

Städtebauliche Studie

Oslebshauser Heerstraßen- kreuzung

Der Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Impressum

Herausgeberin

Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Contrescarpe 72, 28195 Bremen
www.bauumwelt.bremen.de

Bearbeitung:
Claus Gieseler
Referat 72 Stadtumbau

Bearbeitung

BPW Stadtplanung
Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
office@bpw-stadtplanung.de
www.bpw-stadtplanung.de

Bearbeitung:
Frank Schlegelmilch, Charlotte Herbst

HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH
Loignystrasse 31
28211 Bremen
0421.460 36 0
info@hbi-hb.de
www.hbi-hb.de

Bearbeitung:
Michael Osigus, Maja Collette

Horeis + Blatt Partnerschaft mbB
Garten- und Landschaftsarchitekten BDLA
Sonneberger Straße 13
28329 Bremen
0421.43 08 49 0
mail@hb-la.de
www.hb-la.de

Bearbeitung:
Gesa Knief, Marloes Hölscher

Abbildungsnachweise

Pläne, Fotos und Abbildungen:

soweit nicht anders angegeben, von:
BPW Stadtplanung, Horeis+Blatt, HBI

Layout

BPW Stadtplanung



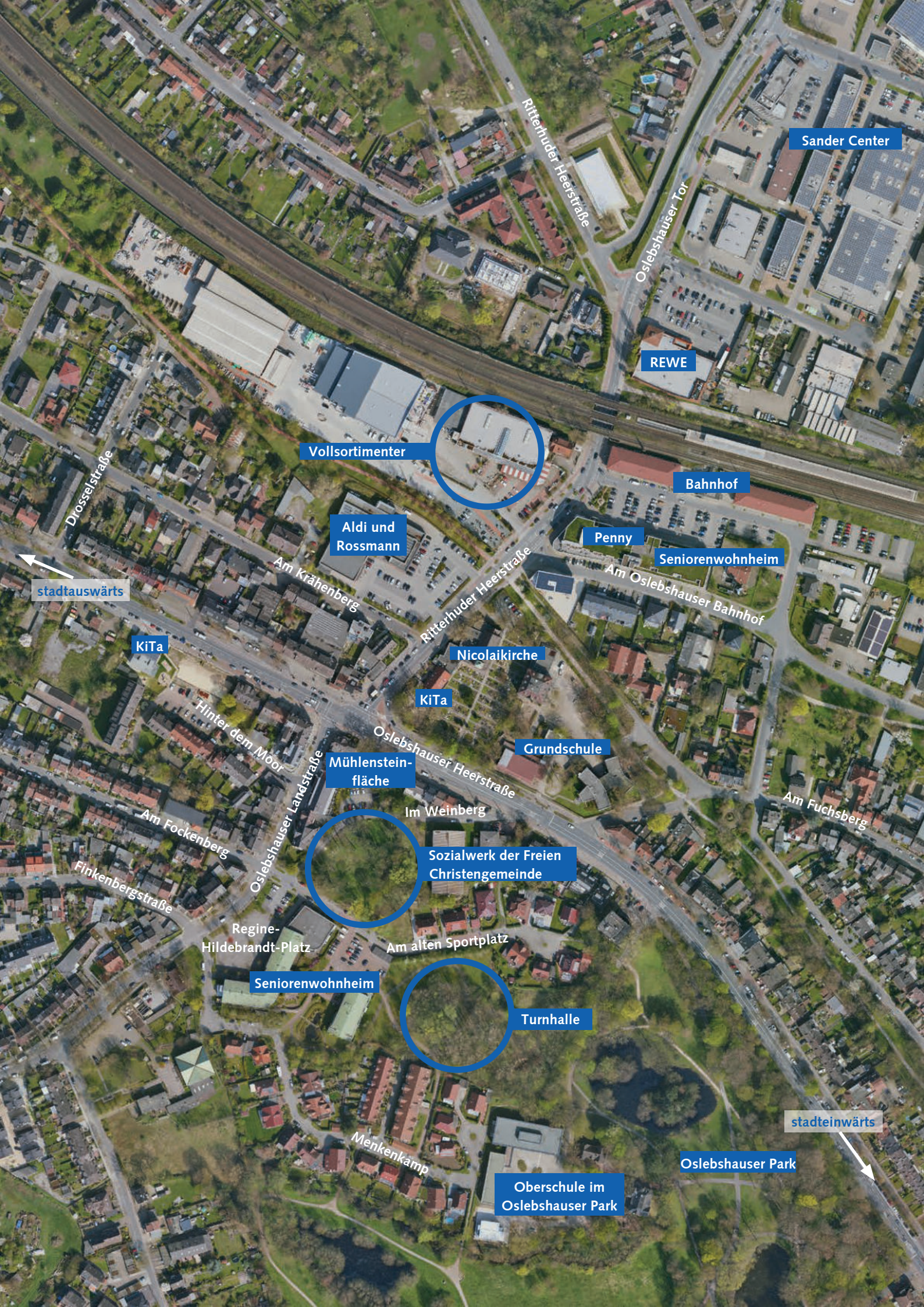
gefördert aus Mitteln der Städtebauförderung des Bundes

