll, und den angrenzenden Flächen, auf denen ein Angebot für die Eigentümer gemacht werden soll. Damit wird den unterschiedlichen Positionen der Eigentümer gerecht. Denn die Wohnstätte Stade möchte auf ihren Flächen die Möglichkeit zur Nachverdichtung in jedem Fall ausschöpfen.

Rahmenbedingung für den Wettbewerb ist, dass die Erschließung des rückwärtigen Bereichs der Wohnstättengrundstücke durch Abriss eines Gebäudes der Wohnstätte Stade von der Johann-Kleen-Straße aus erfolgt (gelber Pfeil). Weitere Grundstücksflächen anderer Eigentümer werden für die Erschließung nicht vorgesehen. Die Bebauung auf den Grundstücken der Wohnstätte Stade soll auch dann möglich sein, wenn keiner der übrigen Eigentümer Flächen zur Verfügung stellt.

Damit ihre Interessen ausreichend Berücksichtigung finden, sollen Anwohner / benachbarte Eigentümer bei der Auslobung des Wettbewerbs einbezogen werden.

Die planungsrechtliche Absicherung der Wettbewerbsergebnisse soll über die Aufstellung eines Bebauungsplanes erfolgen.

Im Blockinnenbereich hinter den Gebäuden der Wohnstätte Stade ist eine behutsame, qualitätvolle Nachverdichtung beabsichtigt. Dazu soll ein Wettbewerb ausgelobt werden. Das Luftbild verdeutlicht die Flächenpotenziale.



M8. Straßenneubau Raiffeisenstraße und Verbindung zwischen Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße

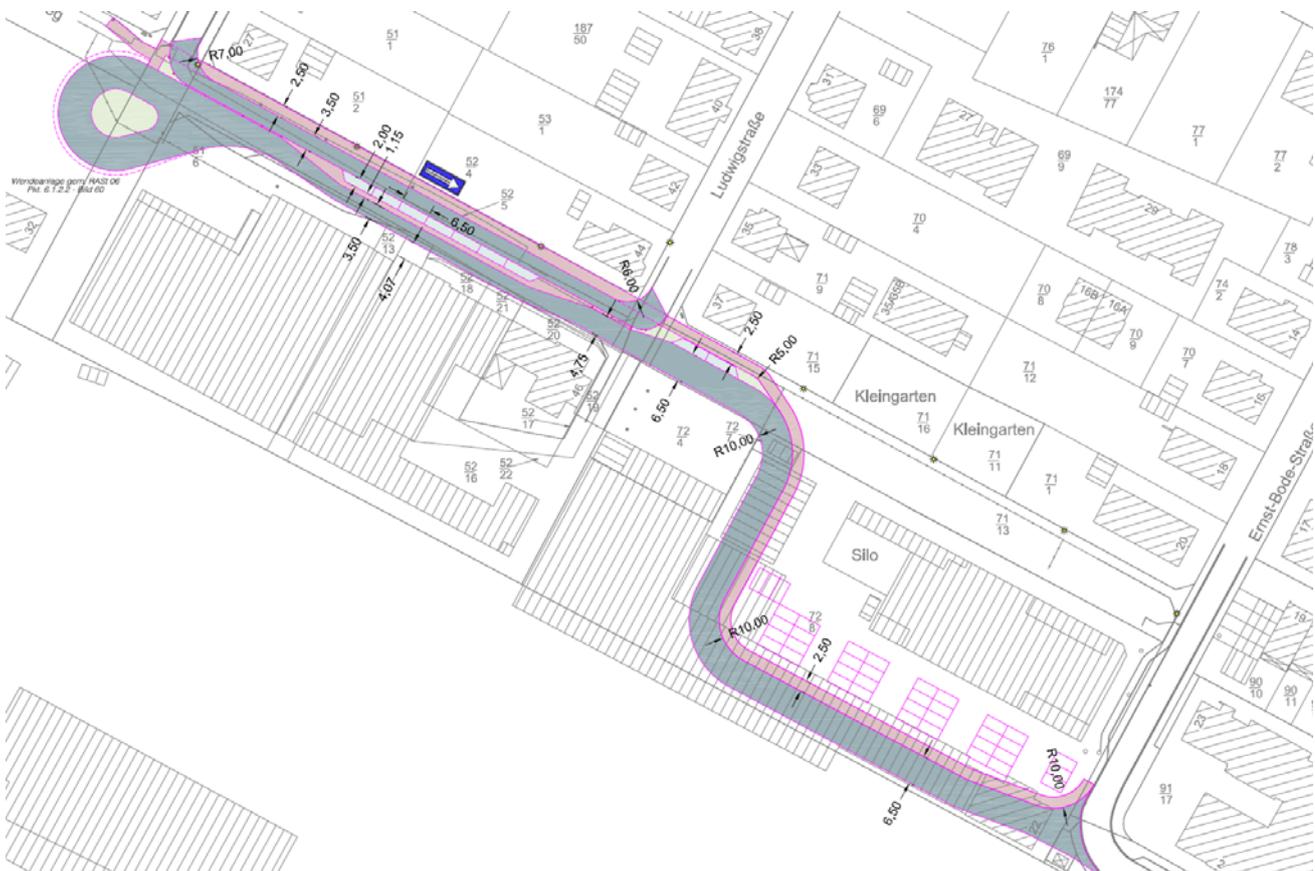
Die derzeitige Erschließung der Gewerbeflächen an der Bahn ist problematisch, da sie mit Lkw-Verkehr in den Wohnstraßen (Ludwigstraße, Johann-Kleen-Straße) verbunden ist. Eine Lösung ist daher sowohl für die Standortsicherung der Betriebe als auch für die Verbesserung der Situation im Wohngebiet von Bedeutung.

