

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Bremen, den 25.03.2015

- 7-2 -

Tel.: 361-6278 (Herr Imholze)

Deputation für Umwelt, Bau,  
Verkehr, Stadtentwicklung und  
Energie (S)

Vorlage 18/513 (S)

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (S) am 05. März 2015**

## **Umgestaltung Osterstraße**

**Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms  
„Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“  
Alte Neustadt / Buntentor  
und  
des Konzeptes „Bremer Innenstadt 2025“**

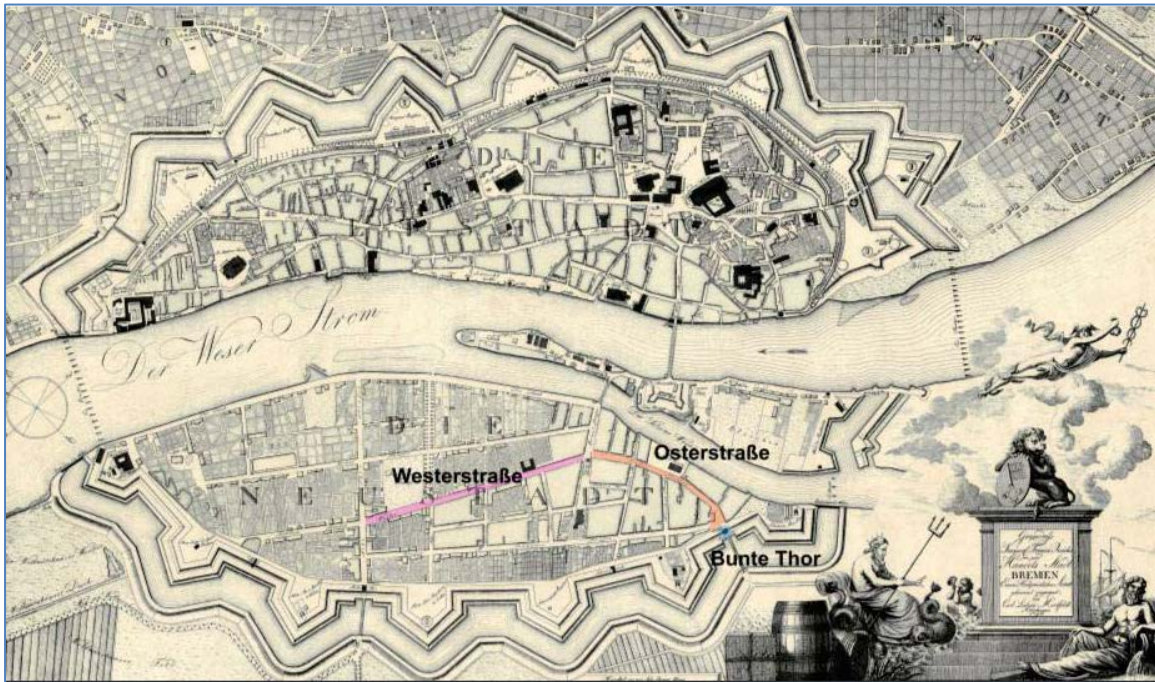
### **Sachdarstellung**

Das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, das der Deputation für Bau und Verkehr erstmalig am 17.09.2009 (Vorlage 17/294-S) vorgestellt wurde, zielt auf die Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste bedroht oder betroffen sind. Am 30. Mai 2013 hat die Deputation das Entwicklungskonzept für das Fördergebiet Alte Neustadt / Buntentor zur Kenntnis genommen und dem Maßnahmen- und Finanzierungsplan zugestimmt. Als ein zentrales, zusammenhängendes Projekt sollen jetzt drei Einzelmaßnahmen des Entwicklungskonzeptes realisiert werden:

- Umgestaltung Osterstraße,
- Treppenanlage an der Friedrich-Ebert-Straße / Osterstraße
- Platz an der Piepe / Buntentorsteinweg.

Diese Maßnahmen sind auch Bestandteile des von der Deputation am 06.02.2014 beschlossenen Innenstadtkonzeptes (vgl. Vorlage 18/328-S).

Das Osterquartier ist stadträumlich ein verbindendes Element zwischen den Quartieren Alte Neustadt, Buntentorsteinweg und Altstadt. Auf alten Karten ist zu erkennen, dass der Straßenzug Sortillenstraße - Westerstraße - Osterstraße die Hapterschließung der alten Neustadt darstellte. Auch der heutige Straßenverlauf des Neustadtwalls beruht auf der historischen Straßenführung.



Historische Karte 1648

Die Straßenführungen von Osterstraße und Neustadtwall zeugen noch heute von den historischen Bezügen. Der Bau der Friedrich-Ebert-Straße nach dem Zweiten Weltkrieg schnitt das Quartier von der alten Neustadt ab. In der Wiederaufbauzeit nach dem Krieg erfuhr das Quartier eine rasante bauliche Verdichtung. So entstand im Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Osterstraße Geschosswohnungsbau mit bis zu 9 Geschossen. Eine wichtige bauliche Entwicklung stellte 1973 die Erweiterung des „Willehadhaus vom Roten Kreuz“ von 1876 zu einer modernen Klinik, dem „Rotes-Kreuz-Krankenhaus“, dar. Damit einher ging die Ansiedlung zahlreicher Arztpraxen, Therapie- und Pflegeeinrichtungen. Die hohe Wohndichte und der Besucherverkehr durch das Krankenhaus stellen neue Ansprüche an den öffentlichen Raum, der besonders in den Straßenfreiräumen unattraktiv ist und zumeist mit Autos zugestellt wird. Die Planung sieht deshalb einen Umbau der