Stand

Dezember 2021

Inhalt

Einleitung	5
Aufgabenstellung und Zielsetzung	5
Methodik und Beteiligung	6
Untersuchungsraum	7
Oslebshausen – kurz und knapp	7
Rahmenbedingungen	7
Planerische Rahmenbedingungen	12
Aktuelle Entwicklungen	16
Nutzungen und Funktionen	19
Bestandsaufnahme	19
Eigentum	20
Verkehre und Infrastruktur im Betrachtungsraum der Studie	21
ÖPNV / SPNV	26
Nahmobilität	26
Ruhender Verkehr	27
Grünstruktur	27
Vorzonen	31
Stärken + Anknüpfungspunkte	33
Schwächen + Herausforderungen	35
Planungsziele	37
Planungsziele und Raumstrategie	37
Vorüberlegungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes Ritterhuder/Oslebshauer Heerstraße	38
Strategische Überlegung zu den vorhandenen Verkehrsräumen	40
Strategische Vorüberlegungen zu den Trägern des Umweltverbundes, des ÖPNV und der Nahmobilität	41
Räume und Funktionen miteinander verbinden	43
Grünstrukturen vernetzen	43
Umgestaltung Knotenpunkt	45
Maßnahmen	45
Einheitliche Umgestaltung des Seitenraums („roter Teppich“)	50
Verkehrliche und gestalterische Anpassung Ritterhuder Heerstraße	53
Umgestaltung Tunnel	54
Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof	55
Mühlensteinfläche	56
Grünes Wegenetz und Zugänge zum Park	57
Freiflächen gestalten	57
Städtebauliche Neuordnung „Oslebshauer Ecke“	58
Weitere Maßnahmen	59
Umsetzungsempfehlungen	61