Im Verkehrskonzept wird dafür ein Neubau von zwei Straßenabschnitten vorgesehen: Als alleinige Erschließung für das Gewerbe entlang der Bahn wird eine neue Straße (Planstraße: „Raiffeisenstraße“) zwischen dem Bereich „Am Bahnhof“ und EVB-Grundstück (Johann-Kleen-Straße 32) gebaut. Damit können die Betriebe unabhängig von den beiden Wohnstraßen erreicht werden.

Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße werden zugleich durch den Neubau eines befahrbaren Wohnwegs miteinander verbunden. Hierdurch wird vor allen dem Aspekt Rechnung getragen, dass es keinen ausreichenden Platz für Wendeanlagen am Ende der beiden Straßen gibt. Allein zur Sicherung der Müllentsorgung beispielsweise ist daher mit dem Verbindungsweg eine Lösung gefunden.

Um Liefer- und Kundenverkehr der Gewerbebetriebe aus den Wohnstraßen herauszuhalten und die Etablierung von „Schleichverkehren“ in und aus Richtung Am Bahnhof/Bremer Straße zu unterbinden, wird keine Verbindung zur neuen Raiffeisenstraße vorgesehen. Die Raiffeisenstraße und der neue Wohnweg verlaufen parallel, aber voneinander getrennt durch z.B. einen Grünstreifen.

Vorentwurf des Ingenieurbüros Schmidt & Rietzke (Stand 24.07.2009) für die mögliche Trassenführung der neuen Raiffeisenstraße



M9. Neuordnung der gewerblich genutzten Flächen entlang der Bahn

Grundstücksflächen der Gewerbebetriebe entlang der Bahn werden im Zuge des Neubaus der geplanten „Raiffeisenstraße“ zum Teil neu geordnet. Der heutige von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzte Verbindungsweg nördlich des Saatzuchtgrundstückes soll im Rahmen dieser Neuordnung aufgegeben werden. Auf dem Grundstück der Stader Saatzucht sollen Gebäude abgerissen werden, um die Straße hier durchzuführen. Im nördlichen Grundstücksbereich wird der vorhandene Haus- und Gartenmarkt erweitert.

In ihrer Auswirkungsanalyse (Stand: November 2009) zur Erweiterung des Marktes kommt die GMA zum Ergebnis, dass das Vorhaben mit einer nach städtebaulichen Kriterien ausgerichteten Einzelhandels- und Stadtentwicklung der Stadt Bremervörde vereinbar ist, eine sinnvolle Weiterentwicklung des Sanierungsgebietes darstellt und keine strukturell negativen Auswirkungen auf den innerstädtischen zentralen Versorgungsbereich erwarten lässt.

Für den Haus- und Gartenmarkt erforderliche Kundenstellplätze sollen unter Berücksichtigung des Bedarfs der westlich angrenzenden Betriebe geschaffen werden. Planungsrechtlich soll diese Maßnahme durch einen Bebauungsplan abgesichert werden.

Auf dem Gelände der Stader Saatzucht wird ein Haus- und Gartenmarkt entstehen. Für die neue Raiffeisenstraße wird ein Teil der Gebäude weichen. Die neue Erschließung ermöglicht Kundenstellplätze für den Haus- und Gartenmarkt, der Pico-Möbelhandels GmbH sowie der Schießsport Stelljes GmbH



M11. Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer

Die Verkehrszählungen im Oktober 2008 belegen, dass die Bahnanlagen von einer beachtlichen Zahl von Radfahrern gequert werden (Bremer Straße 1.700, Bahnhofstraße 950 Radfahrer). Zum großen Teil handelt es sich dabei um Schüler, die aus den nördlichen und nordwestlichen Stadtgebieten zur Schule und zurück fahren. Die derzeitige Situation mit einer provisorischen Gleisüberführung im Bahnhofsbereich und dem Übergang an der Bremer Straße / Gnarrenburger Straße ist unbefriedigend. Beide Überquerungsmöglichkeiten sind überlastet und unübersichtlich. Außerdem wird die Nutzung der Gleisüberführung im Bahnhofsbereich von der EVB nur geduldet. Hinzu kommt die zunehmende Güterzugfrequenz auf der Strecke, die zu Verzögerungen durch vermehrtes Schließen der Bahnübergänge führen wird.

Eine Unterführung der Gleise ist daher von großer Bedeutung. Die provisorische Überführung am Bahnhof könnte geschlossen und damit am Bahnübergang die Gefahrensituation entschärft werden.

Die Unterführung wird für Fußgänger und Radfahrer als Abschnitt der Hauptachse für den Radverkehr ausgebaut. Aspekte der Barrierefreiheit werden beim Bau beachtet. Die Unterführung soll transparent und hell gestaltet werden. Eine Einbeziehung in das Beleuchtungskonzept ist beabsichtigt. Durch die Unterführung ergibt sich auch die Möglichkeit, neue, barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen zu schaffen.