vorhandenen Straßenräume vor, um u.a. den Straßenraum neu zu ordnen, zu begrünen und strukturierter zu organisieren. Auch soll das Umfeld mit den Neustadtwallanlagen, dem Park an der Piepe bis hin zur Piepe und der Kleinen Weser besser angebunden werden. Insbesondere soll sich auch die funktionale Anbindung an die Innenstadt mit einer direkten Verbindung vom Buntentor zur Friedrich-Ebert-Straße / Kleinen Weserbrücke für Fußgänger und Radfahrer verbessern. Das Quartier kann frei von Barrieren und insgesamt durchlässiger sowie in seiner Eigenständigkeit, seinen Eigenarten, Besonderheiten und Qualitäten nachhaltig gestärkt werden. Mit der Konzentration von Einrichtungen des Gesundheitswesens stellt sich ein großes Potential für die weitere Entwicklung und Zentralität dar. Letztendlich verbessern sich auch die Wohnumfeldqualitäten und stützen den hier ansässigen Einzelhandel und die Gastronomie. Zudem beinhaltet die Planung auch ein Konzept für Fahrradstellplätze für die erhöhte Nachfrage nach der kürzlich erfolgten Erweiterung und unterstützt flankierend die privaten Investitionen in die Erweiterung und den Umbau des „Rotes-Kreuz-Krankenhauses“.

Bei der Planung war zu berücksichtigen, dass sich im jetzigen Zustand 2.315 m<sup>2</sup> öffentliche Gehwege und 3.420 m<sup>2</sup> Straßenflächen mit insgesamt 69 legalen Stellplätzen in den Bereichen Osterstraße, Leinestraße, Zentaurenstraße und im Bereich der Treppenanlage befinden. Geparkt wird in Längsrichtung auf der Straße am Straßenrand. Es gibt ein hohes Vorkommen an widerrechtlichem Parken und starken Parksuchverkehr. Sämtliche Straßen sind öffentliche Straßen, teilweise mit Anlieferverkehr für kleinere Geschäfte. Der motorisierte Verkehr wird in der Osterstraße teilweise im Einrichtungsverkehr geführt. Das Radfahren ist dagegen auch in Gegenrichtung möglich. Zweirichtungsverkehr ergibt sich in der Osterstraße zwischen Buntentorsteinweg und der Leinestraße (wegen der notwendigen Erschließung des Krankenhauses). Generell wird die Osterstraße häufig von Fahrradfahrern und Fußgängern als Abkürzung aus der Innenstadt Richtung Buntentorsteinweg (und umgekehrt) benutzt. Die Zentauren-, Walldamm- und Bastianstraße sind interne Erschließungsstraßen mit Anwohnerparken und Anliegerverkehr. Sie sollen, bis auf eine 20m lange Strecke der Zentaurenstraße zur Osterstraße hin, nicht umgebaut werden.



*Planungsgebiet mit Treppenanlage, Osterstraße, Platz an der Piepe*

## 1. Umgestaltung Osterstraße

Die Osterstraße war ursprünglich die Hauptverbindung zwischen dem Buntentorsteinweg und der Friedrich Ebert-Straße. Verkehrlich stellt sie sich heute allerdings als Sackgasse dar, denn eine Mauer mit Treppenanlage bildet eine Barriere zur Friedrich-Ebert-Straße / Kleine Weserbrücke in Richtung Altstadt. Zum Buntentorsteinweg hin ist die Osterstraße die Haupteerschließungsstraße für das Quartier, für Rettungsfahrzeuge, Anlieferung und BesucherInnen des Krankenhauses. Hier ist Zweirichtungsverkehr notwendig. Die Straßenbreite variiert zwischen 5,80 und 9,20m mit einer Fahrbahnbreite von 4,50m in Zweirichtungsverkehr. An der Einmündung zum Buntentorsteinweg betragen die Gehwegbreiten 2,20 bis 3,00m. Die hier heute wartenden 7 Taxen werden an den Buntentorsteinweg verlagert.



*Planung Osterstraße, Bereich Krankenhaus, Buntentorsteinweg*



*Blick in die Osterstraße Richtung Friedrich-Ebert-Straße*

Der Teil der Osterstraße zwischen der Zentaurenstraße und dem Neustadtswall dient der Anlieferung einiger kleinerer Geschäfte und dem Anliegerverkehr und weist einen weniger verkehrsbelasteten Charakter auf. Zur Zentaurenstraße hin endet die Osterstraße in einer Sackgasse und einem Parkplatz mit eingeschränkter Parkdauer

von zwei Stunden. Die Straßenbreite variiert zwischen 8,50 und 9,20m. Die Gehwegbreiten betragen momentan 2 bis 2,50m. Die Straßenbreite beträgt 7,00m (Fahrbahnbreite 5,00m, Zweirichtungsverkehr), die Gehwegbreiten 2,00 bis 5,00m. Der Radverkehr erfolgt auf der Fahrbahn.