Sander Center

REWE

Vollsortimenter

Bahnhof

Aldi und Rossmann

Penny

Seniorenwohnheim

stadtauswärts

KiTa

Nicolaikirche

KiTa

Grundschule

Mühlensteinfläche

Im Weinberg

Sozialwerk der Freien Christengemeinde

Am Fuchsberg

Seniorenwohnheim

Turnhalle

stadteinwärts

Oslebshauer Park

Oberschule im Oslebshauer Park

Drosselstraße

Ritterhuder Heerstraße

Oslebshauer Tor

Am Krähenberg

Ritterhuder Heerstraße

Am Oslebshauer Bahnhof

Hinter dem Moor

Oslebshauer Heerstraße

Am Fockenberg

Oslebshauer Landstraße

Finkenbergstraße

Regine-Hildebrandt-Platz

Am alten Sportplatz

Menkenkamp

Einleitung

Aufgabenstellung und Zielsetzung

Oslebshausen ist ein Ortsteil von Gröpelingen im Westen der Stadt Bremen. Der Stadtteil steht vor vielen Herausforderungen. Sowohl räumlich als auch sozial neigt der Stadtteil zur Verinselung. Daher wurde 2014 das Integrierte Entwicklungskonzept (IEK) erarbeitet, das die strategische Grundlage für die Stadterneuerung im Rahmen der Städtebauförderung bildet und im Frühjahr 2021 fortgeschrieben wurde. Im IEK wurden vier Schlüsselbereiche identifiziert, dazu gehören die Aufwertung der Heerstraßen und die Schließung von „Missing Links“ in Stadt- und Lebensräumen. Zur Zielerreichung wurde u.a. die Maßnahme „Aufwertung der Oslebshauser Heerstraßenkreuzung“ genannt. Die vorliegende städtebauliche Studie betrachtet diesen Raum vertiefend und zeigt Entwicklungspotenziale auf. Der Fokus liegt auf dem Kreuzungsbereich der Oslebshauser Heerstraße und Ritterhuder Heerstraßen, aber auch das Umfeld spielt im Raumgefüge einen wichtigen Beitrag.

Die Oslebshauser Heerstraße, als Teil eines größeren Heerstraßenzuges, führt seit den 1920er Jahren -vormals als Chaussee- aus der Innenstadt Richtung Bremen Nord. Zunächst vernetzte der Straßenzug Dörfer miteinander. Aus eigenständigen Dörfern wurden Arbeiterstadtteile und der Straßenraum wandelte sich entsprechend der veränderten Bedürfnisse. Aufgrund starker Verkehrsaufkommen wirken Straßenachsen wie die Oslebshauser Heerstraße häufig als Zäsur und Barrieren im Siedlungsraum. Die Heerstraßen sind aber gleichzeitig auch die Lebensadern der westlichen Ortsteile. Hier läuft der öffentliche Nahverkehr, zentrale Versorgungsbereiche säumen den Straßenraum und heterogene Architektur spiegelt die Geschichte der Straße und der Stadt wider.

Auf Höhe des Oslebshauser Bahnhof hat sich entlang der Oslebshauser Heerstraße und ihrem Umfeld in den letzten 20 Jahren viel getan. Das Stadtbild und die Funktionen haben sich gewandelt, aus einem kleinen Ortsteilzentrum entwickelten sich autoaffine Nahversorgungsangebote mit großen Stellplätzen. Der Straßenraum wurde immer wieder adaptiert, entlang der Ritterhuder Heerstraße auch unter einer gerechten Verteilung des Straßenraums für alle Verkehrsteilneh-

menden. Sorgenkinder bleiben das Nadelöhr Bahnunterführung und der große Knotenpunkt. 2004/05 hat sich der Beirat bereits mit dem Kreuzungsbereich beschäftigt. Der Auslöser war damals, dass es besonders viel Verkehr in der Oslebshauser Landstraße gab. Es kam zu einem Zusammenschluss verschiedener Akteure und die Initiative von OslebsCity gründete sich. Ein Verkehrsplanungsbüro erarbeitete 2009 eine Studie mit einer Kreisellösung, die bei den Initiatoren Anklang fand, aber als zu teuer und für den ÖPNV nicht praktikabel bewertet wurde. Und alles blieb wie gehabt...

Die Bedeutsamkeit des Kreuzungsbereichs hat sich aber über die Jahre nicht verändert, er übernimmt eine Scharnierfunktion im Nahversorgungsbereich und verbindet die umliegenden Wohngebiete. Doch wird der Bereich weder funktional noch gestalterisch seiner Aufgabe gerecht. Der Verkehrsraum dominiert, Gebäude verfallen und Passierende huschen durch den Raum. Dabei bieten sich aufgrund aktueller Entwicklungen und Freiraumpotenzialen viele Anknüpfungspunkte, um den Raum anders zu denken.

Mit der vorliegenden Studie werden Planungsziele definiert und Maßnahmenmodule dargestellt, teilweise in Varianten, um eine Diskussion für eine konkrete Umsetzung anzustoßen und sukzessive das Ortszentrum von Oslebshausen umzugestalten.