Vorentwurf für die Fußgänger- und Radfahrerunterführung (Odermann & Krause, Lüneburg, Stand 04/2009)



M12. Neuordnung von Flächen östlich der Bremer Straße

Östlich der Bremer Straße befinden sich Grundstücksflächen, die ebenfalls einer städtebaulichen Neuordnung bedürfen. Als Folgenutzung für die ehemalige Zimmerei sind Einzelhandel und Dienstleistungen oder Gemeinbedarf denkbar, da sich der Bereich am Rande des Versorgungszentrums befindet und durch das Fachmarktzentrum im Süden und den Supermarkt Krause auf der gegenüberliegenden Seite der Bremer Straße in die vorhandenen Einzelhandelsstrukturen integriert ist.

Für eine Umnutzung sind ggf. die vorhandenen Gebäude im hinteren Grundstücksbereich abzurechen und durch Neubauten zu ersetzen. Bei einer Umnutzung ist auch der Grundstücksecke ein besonderes Augenmerk zu schenken. Ziel der Rahmenplanung ist eine Eckbebauung zur Verbesserung der städtebaulichen Situation.

Die Flächen östlich der Bremer Straße bedürfen einer Neuordnung.



Bremer Straße / Ecke Bürgermeister-Hey-Straße



Bremer Straße 11 / Innenhof



Bremer Straße 11 / Innenhof



Bremer Straße 11 / Innenhof

M13. Maßnahmen im Straßenraum

In den Wohnstraßen soll der Straßenraum aufgewertet werden. Insbesondere in Bezug auf fehlende bzw. mangelhafte Gehwege – vor allem auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit – gibt es Handlungsbedarf.

Dort, wo das Verkehrskonzept eine funktionale Veränderung (z.B. Einbahnstraßenregelung) in den Wohnstraßen vorsieht, wird durch Änderung des Straßenprofils oder auch z.B. durch Abmarkierungen von Parkflächen auf der Fahrbahn eine Verbesserung der Situation für Fußgänger erreicht, bei der das Parken neu geordnet wird.

Im Zuge von Straßenaus- und Umbaumaßnahmen ist es im Sanierungsgebiet erforderlich, die Regenwasserkanalisation zu sanieren. Erforderliche Maßnahmen sind sowohl der Austausch von schadhafte Kanalhaltungen, als auch die Verlegung neuer Leitungen bei zu kleiner Dimensionierung bzw. nicht vorhandenem Kanal.

M14. Schließen von Baulücken

Im Sanierungsgebiet gibt es ein Potenzial für eine Innenentwicklung. Insbesondere die vorhandenen, städtebaulich störenden Baulücken sollen behutsam geschlossen werden, um dieses Potenzial auszuschöpfen.

M15. Sanierung Stadtbild prägender Gebäude

Die Stadtbild prägenden Gebäude wurden für das Gebiet identifiziert. Eine Sanierung der Stadtbild prägenden Gebäude im Sinne der Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ soll zur Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs beitragen. Insbesondere an der Alten Straße gibt es ein erhebliches Potenzial für die Sanierung Stadtbild prägender Gebäude (Geschäftsbereich).

Maßnahmenübersicht

Ziffer	Maßnahme	Kurzbeschreibung
1	Umgestaltung der Alten Straße zwischen Bremer Straße und Ernst-Bode-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umbau zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20 km/h), Gewährleistung von Barrierefreiheit, Einbeziehung in das Beleuchtungskonzept, Berücksichtigung der Fassadengestaltung
2	Umgestaltung der Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbahnstraße im Teilabschnitt zwischen Alte Straße und Zufahrt Parkplatz Quartier 1; gestalterische Einbeziehung in Umbau Alte Straße ▪ Einbeziehung in das Beleuchtungskonzept, Gestalterische Aufwertung durch z.B. Skulpturenpfad ▪ Aufwertung zur Hauptradverkehrsachse (Engeo / Bahnhof / Zentrum / Vörder See)
3	Beleuchtungskonzept	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Umbaubereich der Alten Straße sowie entlang Hauptradverkehrsachse (Bahnhofstraße, Unterführung) mit Verlängerungsoption durch Innenstadt zum Vörder See ▪ Energieeffizienz, Einschaltung eines Fachplaners für beste Wirkung (Auswahl Leuchten und Standorte)
4	Neuordnung des Blockinnenbereiches zwischen Bremer Straße, Alte Straße, Bahnhofstraße und Hagenahstraße (Quartier 1)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentral: Stellplatzanlage mit Zufahrt von der Bahnhofstraße; Lärmschutz zur Wohnbebauung; Schaffung von Flächen für Ladenerweiterungen und Anlieferung für Geschäfte der Alten Straße; Fußwegeverbindung von der zentralen Stellplatzanlage zur Alten Straße und in Richtung Fachmarktzentrum Bremer Straße; angestrebt: Verbindung mit Stellplatzanlage des Supermarktes ▪ Bereich entlang Bremer Straße: zum Teil Neuordnung; Schließung des Blockrands; Zufahrt zur Stellplatzanlage von der Bremer Straße aus; Betonung der Ecksituation Bremer Straße/Hagenahstraße durch Neubau; dahinter gestaltete öffentliche Grünfläche als attraktiver Eingang für Fußwegeverbindung durch den Blockinnenbereich zwischen Hagenahstraße / Fachmarktzentrum und Innenstadt ▪ Bebauungsplan
5	Neuordnung des Blockinnenbereiches zwischen Alte Straße, Ernst-Bode-Straße, Hagenahstraße und Bahnhofstraße (Quartier 2)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentral: Stellplatzanlage mit Zufahrt von der Bahnhofstraße und der Ernst-Bode-Straße; Lärmabschirmung zur südlich angrenzenden Wohnbebauung; Schaffung von Flächen für Ladenerweiterungen und Anlieferung für Geschäfte der Alten Straße; Fußwegeverbindung vom Parkplatz zur Alten Straße; ggf. Realisierung in Abschnitten ▪ Schließen der Blockränder im Bereich der Ecke Alte Straße / Ernst-Bode-Straße; Schließen von Baulücken / Nachverdichtung ▪ Zwischennutzung: Stellplatzanlage im Eckbereich Alte Straße / Ernst-Bode-Straße ▪ Bebauungsplan
6	Neuordnung der Grundstücksflächen zwischen Alte Straße und Ernst-Bode-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autohaus Spreckelsen und benachbarte Grundstücke: Neuordnung; Sicherung als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort bei Nachfolgenutzungen; Sicherung bzw. Schaffung eines geschlossenen Blockrands zur Ernst-Bode-Straße und zur Alten Straße ▪ Ggf. Bebauungsplan