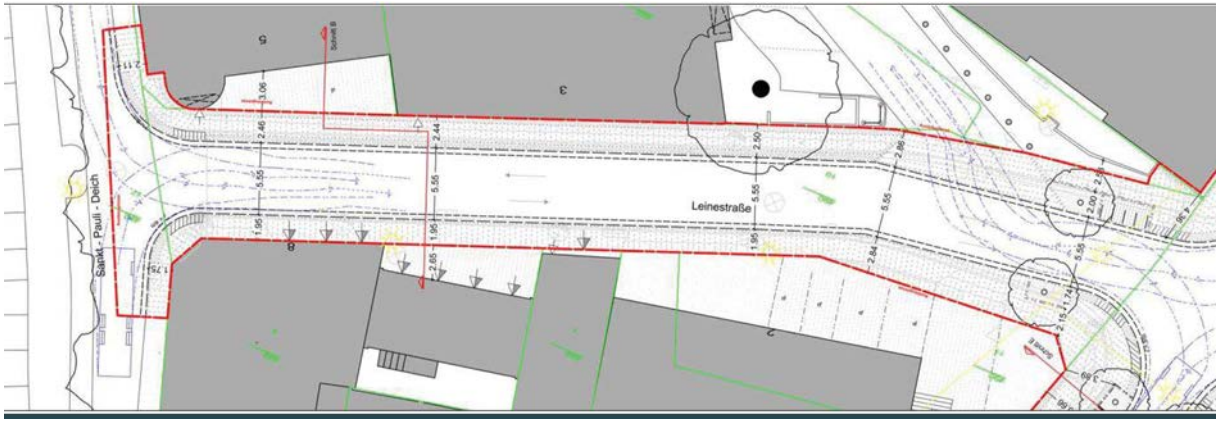


*Heutige Verkehrsführung*

Die Planung beinhaltet, dass der Einbahnstraßenabschnitt mit einer Mindestbreite von 4,00m, Straßen für den Zweirichtungsverkehr mit einer Fahrbahnbreite von 5,55m und Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,50m ausgebaut werden und sichergestellt wird, dass die Kurvenradien ausreichend dimensioniert sind, damit Feuerwehrfahrzeuge, Krankenwagen, Anlieferung und größere Müllfahrzeuge problemlos entlang fahren können. Der Fahrradverkehr soll auf der Fahrbahn stattfinden. Die Straßen werden deshalb als fahrradfreundliche Straßen (auch in Gegenrichtung) mit Führung auf der Fahrbahn ausgeschildert. Die Stellplätze werden entlang der Fahrbahn zum Längsparken hergestellt. Sie dienen hauptsächlich dem Anwohner- und Besucherparken. Um Barrierefreiheit zu ermöglichen, sollen die Einmündungen mit Aufmerksamkeitsfeldern und Richtungsplatten versehen werden. Der eindeutig fühlbare Materialwechsel zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg ermöglicht es so sehbehinderten Menschen, sich sicher zu orientieren. Durch die engen Straßenräume ist die Auswahl der Bäume auf kleinkronige Bäume mit

lichtdurchlässigem Blattwerk gewählt. Der Abschnitt der Osterstraße zwischen Buntentorsteinweg und Leinestraße ist in beide Richtungen befahrbar, mit einer Fahrbahnbreite von 5,55m bis zur Einfahrt Rettungswache und 5,80m zur Einmündung am Buntentorsteinweg, so dass die neue Rettungswache ungehindert angefahren werden kann. Zu beiden Seiten wird ein 2m breiter Parkstreifen hergestellt, der teilweise dezentral platzierte Fahrradstellplätze enthält. In der Regel werden zwei Parkplätze mit einem Baum voneinander getrennt. Insgesamt ergeben sich 27 Stellplätze. Im Bestand sind es momentan 7 Taxistellplätze und 19 reguläre Stellplätze. Die Taxistände werden an der Buntentorsteinweg vor den Platz an der Piepe verlegt. Zudem werden in diesem Abschnitt 23 Bäume gepflanzt und 20 Fahrradständer aufgestellt. Kurvenradien sind mit 10m und 9m für 3-achsige Müllfahrzeuge ausgelegt und an den Gehwegen mit Rillenplatten versehen. Durch diese Maßnahme und die entsprechende Absenkung sind die Übergänge barrierefrei ausgebildet. In diesem Bereich wird die Verbindung der beiden angrenzenden Grünflächen durch einen Übergang deutlich gemacht. Die Kreuzung der Osterstraße mit der Leinestraße und dem Neustadtswall wird ebenfalls barrierefrei ausgebildet und für 3-achsige Müllfahrzeuge in den Kurvenbereichen ausreichend dimensioniert. Insgesamt werden in der Osterstraße begleitend zum Längsparken 47 neue Bäume gepflanzt. Im gesamten Planungsgebiet werden dezentral 45 Fahrradständer aufgestellt, diese sollen vor allem von den Besuchern der Gesundheitseinrichtungen/ Arztpraxen genutzt werden. Die gesamten Straßen werden mit einem Granit-Tiefbord vor den Gehwegen und Randstreifen ausgebildet. Auf diese Weise erscheint der Straßenraum als eine zusammenhängende Fläche und ist zudem leichter und barrierefrei zu queren.

Der Abschnitt der Osterstraße zwischen Leinestraße und Zentaurenstraße wird als Einbahnstraße mit einer durchgängigen Breite von 4m Fahrbahn ausgewiesen. Im südlichen Teil befindet sich ein Fahrradabstellplatz für bis zu 18 Fahrräder. Auf beiden Seiten der Fahrbahn wird ein 2m breiter Parkstreifen mit 23 Stellplätzen vorgesehen. 8 Stellplätze fallen weg. 18 Straßenbäume werden neu gepflanzt.