Methodik und Beteiligung

Die inhaltlichen Grundlagen des vorliegenden Berichts wurden über die Auswertung bestehender Planungen, eigenen Erhebungen vor Ort sowie aus den Gesprächen mit der Verwaltung und mit Akteuren im Untersuchungsraum ergänzt. Im Anschluss fand im Juli 2021 eine Verkehrsuntersuchung statt, um die Maßnahme zur Umgestaltung des Knotenpunkts auf Machbarkeit zu überprüfen.

Es fanden folgende Gespräche statt:

Fachgespräch I

Am 21.01.2021 wurden in einem Online-Dialog Verwaltungsmitarbeitenden aus den Bereichen Stadtumbau, Strategische Verkehrsplanung, Verkehrsprojekte, Grünordnung, Bezirksplanung, Immobilien Bremen, Einzelhandel und Denkmalpflege eingebunden. Es wurden die Ergebnisse der Ortserkundung sowie erste Strategien zur Raumentwicklung vorgestellt. Von Seiten der Verwaltung wurden aktuelle Entwicklungen, das Ergebnis des Zentrenkonzepts sowie verkehrliche Rahmenbedingungen erläutert.

Fachgespräch II

An 08.07.2021 erfolgte eine zweite Beteiligungsrunde mit der Verwaltung. Die Ergebnisse der Analyse sowie die Maßnahmenvorschläge wurden präsentiert und mit den Fachbereichen rückgekoppelt. Insbesondere bei der Weiterverfolgung der verkehrsplanerischen Themen sind weitere Untersuchungen durchzuführen und die entsprechenden Fachbehörden einzubinden. Insgesamt wurde das Maßnahmenpaket bestätigt.

Akteursgespräche

Am 08.02.2021 waren Akteursgespräche als Online-Dialog. Es waren die folgenden Einrichtungen und Institutionen vertreten: Gröpelingen Marketing, Ausschuss Bau und Verkehr, Quartiersmanagement Wohlers Eichen, Beirat, Nicolaikirche, Evangelische KiTa, Sander Center, Sozialwerk Freie Christengemeinde. Den Teilnehmenden wurden die gutachterliche Raumanalyse, Planungsziele und Strategien zur Raumentwicklung vorgestellt. Im Anschluss wurden

die Varianten für den Kreuzungsbereich diskutiert. Es wurde die Variante mit abgehängter Oslebshauer Landstraße befürwortet.

Die Teilnehmenden ergänzten ihre Alltagserfahrungen. So wurde der Durchgangsverkehr aus dem Umland und die Verkehre durch den Recyclinghof aufgeführt, aber auch der Wandel im Geschäftsbesatz. Es gibt heute kaum mehr aktive inhabergeführte Geschäfte. Der Fuß- und Radverkehr im Quartier ist zu stärken, da besonders viele Kinder und Senioren unterwegs sind.

Entwicklungsgremium

Der Arbeitsstand wurde am 27.04.2021 im Entwicklungsgremium vorgestellt. Es wurde ein Rückblick über den Prozess gegeben und die Maßnahmen vorgestellt. Die Maßnahmen fanden grundsätzlich Anklang, wobei vor allem bei den verkehrlichen Planungen Detailfragen aufkamen, die in den nachgelagerten Verfahren zu klären sind.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Aufgrund der pandemischen Lage fand am 29.09.2021 eine digitale Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit statt. Es nahmen ca. 15 Personen an dem Termin teil. Die Planungsvorschläge stießen auf Zustimmung. Es gab Fragen zur Umsetzung und zukünftigen Erschließung der Wohnquartiere nach einer Umgestaltung des Knotenpunktes.

Im Falle einer planerischen Fortführung sind weitere Informations- und Beteiligungsformate vorzusehen.