Ziffer	Maßnahme	Kurzbeschreibung
7	Nachverdichtung im Blockinnenbereich zwischen Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße	<ul style="list-style-type: none"> behutsame, qualitätvolle Nachverdichtung auf der Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbs; Zufahrt von der Johann-Kleen-Straße; Realisierungsbereich Grundstücke Wohnstätte Stade; Angebotsplanung für benachbarte Grundstücke; Einbeziehung von Anwohnern / benachbarten Eigentümern in den Wettbewerb Bebauungsplan
8	Straßenneubau Raiffeisenstraße und Verbindung zwischen Johann-Kleen-Straße und Ludwigstraße	<ul style="list-style-type: none"> Bau einer neuen Straße („Raiffeisenstraße“) zwischen dem Bereich Am Bahnhof und EVB-Grundstück (Johann-Kleen-Straße 32) als alleinige Erschließung für das Gewerbe entlang der Bahn Verbindung der Johann-Kleen-Straße mit der Ludwigstraße durch Neubau eines befahrbaren Wohnwegs; keine Verbindung zur neuen Raiffeisenstraße, um Liefer- und Kundenverkehr der Gewerbebetriebe aus den Wohnstraßen herauszuhalten und die Etablierung von „Schleichverkehren“ in und aus Richtung Am Bahnhof/Bremer Straße zu unterbinden
9	Neuordnung der gewerblich genutzten Flächen entlang der Bahn	<ul style="list-style-type: none"> Abriss von Gebäuden auf dem Grundstück der Stader Saatzucht und Errichtung eines neuen Haus- und Gartenmarktes, Schaffung von Stellplätzen für Kunden unter Berücksichtigung des Bedarfs der westlich angrenzenden Betriebe Bebauungsplan
10	Gemeinbedarfszentrum auf dem ehemaligen Stadtwerkegelände „Am Bahnhof Süd“	<ul style="list-style-type: none"> Umnutzung zu Gemeinbedarfseinrichtungen für soziale Zwecke (z.B. Jugendbegegnungsstätte, Kinderkrippe, Familienzentrum)
11	Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer	<ul style="list-style-type: none"> Bau einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer als Abschnitt der Hauptachse für den Radverkehr; Gewährleistung von Barrierefreiheit; transparente, helle Gestaltung, Einbeziehung in das Beleuchtungskonzept, Schaffung von neuen Zugängen zu den Bahnsteigen
12	Neuordnung von Flächen östlich der Bremer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Neuordnung, Sicherung für Einzelhandel und Dienstleistungen oder Gemeinbedarf, Eckbebauung zur Verbesserung der städtebaulichen Situation Ggf. Bauungsplan
13	Maßnahmen im Straßenraum	<ul style="list-style-type: none"> Gestalterische Aufwertung: u.a. Befestigung von Gehwegen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit Funktionale Neuordnung: Änderung des Straßenprofils (z.B. bei Einrichtung von Einbahnstraßen und Schaffung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Alten Straße), dabei in den Wohnstraßen Verbesserung der Situation für Fußgänger, geordnetes Parken Regenwasserkanal: Austausch von schadhafte Kanalhaltungen, Verlegung neuer Leitungen bei zu kleiner Dimensionierung bzw. nicht vorhandenem Kanal
14	14. Schließen von Baulücken	<ul style="list-style-type: none"> Nutzung des Potenzials für eine Innenentwicklung durch behutsames Schließen städtebaulich störender Baulücken
15	15. Sanierung Stadtbild prägender Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs durch Sanierung Stadtbild prägender Gebäude, insbesondere Entwicklung des Potenzials an der Alten Straße (Geschäftsbereich)