*Planung Osterstraße zwischen Leine- und Zentaurenstraße*

Das Parken wird durch einen Parkstreifen mit Baumpflanzung strukturiert, um Wildparken zu verhindern. Übergänge an Einmündungen und in Kreuzungsbereichen werden barrierefrei ausgebildet. Gehwege erhalten eine ausreichend dimensionierte Breite von mind. 2,50m.

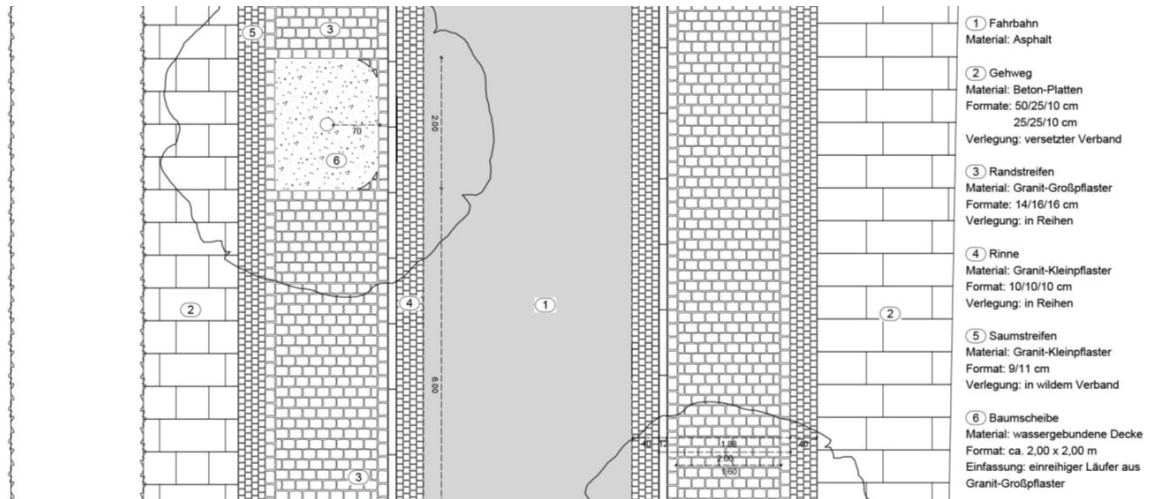


*Geplante Verkehrsführung*

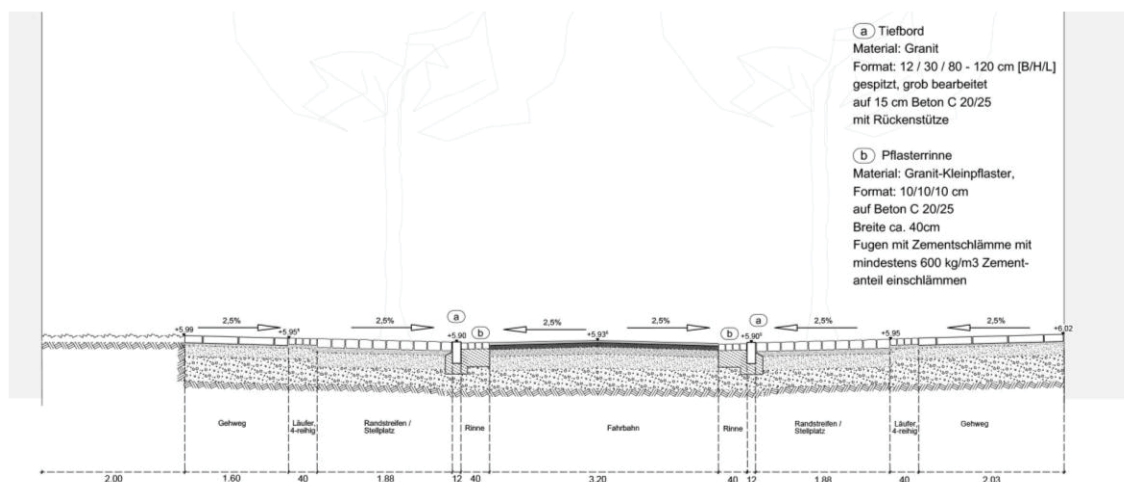
Die Fahrbahn selbst besteht aus einer bituminös befestigten Oberfläche. Somit ist sie besonders fahrradfreundlich. Sie wird beidseitig mit vier Kleinpflaster-Läuferreihen eingefasst, die der Führung der Oberflächenentwässerung (Rinnen und Einläufe) dienen. Der Parkstreifen verläuft entlang der Rinnen und besteht aus Naturstein-



Großpflaster. Hierzu wird größtenteils das vorhandene Pflaster aus der Osterstraße wiederverwendet. Das Längsparken (2x6m) wird im Regelfall nach zwei Stellplätzen von einem Baum (Fraxinus ornus) unterbrochen.



### Querschnitt Osterstraße



Die Gehwege werden mit teilweise vorhandenen Betonplatten 50x50cm hergestellt und jeweils beidseitig mit 4 Reihen Kleinpflaster eingefasst. Überfahrten, Einfahrten zu Garagen (Leinestraße) werden mit Betonplatten (Bremer Bumskopp) 25x25x10cm gepflastert. Alle Übergänge werden barrierefrei hergestellt.

Von den vorhandenen (legalen) Parkplätzen reduziert sich die Zahl von 69 auf 57 Stellplätze in den Ausbaubereichen Osterstraße, Leinestraße, Zentaurenstraße und

Bereich Treppenanlage Osterquartier. Durch die neue Gliederung und Kennzeichnung der Stellplätze sollen Falschparker behindert werden. Dadurch werden Kurvenbereiche und Fußgängerübergänge frei gehalten.