Rahmenbedingungen

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet der vorliegenden städtebaulichen Studie liegt in Oslebshausen, einem Ortsteil von Gröpelingen im Bremer Westen mit einer Bevölkerung von ca. 9.000 Menschen. Durch Gröpelingen und Oslebshausen verläuft neben der Heerstraße auch die Bahntrasse nach Bremen-Farge, Bremerhaven und Stade mit Halt der Regio-S-Bahn am Bahnhof Oslebshausen. Im Norden wird Oslebshausen von der Autobahn und dem Maschinenfleet begrenzt. Mit dem Ausbau der A 281 und Bau der Hafenuferspange wird eine neue übergeordnete Verkehrsverbindung geschaffen, die eine westliche Umfahrung und Verbindung Bremens möglich macht.

Im Süden begrenzen die Hafenanlagen und Gleisanlagen den Ortsteil. Oslebshausen ist darüber hinaus durch den Grünzug Bremen West sowie der Gröpelinger Sportmeile mit den angrenzenden Gröpelinger Ortsteilen verbunden.

Oslebshausen ist geprägt von Siedlungsgebieten unterschiedlicher Jahrzehnte. Aus der Parkanlage einer Villa ist der heutige Oslebshausener Park hervorgegangen, die grüne Lunge des Ortsteils. Der Oslebshausener Park wird im Zuge der Stadtumbaumaßnahme Gröpelingen derzeit saniert. Mit der Riedemannstraße im Westen gibt es ein großes Gewerbegebiet und mit der Schrangestraße zwischen Autobahn und Bahntrasse ein Sonderstandort für großflächigen Einzelhandel sowie ein Gewerbegebiet. In Oslebshausen liegt zudem die Justizvollzugsanstalt Bremen.

Der Betrachtungsraum der Studie konzentriert sich auf den Kreuzungsbereich der Oslebshausener und Ritterhuder Heerstraße. Entlang der südlich gelegenen Oslebshausener Heerstraße und im Kreuzungsbereich liegt das traditionelle Nahversorgungszentrum, das sich in den letzten Jahrzehnten um großflächige Angebote an der Ritterhuder Heerstraße erweitert hat. Im Betrachtungsraum gibt es viele Einrichtungen mit öffentlicher Nutzung. Am Bahnhof ist zudem die Polizei untergebracht. Am Kreuzungspunkt gibt es mit Kirche, Grundschule und Kita besondere Frequenzpunkte. Darüber hinaus gibt es im Gebiet noch eine weitere Kita und zwei Seniorenwohnanlagen. Es gibt zudem flankierende Wohnnutzung.

Oslebshausen – kurz und knapp

Vom Dorf zum Stadtteilzentrum

Das Dorf Oslebshausen wurde 1570 zum ersten Mal historisch erwähnt. Das Bild der Ortschaft wandelte sich als 1810 mit dem Bau der Chaussee, der heutigen Oslebshausener Heerstraße, begonnen wurde. Zur besseren Truppenbewegung ließ die französische Verwaltung eine Verbindungsachse zwischen Bremen und Burg bis 1821 errichten. Auch die Bremer Stadtbevölkerung nutzte die neue und bequeme Straße. Es entstanden Ausflugsziele und Sommerresidenz wohlhabender Bremer Familien entlang der Chaussee. Aus einem der ehemaligen Villengrundstücke ist der Oslebshausener Park hervorgegangen. In den 1860er Jahren wurde die Eisenbahnlinie Bremen-Geestemünde eröffnet und Oslebshausen erhielt einen eigenen Haltepunkt. Seit der Weserbegradigung und Ausbau des Hafens entwickelt sich Oslebshausen vom Dorf zum Hafenanarbeiterwohnort. Wohnraum wurde benötigt und neue Siedlungen entstanden. Kurz vor Beginn des 1. Weltkrieges wurde der Bahndamm errichtet und der Bahnhof verlegt. Der heutige Grünzug West geht auf die alte Bahntrasse zurück. 1921 wurde Oslebshausen eingemeindet.

Gute verkehrliche Anbindung: Fluch und Segen zugleich

Oslebshausen hat einen eigenen Bahnhof. Die RS 1 hält hier und verbindet Bremen-Farge mit Verden. Es verlaufen sechs Buslinien durch das Untersuchungsgebiet wovon zwei am Bahnhof Oslebshausen halten, die Nr. 80 mit Anbindung an die Industriehäfen endet hier. Die anderen Bushaltestellen sind an der Oslebshausener Heerstraße verortet.