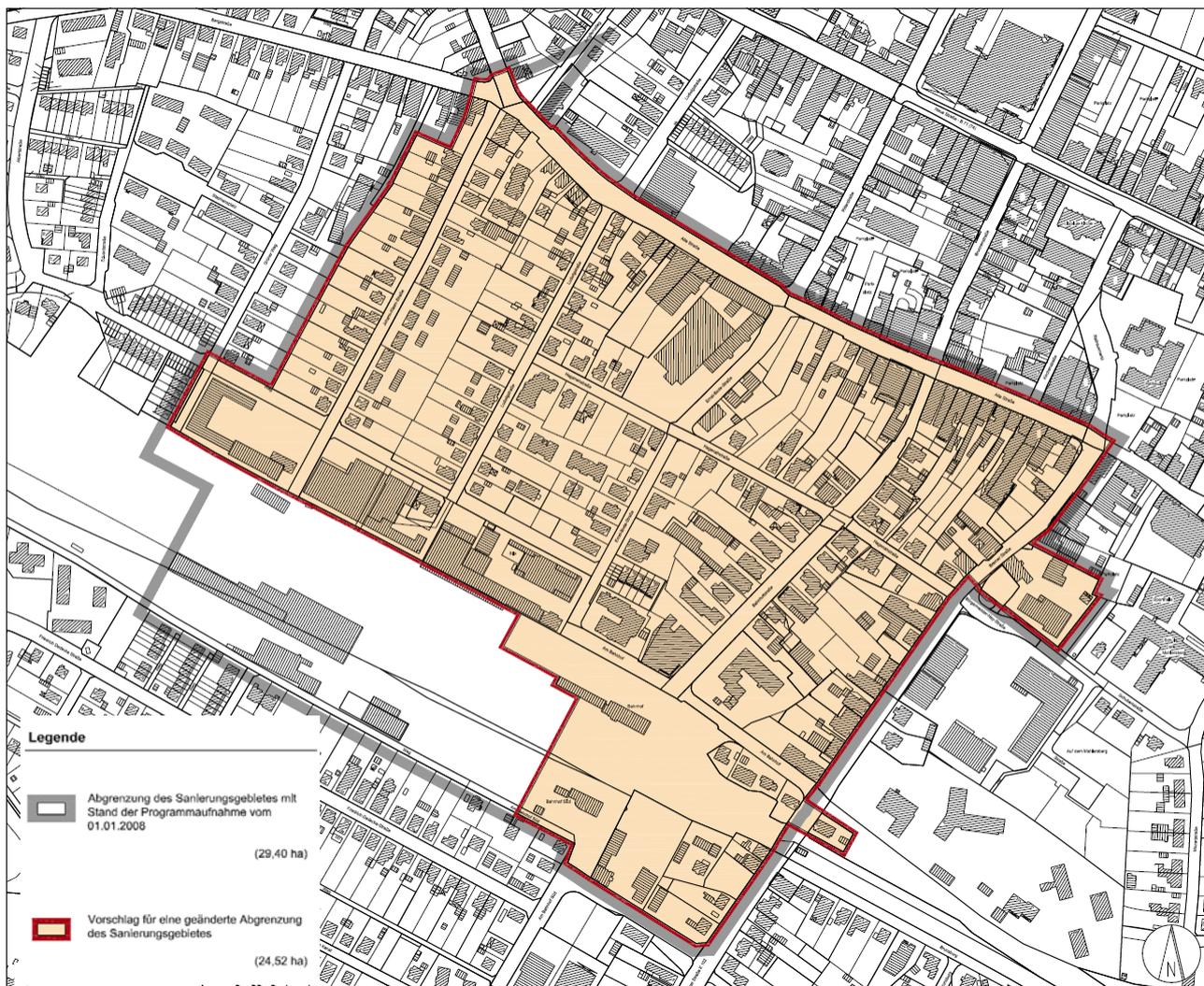
Änderung der Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Vor dem Hintergrund der Planungsergebnisse und dieses Konzeptes wird vorgeschlagen, einen Großteil der Bahnflächen der EVB und ein im Eigentum der Stadt stehendes unbebautes Grundstück im Eckbereich Alte Straße / Jungfernstieg aus dem Sanierungsgebiet herauszunehmen, da hier keine Maßnahmen vorgesehen sind.

Dafür sollte das Grundstück mit einem alten Bahngelände östlich der Bremer Straße in das Gebiet aufgenommen werden, da dieses Gebäude als Teil des Ensembles von Stadtbild prägenden Eisenbahnerhäusern zu sehen ist.

Insgesamt könnte das Sanierungsgebiet dadurch von 29,4 ha auf rd. 24,5 ha verkleinert werden. Für die Verkleinerung ist eine Änderung der Sanierungssatzung durch den Rat der Stadt Bremervörde erforderlich.

Abb. unten: Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes (ohne Maßstab)



Kosten und Finanzierungsübersicht

Schätzung Stand Dezember 2009

		Gesamt
		EUR
A Kosten		
1.	Weitere Vorbereitung der Sanierung Rahmenplanung, Bauleitplanung, Gutachten Verkehrsuntersuchung	110.000
2.	Öffentlichkeitsarbeit/Bürgerbeteiligung	60.000
3.	Erwerb von Grundstücken	500.000
4.	Ordnungsmaßnahmen	
4.1	Bodenordnung	80.000
4.2	Umzug von Betrieben	30.000
4.3	Beseitigung baulicher Anlagen	250.000
4.4	Altlastenentsorgung	350.000
4.5	Erschließung	5.550.000
4.6	Ver- und Entsorgung/Kanalisation	190.000
5.	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	28.000
6.	Baumaßnahmen	
6.1	Instandsetzung und Modernisierung von Gebäuden (Wohnungsbauförderung) Spitzenfinanzierung Mod. aus Städtebau- förderungsmitel (Gewerbeobjekte)	350.000 860.000
6.2	Gemeinbedarfseinrichtungen	700.000
6.3	Neubau von Wohnungen	3.500.000
6.4	Neubau von Gewerbebetrieben	1.500.000
7.	Sanierungsträger/Beauftragte	400.000
	Summe Kosten	14.458.000