*Osterstraße zukünftig*

### Zentaurenstraße

Die Einbahnstraße Zentaurenstraße wird im östlichen Teil im Anschluss an die Osterstraße in der Fahrbahnbreite auf 5m verschmälert. Auf der Seite der Anlieferzone werden zwei Bäume gepflanzt und ein 2m breiter Parkstreifen mit Platz für zwei Stellplätze (im Bestand sind es 5 Stellplätze) definiert. So soll verhindert werden, dass hier widerrechtlich geparkt wird. Die Gehwegbreite an der schmalsten Stelle beträgt 2,28m, im Durchschnitt ist sie jedoch 4,30m breit.

### Leinestraße

Die Leinestraße ist wegen der sehr engen räumlichen Verhältnisse mit den zahlreichen Garageneinfahrten entlang der westlichen Gebäudefassaden ohne Park- und Baumstreifen vorgesehen. Die Fahrbahnbreite wird durchgängig auf 5,55m festgelegt, um den Zweirichtungsverkehr mit LKW (Anlieferung Krankenhaus) zu gewährleisten. Vor den Eingängen und entlang des Verwaltungsgebäudes des Krankenhauses (Hausnr. 3) besteht daher Parkverbot.

Die Einfahrt der Leinestraße vom St. Pauli Deich aus ist für ein 3-achsiges Müllfahrzeug ausgelegt und mit entsprechen Kurvenradien geplant. Die Übergänge sind jeweils barrierefrei mit Rillenplatten ausgebildet. Die Einmündung von der Osterstraße gewährleistet die Anfahrbarkeit zum Krankenhaus. Die Übergänge sind entsprechend barrierefrei mit Richtungsplatten und abgesenktem Bordstein. Das Rotes-Kreuz-Krankenhaus erhält durch diese Einfahrt sämtliche Anlieferungen, größtenteils mit LKW. Zur Osterstraße hin bietet ein Randsteifen Platz für 4 Fahrradstellplätze, außerdem wird der „Eingang“ in die Leinestraße von zwei Baumneupflanzungen eingerahmt.



Planung Leinestraße

## 2. Umgestaltung Treppenanlage

Der an die Friedrich-Ebert-Straße anschließende Bereich der Osterstraße wird durch die Gestaltung einer neuen barrierefreien Rampe und einem zentralen Quartiersplatz aufgewertet. Das Entree zum Osterquartier öffnet den Blick in die Osterstraße und fungiert als verbindendes Element zwischen Neustadt und Innenstadt. Der vorhandene Stellplatz mit Parkscheinautomat wird zurückgebaut. Der Bereich vor der Treppenanlage soll als Platz gestaltet werden. Die Trennung zwischen dem oberen und unteren Platz wird aufgehoben indem die Mauer durch ein transparentes Geländer ersetzt wird, die Treppe für Radfahrer „flüssiger“ gestaltet wird und der obere und untere Platz einheitlicher gestaltet werden. Der Straßen- und Sackgassencharakter des unteren Platzes wird durch die Neugestaltung aufgehoben.



Heutiger Zustand der Treppenanlage



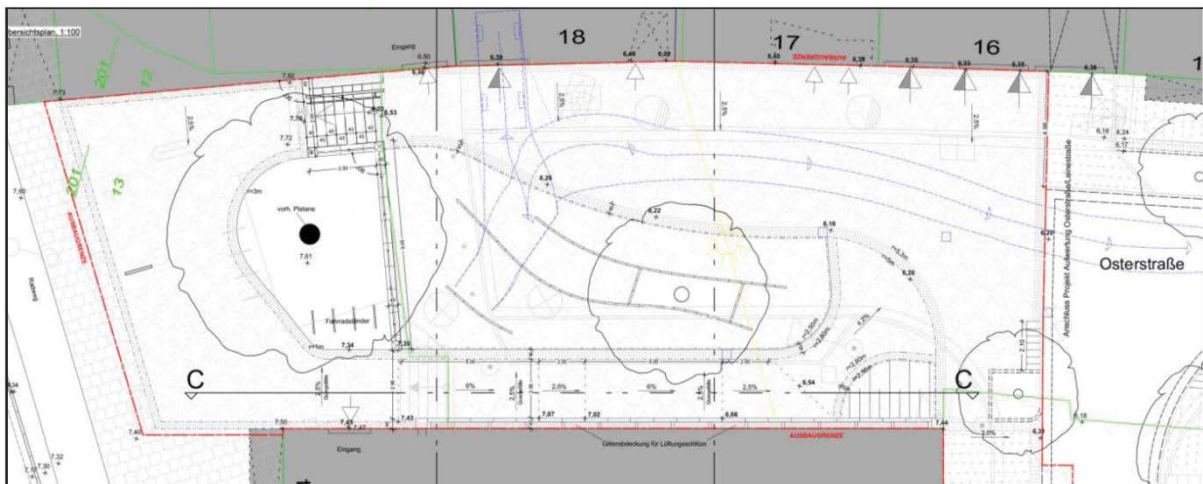
Zukünftige Gestaltung

Die beiden Ebenen werden durch eine



leicht abfallende Fläche miteinander verknüpft. Die Fläche wird als behindertengerechte Rampe mit 6% Gefälle und Zwischenpodesten ausgeführt. Am Fußpunkt der Rampe an der Gebäudeecke wird die Fläche neben der Rampe zu