Die Oslebshausener und Ritterhuder Heerstraße sind wichtige Verbindungsachsen im Stadtgebiet. Somit bilden Durchgangsverkehr eine große Belastung für den Kreuzungsbereich und die angrenzenden Straßen, namentlich die Ritterhuder Heerstraße und der stadteinwärts führende Teil der Oslebshausener Heerstraße. Nicht nur bei Stau auf der nahen A 27 bieten die Straßen für viele eine Abkürzung und Alternative, zu Lasten der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.



Im soliden Mittelfeld und abseits vom Radar: Ein Ortsteil macht sein Ding.

Die Daten zeigen, dass Gröpelingen der Stadtteil in Bremen ist, in dem sich Armutslagen, Unterbeschäftigung sowie Teilhabe- und Chancendefizite am großflächigsten und signifikantesten in der Stadtgemeinde konzentrieren. Oslebshausen hält sich hierbei bedeckt, im Bremer Vergleich steht Oslebshausen in vielen Aspekten im soliden Mittelfeld. Einzig beim Anteil der Arbeitslosen- und Langzeitarbeitslosen sticht Oslebshausen hervor, bleibt aber weiterhin unter dem Gröpelinger Durchschnitt.

Im Rahmen des Verfahrens zum Heerstraßen Corporate Design wurde das Image erfragt. Gleich viele bewerteten das Oslebshausener Image positiv oder negativ und genauso viele konnten keine Angabe dazu machen. Oslebshausen scheint eine kleine Welt für sich zu sein, in dem viele Lebenswelten aufeinandertreffen.

Es ist laut: Alltag zwischen Autobahn, Bahntrasse und Oslebshausener Heerstraße

Im Betrachtungsraum ist es laut. Die Autobahn wirkt bis zum Bahndamm auf die Siedlungsbereiche ein. Durch die Bahntrasse selbst wirkt Lärm in alle Richtungen ein. Vor allem die Bereiche zwischen Bahntrasse bis zur Oslebshausener Heerstraße sind betroffen. Die Straßen selbst führen ebenso zu Lärmemissionen. Die abgebildeten Karten zeigen die Lärmwirkung. Ab 70 dB(A) wird Lärm als gesundheitsgefährdend bewertet. Ein paar wenige Fassaden sind davon betroffen. Es wird deutlich, dass stadtauswärts ab dem Knotenpunkt die Verkehrsmengen abnehmen und der Lärm gemindert wird. Durch die Bebauung entlang der Straße können in der zweiten Reihe ruhige Bereiche entstehen.

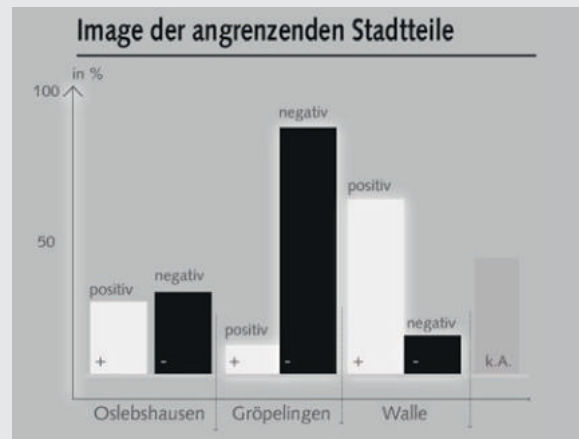
Ausgeglichener Stadtteil: von Kindern und Senioren

Das Durchschnittsalter in Oslebshausen liegt mit 41,8 Jahren unter dem Bremer Durchschnitt von 43,6 Jahren. In jedem fünften Haushalt wohnen Kinder, damit gehört Oslebshausen zum oberen Bereich in Bremen. Der Alten- und Jugendindex (Anteil der Bevölkerung über 65 Jahre und unter 18 Jahren in Bezug auf die Bevölkerung zwischen 18 und 64-Jahre) liegt jeweils bei 30 %. Die Altersstruktur zeigt Oslebshausen als einen recht ausgeglichenen Ortsteil, der einsetzende demografische Wandel hält sich noch die Waage mit der jungen Bevölkerung. Für die rechnerisch hohe Zahl an Senioren sorgen auch Pflegeeinrichtungen. Bereits zwei Seniorenwohnheime gibt es im Betrachtungsraum, ein Drittes ist in Planung. Für beide Bevölkerungsgruppen sind kurze und sichere Wege, gute Einsehbarkeit und eine hohe Aufenthaltsqualität wichtig.