Anteil Städtebau- förderung	Flankierende Förderung, ergänzende Programme			
	Anteil Wohnungs- bauförderung	Anteil privater Investoren	Anteil GVFG	Anteil KfW-Moder- nisierungs- programm
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
100.000		10.000		
55.000		5.000		
500.000				
80.000				
		30.000		
250.000				
		350.000		
4.600.000		150.000	800.000	
190.000				
18.000		10.000		
	250.000			100.000
860.000				
700.000				
		3.500.000		
		1.500.000		
400.000				
7.753.000	250.000	5.555.000	800.000	100.000

B	Einnahmen Ausgleichsbeträge geschätzt
C	durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten
D	Städtebauförderung

Anteil Städtebau- förderung	Anteil Wohnungs- bauförderung	Anteil privater Investoren	Anteil GVFG	Anteil KfW
500.000				
7.253.000	250.000	5.555.000	800.000	100.000
7.253.000				

E.	Finanzierungsübersicht Städtebauförderung
----	---

Gesamtkosten	Anteil Stadt	Anteil Bund/Land
7.253.000	2.417.667	4.835.333

Erläuterung der Kosten- und Finanzierungsübersicht

1. Weitere Vorbereitung	110.000,00 €
Erstellung Rahmenplanung Bauleitplanung Städtebauliche Gutachten und Verkehrsuntersuchung	
2. Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung	60.000,00 €
Bürgerversammlungen Einwerben und Unterstützung der Mitwirkungsbereitschaft der Bürger Erstellung von Informationsunterlagen	
3. Erwerb von Grundstücken	500.000,00 €
Bau v. Stellplatzflächen mit Erschließung Blockinnenbereiche rd. 2.000 m ² Teilflächen beim Straßenausbau und Ergänzung von Fuß- und Radwegen rd. 1.000 m ² Gemeinbedarfseinrichtungen: Spielflächen, Standort JUBS, rd. 1.300 m ² (durchschnittlich 140 Euro/m ²)	
4. Ordnungsmaßnahmen	
4.1 Bodenordnung	80.000,00 €
(Vermessungen, Gutachten, Gebühren etc.) Neuordnung Blockinnenbereiche (Ernst-Bode-Str./Bahnhofstr. und Bahnhofstraße/Bremer Str.) Neuordnung Ecke Alte Str./Ernst-Bode Str. Neuordnung Gewerbegebiet zwischen Bahnanlagen und Wohngebiet Altes Stadtwerkegelände Am Bahnhof JUBS	
4.2 Umzug von Betrieben	rd. 30.000,00 €
Grundstück Saatzucht Grundstück Stelljes Grundstücke Alte Straße, EG´s	
4.3 Beseitigung baulicher Anlagen	rd. 250.000,00 €
Blockinnenbereiche Ecke Alte Str./Ernst-Bode-Str. Altes Stadtwerkegelände Gewerbegebiet zwischen Bahnanlagen und Wohnen Bremer Str. 11	
4.4 Altlastenentsorgung	rd. 300.000,00 €
Altes Stadtwerkegelände Gewerbegebiet im Bereich der Bahnanlagen	

4.5 Erschließungsmaßnahmen	rd. 5.550.000,00 €
Aus- und Umbau Johann-Kleen-Straße Aus- und Umbau Ludwigstraße Aus- und Umbau Hagenahstraße Umgestaltung Ernst-Bode-Straße Umgestaltung Bahnhofstraße Umgestaltung Alte Straße Neubau Planstraße A Straßenraumgestaltung Bremer Straße Neubau Fußgänger Verbindung von Bahnhofstr. Richtung Am Bahnhof Süd zur Querung der Gleisanlagen als Unterführung Stellplatzanlagen in Blockinnenbereichen inkl. Erschließung Spielplatz	
4.6 Kanalisation	rd. 190.000,00 €
Ver- und Entsorgung pauschal	
5.0 Sonstige Ordnungsmaßnahmen	rd. 28.000,00 €
Härteausgleich, Notarkosten, etc. pauschal	
6.0 Baumaßnahmen	
6.1 Instandsetzung und Modernisierung von Gebäuden	
	rd. 1.210.000,00 €
Städtebauförderungszuschüsse für rd. 15 Teilmodernisierungen von EG-Flächen und Fassaden von Geschäftsgebäuden à 20.000 Euro und rd. 8 durchgreifende Modernisierungen von Geschäftsgebäuden à rd. 70.000 Euro Einsatz von Wohnungsbauförderung für Wohngebäudemodernisierung bei rd. 8 Teilmodernisierungen à 12.500 Euro und KFW-Programm für energetische Modernisierungen von Wohngebäuden, rd. 10 Grundstücke à 25.000 Euro	
6.2 Gemeinbedarfseinrichtungen	rd. 700.000,00 €
Jugendzentrum/Jugendbegegnungsstätte, Familienbegegnungsstätte	
6.3 Neubau von Wohnungen	rd. 3.500.000,00 €
Ecke Alte Str./Ernst-Bode-Str. ca. 5 Einheiten Innenbereiche Ludwig Str./Johann-Kleen-Str. ca. 20 Einheiten	
6.4 Neubau von Gewerbebetrieben	rd. 1.500.000,00 €
Am Bahnhof 3-7, ca. 2 Einheiten Ecke Alte Str. / Ernst-Bode-Str., ca. 2 Einheiten Gewerbegebiet Am Bahnhof, ca. 3 Einheiten	
7. Sanierungsträger/Beauftragte	rd. 400.000,00 €
Gesamtkosten	rd. 14.458.000,00 €