einem kleinen Hügel überhöht, um herunterfahrende Fahrradfahrer abzubremsen und zu verhindern, dass sie von Fahrzeugen, die um die Ecke kommen, übersehen werden. An die Rampe schließt ein abfallender Hügel an, der gegen eine Stützmauer ausläuft. Die Stützmauer ist notwendig, um die Zugänglichkeit des Eingangs (Ambulanter Pflegedienst der Bremischen Schwesternschaft) und die Garagenzufahrt auf der östlichen Platzseite zu gewährleisten. Visuell wird der Platz bestimmt durch die große freistehende Platane oberhalb der jetzigen Mauer. Sie soll durch zwei weitere Hochstammbäume im unteren Platzbereich und am Hügel ergänzt werden. Die Treppe an der Granitmauer mit Geländer wird mit Granitblockstufen auf 30cm Beton hergestellt. Als kinderwagenfreundliche Maßnahme erhält die Treppe eine Lochblech-Metallschiene und ein freistehendes Geländer, sowie eine schräg liegende Stufe.



Planung Treppenanlage

Das vorhandene Brückenbauwerk (Ziegelmauer an vorh. Platane) soll durch eine neue Mauer mit Stahlbetonkern und - Fundament ersetzt werden. Die statisch geprüfte Konstruktion wird mit Granitsteinen verblendet. Das sich darauf befindende Geländer mit Vertikalstreben wird an den Pfosten im Stahlbeton verankert. Die Baumscheiben werden mit Granitborden eingefasst und erhalten eine begehbare Decke. Am Übergang zur Osterstraße werden die Fußgänger mittels Rillenplatten auf die andere Straßenseite geführt.

### 3. Platz an der Piepe

Der Platz an der Piepe am Buntentorsteinweg wird durch die Lage am Park geprägt. Das Gewässer Piepe ist der letzte Rest des ehemaligen Stadtgrabens auf der Neustadtseite - hier war der ehemalige Holzhafen der Stadt. Mit der umgebenden Grünfläche besteht hier ein Übergang zum Deichweg entlang der Kleinen Weser zum Werdersee. Der Park an der Piepe ist Teil der historischen Wallanlagen. Im Gegensatz zur Altstadtseite ist auf der Neustadtseite der umgebende Wassergraben weitgehend zugeschüttet worden. Die Piepe ist der letzte offene Abschnitt des ehemaligen Wallgrabens in der Neustadt.



*Zukünftiger Platz an der Piepe*

Besonders zum Buntentorsteinweg ist die Verknüpfung mit dem Park unattraktiv. Der Übergang in den Park sowie Blickbeziehungen auf das Wasser sind kaum vorhanden

und die Randbereiche sind ungeordnet und mit zahlreichen Ausstattungselementen verstellt. Die Platznutzung ist auf das Parken beschränkt.

Ziel der Umgestaltung ist es, den Platz multifunktional zu nutzen. Z.B. für einen kleinen Wochenmarkt, kleine Zirkusveranstaltungen, Flohmärkte etc., zwischenzeitlich auch für (untergeordnetes) Anwohnerparken.

Zu diesem Zweck wird der Gehweg, der jetzt hinter dem Baumstreifen neben dem Radweg verläuft, aufgehoben und niveaugleich über den Platz geführt. Die Vorfläche bei Hausnummer 10 wird befestigt, so dass hier Platz für Außengastronomie entsteht. Der Platz erhält großzügige Anschlüsse an das Wegesystem des Parks an der Piepe. Die Topografie wird so angepasst, dass die jetzige gegenläufige Querneigung des Parkplatzes aufgehoben wird.

Eine ca. 2,35m breite Zone am Buntentorsteinweg dient der Abgrenzung zu der viel befahrenen Straße. Hier befinden sich sechs vorhandene Bäume (Zierkirschen), die durch zwei Neupflanzungen ergänzt werden und je Baum eine 2m breite Baumscheibe mit einer niveaugleichen, begehbaren Oberfläche aus einer wassergebundenen Decke erhalten. Als funktionaler Abschnitt beherbergt er die Abspannmasten, die Telefonzelle, Schaltschränke und 10 neu geplante Fahrradständer. Der mittlere Abschnitt ist der zusammengefasste Parkplatz mit dem ehemaligen Gehweg. Hier sollen der Wochenmarkt und andere Veranstaltungen ihren Platz finden. Das Raster des Pflasters unterteilt die Fläche in eine Fahrtrasse von 6m und Stellplätzen von 5m, je zwei Autos passen in ein Quadrat. Neben der Fahrtrasse verläuft das Blindenleitsystem in Form von Rillenplatten.

Um die Unterteilung von Fahrtrasse und Stellplatz deutlicher hervorzuheben, werden die Rinnen und Querläuferreihen in einem Anthrazitton von dem übrigen Pflaster deutlich abgesetzt. Die Regelung der Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes bleibt bestehen, die Stellplätze sind weiterhin quer zur 6,00m breiten Fahrgasse angeordnet. Auch das vorhandene Trafohäuschen bleibt erhalten, die Stromanschlüsse für den Wochenmarkt werden neben dem Trafogebäude in einem Schaltschrank zusammengefasst. Zusätzlich zu den 18 normalen Stellplätzen entsteht ein Behindertenstellplatz. Somit sind es insgesamt drei Stellplätze mehr als zuvor. Der gesamte Platz wird um ca. 2,50m in den Park vergrößert. Die neu gewonnene Fläche wird in eine 2,70m breite Zone eingeteilt, die mit einem 8cm Hochbord von der mittleren Parkfläche abgetrennt ist und als Überhangstreifen

fungiert. Zudem befinden sich Sitzelemente, Leuchten und Baum(neu)pflanzungen in diesem Streifen. Es werden fünf Bäume neu gepflanzt und fünf Sitzelemente aufgestellt. Um die Verbindung zum Park zu verdeutlichen werden zwei neue Wege aus wassergebundener Decke an den vorhandenen Parkweg hergestellt und das vorhandene Gebüsch gerodet.