Oslebshausener Wohnwelten: Bautypenvielfalt und Wohnbaupotenzial

Von der Großwohnsiedlung, 20er Jahre Backsteinsiedlung, Bremer Häusern, Einfamilienhäusern, Schlichtbausiedlungen und alten Siedlergrundstücken mit

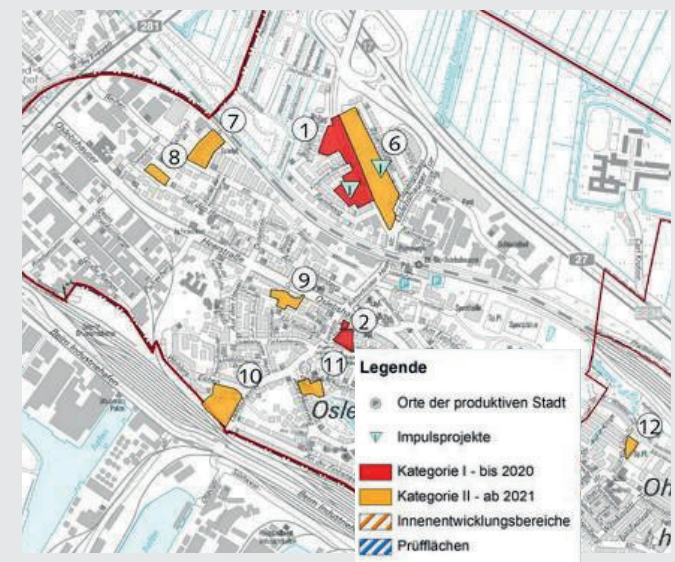
Ergebnis aus der Befragung zum Heerstraßen Design



Lärmkarte (24h), ab 70 dB/A gesundheitsgefährdender Bereich



Wohnbauflächenpotenziale



Historische Karten im Vergleich (Quelle: GeoInfo Bremen)