Integratives Handlungskonzept

Das integrative Handlungskonzept soll aufzeigen, wie die komplexe Aufgabe der Sanierungsmaßnahme „Innenstadt Süd“ durch frühzeitige Koordination der Aktionen und Akteure und die gemeinsame Entwicklung integrierter Lösungsansätze angegangen werden soll. Mit dieser Form des Verfahrensmanagements muss die enge Verzahnung von Maßnahmen und Finanzierung sowie deren umfassende Optimierung sichergestellt werden.

Die nachfolgende tabellarische Übersicht soll die Verknüpfung von Aufgaben, Zielen, Aktionen und Akteuren aufzeigen und zu einem Bewusstsein einer gemeinsam zu lösenden Aufgabe beitragen. Es handelt sich dabei um einen ersten Ansatz, der im Zuge der weiteren Rahmenplanung vertieft und verfeinert werden muss.

Im Sinne der Nachhaltigkeit jeglicher Entwicklung ist es erforderlich, den Prozess der städtebaulichen Erneuerung auf ein breites, gesellschaftliches Fundament zu stellen. Nur so können tragfähige, zukunftsweisende Konzepte verwirklicht werden.

Tabellarische Übersicht zum Handlungskonzept

Maßnahmen	Ziele / Aufgaben	Aktionen	Akteure
Sanierungsmanagement	Steuerung von: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verfahren, ▪ Finanzierung, ▪ Investitionen 	Beauftragung von: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierungsträger und ▪ Planer Bildung von Arbeitskreisen	Stadt Sanierungsträger Planer
Rahmenplanung und Bauleitplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konkretisierung der Sanierungsziele ▪ Klären der Rahmenbedingungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung von Planungskonzepten ▪ Städtebauliche Einzelaufgaben ▪ Wirtschaftlichkeitsberechnungen 	Stadt Sanierungsträger Planer Arbeitskreise/Bürger Grundstückseigentümer Träger öff. Belange Stadtmarketing Werbegemeinschaften Projektentwickler/ Investoren Fachgutachter
Medienarbeit und Bürgerbeteiligung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Imagepflege ▪ Informationen über geplante Maßnahmen und Ergebnisse ▪ Förderung der Mitwirkungsbereitschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pressearbeit ▪ Bürgerversammlungen ▪ Informationsbroschüren ▪ Ausstellungen 	Stadt Sanierungsträger Planer Arbeitskreise/Bürger Grundstückseigentümer Stadtmarketing Werbegemeinschaften Projektentwickler
Bodenordnung und Bodenwerb	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herstellen der Voraussetzungen für private und öffentliche Investitionen ▪ Branchen mobilisieren ▪ Investitionsanreize bieten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzepte für geeignete Nutzungen und Architekturformen ▪ Wirtschaftlichkeitsberechnungen ▪ Machbarkeitsstudien 	Stadt Sanierungsträger Planer Katasterverwaltung Bürger Grundstückseigentümer Stadtmarketing Projektentwickler/ Investoren Fachgutachter
Öffentliche Investitionen in: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßen- und Platzgestaltung ▪ Verkehrsberuhigung ▪ partielle Verkehrsentlastung ▪ Straßenneubau ▪ Wegeverbindungen ▪ Gemeinbedarfseinrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung des Stadtzentrums ▪ Aufwertung öffentlichen Raums, Stadtbildverbesserung, ▪ Straßenraumverbesserung ▪ Aufhebung der Trennwirkung der Bahnanlagen (Fußgänger und Radfahrerunterführung) 	Baumaßnahmen an / für: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßen und Plätze ▪ Grün- und Freiflächen ▪ Rad- und Fußwegebau und -vernetzung Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben	Stadt Sanierungsträger Planer Bürger/Arbeitskreise Grundstückseigentümer Stadtmarketing Werbegemeinschaften EVB Träger von Gemeinbedarfseinrichtungen