Die Vorfläche vor der Hausnummer 10 ist unterteilt in einen 3m breiten Geh- und Radweg zum Park und eine Gastronomieaußenzone. Die vorh. Pflanzfläche am Gebäude erhält eine neue Einfassung aus denselben anthrazitfarbenen Betonblöcken wie im übrigen Piepepark. Das Blindenleitsystem beginnt an der Gebäudeecke Hausnummer 10 und endet an der Ausbaugrenze vor dem vorhandenen Kiosk. Um den einheitlichen Gesamteindruck zu erhalten werden die vorhandenen Zierkirschen am Platzrand durch japanische Kirschen ergänzt.

Die Wege im Park und die Baumscheiben werden aus einer wassergebundenen Decke hergestellt. Sie sind begehbar und ebenerdig. Als zusätzliche Leitführung und Trennung zwischen Geh- und Radweg wird ebenfalls eine 3-reihige Kleinpflasterreihe zwischen die Flächen gesetzt. Die Ausfahrt am Kiosk wird aus Betonpflaster hergestellt und mit einer behindertengerechten Führung mittels Rillenplatten und Richtungsfeldern ausgestattet. Alle Baumscheiben sind niveaugleich, begehbar und aus wassergebundener Decke mit einem dreischichtigen Deckenaufbau.

### Bauzeiten

Die Ausführungsplanung soll Ende April 2015 abgeschlossen sein. Danach erfolgt die Vergabephase und – wie mit den AnliegerInnen, hanseWasser, Krankenhaus, Beirat etc. abgestimmt – soll dann Juni 2015 Baubeginn sein. Die Umgestaltung ist in drei Bauphasen unterteilt (Anlage), um Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Begonnen wird mit dem Kanalbau, der Treppenanlage und dem Platz an der Piepe. Im Sommer 2016 soll das gesamte Projekt fertiggestellt sein.



## Finanzielle / personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung

Kostenzusammenstellung der drei Einzelprojekte:

### 1. Osterstraße

1. Baustelleneinrichtung und Verkehrssicherheit	72.705 €
2. Erd- und Aufbrucharbeiten	164.476 €
3. Abwasser	41.831 €
4. Straßenbau- und Pflasterarbeiten	585.274 €
5. Beleuchtung/ Elektrischer Strom	110.000 €
6. Möblierung/ Ausstattung	16.036 €
7. Bepflanzung	52.012 €
Gesamtsumme netto	1.042.334 €
zzgl. 19% Mw St:	198.044 €
<b>Gesamtsumme brutto:</b>	<b>1.240.378 €</b>

### 2. Treppenanlage

1. Vorarbeiten	14.013 €
2. Erdarbeiten	22.034 €
3. Abwasser	7.050 €
4. Straßenbau- und Pflasterarbeiten	108.594 €
5. Mauern und Treppen	79.459 €
6. Möblierung/ Ausstattung	5.106 €
7. Bepflanzung	4.495 €
Summe netto	240.751 €
zzgl. 19% Mw St:	45.743 €
<b>Gesamtsumme brutto:</b>	<b>286.494 €</b>

### 3. Platz an der Piepe

1. Vorarbeiten	9.802 €
2. Erdarbeiten	34.389 €
3. Abwasser	8.835 €
4. Straßenbau- und Pflasterarbeiten	132.486 €
5. Beleuchtung/ Elektrischer Strom	14.789 €

6. Möblierung/ Ausstattung	21.362 €
7. Bepflanzung	17.185 €
Summe netto	238.848 €
zzgl. 19% Mw St:	45.381 €
<b>Gesamtsumme brutto:</b>	<b>284.229 €</b>

**Die Gesamtkosten der drei Einzelprojekte betragen 1.811.101 €**

Die Unterlagen nach § 24 LHO können bei Consult Team Bremen – Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH (CTB), Westerstraße 10-14, 28199 Bremen, eingesehen werden.

Finanzierung

Die Finanzierung ist aus Mitteln des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gesichert.

Sie ist wie folgt vorgesehen:

Gesamtkosten brutto:	1.811.101 €
davon	
Bundesmittel	603.700 € (ein Drittel)
Gemeindemittel	1.207.401 € (zwei Drittel)

Die Mittel in Höhe von 1.811.101 € brutto Gesamtkosten stehen auf der Haushaltsstelle 3696/892 72-4 „Zuschüsse für Maßnahmen Aktive Zentren und Nebenzentren“ zur Verfügung.