Maßnahmen	Ziele / Aufgaben	Aktionen	Akteure
Private Investitionen in: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Handel ▪ Dienstleistungen ▪ Betriebsumsiedlungen ▪ Bahnanlagen ▪ Fremdenverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Priorität für die Innenstadt Süd, ▪ Stärkung der zentralörtlichen Funktionen, ▪ Verbesserung des Geschäftsangebots, ▪ Behebung von Nutzungskonflikten, ▪ Stärkung der Wohnfunktion ▪ Stärkung der touristischen Attraktivität 	Projekte für Neu-, Um- und Anbau, Modernisierung oder Sanierung für: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Handel ▪ Dienstleistungen ▪ Betriebsumsiedlungen ▪ Bahnanlagen ▪ Fremdenverkehr ▪ Ausbau des ÖPNV-Knotens am Bahnhof (attraktive Linien, Zugänge zu Bahnsteigen, P&R, Fahrradabstellanlagen etc.) ▪ Werbung von Investoren ▪ Beratung über Zuschuss- und Fördermöglichkeiten ▪ Städtebauliche Entwürfe und Modernisierungsvoruntersuchungen 	Stadt Sanierungsträger Planer Bürger/Arbeitskreise Grundstückseigentümer Stadtmarketing Werbegemeinschaften Projektentwickler EVB Fachgutachter Vereine
Wohnumfeld und Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung von Wohn- und Freizeitwert ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ▪ Schaffung zentrumsnaher, attraktiver, flächensparender Wohnangebote ▪ Anreize für ökologisches Bauen, für Modernisierung und Instandsetzung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ beispielhafte Modernisierungen ▪ Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum ▪ Entwicklung von Bebauungskonzepten für verdichtetes Bauen ▪ Befestigung der Gehwege ▪ Städtebauliche Wettbewerbe 	Stadt Sanierungsträger Planer Bürger/Arbeitskreise Grundstückseigentümer
Kultur und Freizeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Gemeinwesenarbeit ▪ Verbesserung des Kulturangebots ▪ Verbesserung des Angebots an Ausstellungs- und Versammlungsräumen ▪ Jugendarbeit ▪ Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Schulzentrum, Bahnhof, Innenstadt und See ▪ Schulwegesicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbindung von kulturellen und sozialen Initiativen ▪ Einbindung des Stadtmarketings 	Stadt Sanierungsträger Planer Bürger/Arbeitskreise Vereine, Verbände Gleichstellungsbeauftragte Schulen

Zeit- und Maßnahmenplan

Für die beiden kommenden Jahre sind folgende Maßnahmen zur Umsetzung vorgesehen. Noch im Jahr **2010** werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Städtebaulicher Wettbewerb für die Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Alten Straße (zwischen Ernst-Bode-Straße und Bremer Straße)
- Städtebaulicher Wettbewerb für die Nachverdichtung im Blockinnenbereich zwischen Ludwigstraße und Johann-Kleen-Straße
- Erarbeitung eines Lichtkonzeptes und Umsetzungsbeginn
- Abbruch von Gebäuden auf dem Gelände der Stader Saatzeit und Bau der Raiffeisenstraße und des Verbindungswegs zwischen Ludwigstraße und Johann-Kleen-Straße
- Beauftragung verschiedener Modernisierungsvoruntersuchungen im Bereich Alte Straße, Bahnhofstraße
- Fassadensanierungen/Modernisierung von Verkaufsf lächen im Bereich Alte Straße und Bahnhofstraße
- Fertigstellung eines provisorischen Parkplatzes auf dem Eckgrundstück Alte Straße / Ernst-Bode-Straße
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Im Jahr **2011** sind folgende Maßnahmen geplant:

- Umbau der Alten Straße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
- Umsetzung der Einbahnstraßenregelungen und Verkehrsberuhigung (Tempo 30 km/h) im Gebiet
- Umsetzung des Lichtkonzeptes
- 1. BA zur Neuordnung der Blockinnenbereiche und Errichtung von neuen Stellplätzen
- Beauftragung verschiedener Modernisierungsvoruntersuchungen
- Durchführung von Fassadensanierungen und Modernisierung von Verkaufsf lächen
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Ggf. sind in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Fördermitteln Maßnahmen über den Jahreswechsel hinaus im Folgejahr fortzuführen.

6 Verzeichnis der Anlagen, Quellen und Literatur

Anlagen

- Konzepte: Verkehr, Nutzung, Gestaltung
- Rahmenplan „Innenstadt Süd“

Quellen- und Literaturverzeichnis

Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Rotenburg (Wümme) 2005

Flächennutzungsplan und Bebauungspläne der Stadt Bremervörde

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bremervörde 2001 und ergänzende Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan „Innenstadt Süd“ (November 2009), INGENIEURGEMEINSCHAFT DR.-ING. SCHUBERT, Hannover

Standortkonzept zur Weiterentwicklung der innerstädtischen Einzelhandelsstruktur Bremervördes, Stadt Bremervörde 2004

Einzelhandelskonzept Bremervörde, GMA GESELLSCHAFT FÜR MARKT- UND ABSATZ-FORSCHUNG mbh, Köln 2005

Entwicklung des Wohnungsmarktes in Bremen und Niedersachsen, GEWOS, Hamburg 2002

Nachhaltige Stadtkonzeption Bremervörde 21, Steinbeis Transferzentrum, August 2002, (erstellt mit EFRE-Förderung)

Vorbereitende Untersuchung Sanierung „Bremervörde -Innenstadt (3)“, BauBeCon Sanierungsträger GmbH mit Cappel + Partner, Bremen / Himmelpforten 2003

Aktualisierungen der Vorbereitenden Untersuchung zur Sanierungsmaßnahme „Bremervörde- Innenstadt (3)“ in den Jahren 2004 - 2006, Leerstandskataster, 2005 / 2006

Umsetzungsworkshops zum Einzelhandelskonzept, Nov. 2005 bis Feb. 2006,

Stadtmarketing: Bremervörde „Stadt der Sinne“, Arbeitsgruppe Stadtbildverbesserung Bremervörde 21, Bremervörde 2006

Umgestaltung des Bahnhofs, Bahnhofsvorplatzes, Busbahnhofs und Errichtung von P+R-Plätzen (mit EVB), Cappel + Partner, Himmelpforten 2006

Integriertes Entwicklungs- und Wachstumskonzept, BauBeCon Sanierungsträger GmbH mit Cappel + Partner, 2007

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept als vorbereitende Untersuchungen zum Programm „Stadtumbau West“, BauBeCon Sanierungsträger GmbH mit Cappel + Partner, 2008