Die Mittel werden voraussichtlich in folgenden Jahren benötigt:

	2015	2016	Gesamt
Komplementärmittel Stadtgemeinde Bremen	1.066.667 €	140.734 €	1.207.401 €
Bundesmittel	533.333 €	70.367 €	603.700 €
<b>Gesamt</b>	<b>1.600.000 €</b>	<b>211.101 €</b>	<b>1.811.101 €</b>

## **Beteiligung**

Die Planungen sind mit Beirat, BürgerInnen und Anliegern, Rotes-Kreuz-Krankenhaus, Polizei, Verkehrsbehörde, Taxenverband, HanseWasser und der Verwaltung abgestimmt. Bei der Planung und Erörterung der Bauphasen wurden insbesondere die Anfahbarkeit für Rettungsfahrzeuge und die Anlieferung des Krankenhauses berücksichtigt. Auf drei Anwohnerversammlungen wurde auf die Interessen der Eigentümer und AnwohnerInnen eingegangen und mit der Planung in Einklang gebracht. Der Bauzeitenplan beinhaltet auch die notwendigen Kanalbauarbeiten von HanseWasser.

Der Stadtteilbeirat Neustadt hat der Umgestaltung als Gesamtmaßnahme zugestimmt.

## **Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Bau und Verkehr (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahme sowie der Finanzierung zu.

## Anlagen

1. WU Formblatt
2. Bauzeitenplanung

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage : 18/513(S)

Datum : 16.02.2015

Stand: 19.1.2015

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

**Umgestaltung Osterstraße im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Alte Neustadt / Buntentor“ und im Rahmen des Innenstadtkonzeptes.**

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit

- betriebswirtschaftlichen  
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

- Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

- Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :  
Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
n		

**Ergebnis**

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1.	2.	n.
----	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1		
2		
n		

- Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
- die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen Bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am                      erfolgt.

X  Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

Das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ hat das Ziel, zentrale Versorgungsbereiche ökonomisch und sozial zu stärken. Der Bund und die Bundesländer haben dazu wie in den vergangenen Jahren eine Verwaltungsvereinbarung zur Städtebauförderung 2014 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2014 vom 30.6.2014 / 02.10.2014 geschlossen. Auf Grundlage von Artikel 104b Grundgesetz stellt der Bund den Ländern nach Maßgabe des Bundeshaushaltes 2014 Bundesmittel für Fördergebiete bereit, die durch Beschluss der Gemeinde abgegrenzt wurden. Die Finanzhilfen des Bundes für das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (Artikel 7 der VV) sind für die Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen bestimmt, die durch Funktionsverluste bedroht sind. Sie sollen eingesetzt werden zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche. Auf Grundlage des von der Bremischen Bürgerschaft beschlossenen Kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzeptes hat die Deputation am 17.09 2009 (Vorlage 17/294-S) sowie am 30.Mai 2013 das Programm für die Alte Neustadt / Buntentorsteinweg zur Kenntnis genommen und der Maßnahmen- und Finanzplanung zugestimmt. Am 4.12.2014 haben die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie(L) sowie der Senat am 18.11.2014 das Landesprogramm Städtebauförderung 2014 zur Kenntnis genommen und u.a. auch beschlossen, für die zur Kofinanzierung der durch den Bund in den jeweiligen Haushalten zur Verfügung gestellten Finanzhilfen einen zügigen Bundesmittelabruf zu gewährleisten. Das Projekt „Umgestaltung Osterstraße“ ist ein solches Projekt. Es dient der besseren Anbindung der Alten Neustadt zur Altstadt, unterstützt die privaten Investitionen des Rotes-Kreuz-Krankenhauses, die lokale Ökonomie und stärkt die Zentralität des Stadtteils Neustadt. Das Projekt entspricht den Zielsetzungen des Leitbildes „Bremen – lebenswert, urban, vernetzt“ sowie dem „Kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzept“ und ist bereits in der Maßnahmenplanung des Programms für die Alte Neustadt / Buntentorsteinweg aufgeführt.

## Anlage 2 : Bauzeitenplanung

<b>Umbau Osterstraße - MEILENSTEINTERMINPLAN -</b>					<b>Consult Team Bremen</b>		Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH														
Nr.	Vorgangsname	Anfang	Fertig stellen	Dauer	2013	1. Qtr. 2014			3. Qtr. 2014			1. Qtr. 2015			3. Qtr. 2015			1. Qtr. 2016			
					Nov	Jan	Mrz	Mai	Jul	Sep	Nov	Jan	Mrz	Mai	Jul	Sep	Nov	Jan	Mrz	Mai	
1	<b>A. - Planungsphase</b>	Mo 03.02.14	Di 29.04.14	3,1 Monate																	
2																					
3	<b>1. - Vorplanung</b>	Mo 03.02.14	Di 29.04.14	62 Tage																	
14																					
15	<b>2. - Entwurfsplanung</b>	Mi 07.05.14	Fr 15.08.14	3,65 Monate																	
20																					
21	<b>3. - Beteiligung Beiräte und Öffentlichkeit</b>	Mo 18.08.14	Fr 19.12.14	4,5 Monate																	
24																					
25	<b>4. - Genehmigungsplanung</b>	Mo 22.12.14	Di 24.03.15	3,35 Monate																	
36																					
37	<b>5. - Ausführungsplanung</b>	Mi 11.02.15	Di 28.04.15	2,75 Monate																	
42																					
43	<b>B. - Vergabephase</b>	Mi 18.03.15	Do 21.05.15	2,35 Monate																	
52																					
53	<b>C. - Bauphase</b>	Mo 08.06.15	Mo 23.05.16	12,5 Monate																	

Consult Team Bremen GmbH  
Erstellt: U. Keller/13.01.2015  
Westerstraße 10-14 | 28195 Bremen

**ENTWURF ZUR  
DISKUSSION & ABSTIMMUNG**