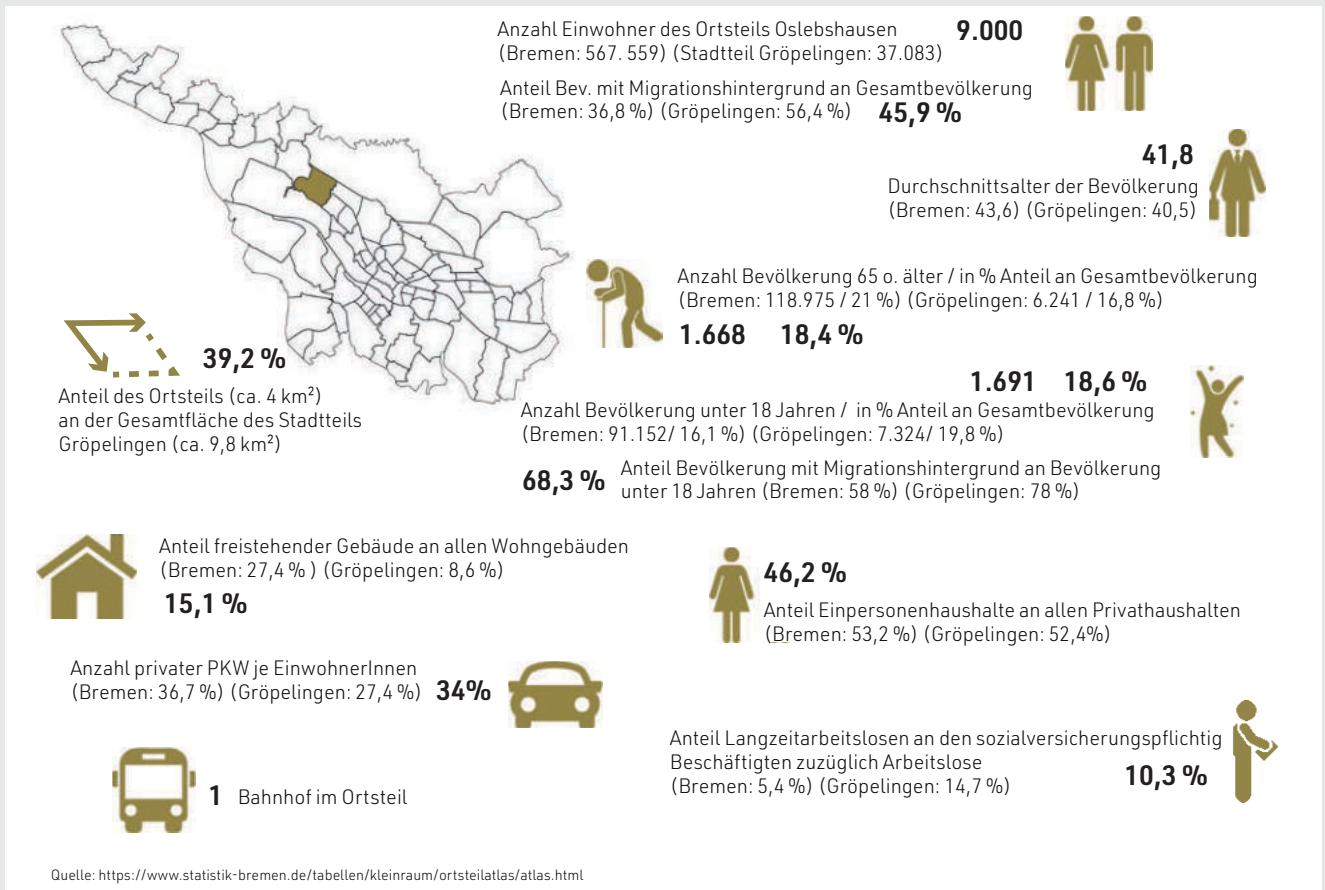


2002



2019 Zeit großer Veränderungen

Oslebshausen in Zahlen



1.000 qm Grundstück bietet der Ortsteil eine große Bandbreite an Wohnraumangeboten. Hier ist für alle etwas dabei! Es ist somit nicht verwunderlich, dass sich Oslebshausen als Wohnstandort für Familien etabliert hat. Es gibt eine gute Anbindung, gute Nahversorgungsangebote und das Wohnangebot ist divers. Der Anteil der Ein-Personen-Haushalte liegt mit 46,2 % unter dem Bremer Durchschnitt von 53,2 %.

In den letzten Jahren wurde bereits viel in Oslebshausen investiert und auch der Bericht zur Flächenbereitstellung „Wohnbauflächen in Bremen“ (Stand November 2018) erkennt kurz- und mittelfristiges Wohnbaupotenzial für Gröpelingen und Oslebshausen. Das Preisniveau wird niedrig bis mittel eingeschätzt. Verglichen mit den anderen Gröpelinger Ortsteilen verfügt Oslebshausen über große zusammenhängende Flächen, die entwickelt werden können. Die neuen Projekte werden als Potenzial genannt, um Impulse für die Aufwertung im Stadtteil zu geben. So sollen Alternativen zur Abwanderung aus Gröpelingen geschaffen werden, um auch vor Ort die individuelle Wohnsituation zu verbessern. Gerade in diesem Segment bieten sich große Potenziale in Oslebshausen. Im Betrachtungsraum an der Oslebshäuser Heerstraße wurde erst 2020 ein Wohngebäude mit großen Wohnungen im Stil von Reihenhäusern fertiggestellt.

Neuordnung ab den 2000er Jahren: Zerrissenheit des Nahversorgungszentrums

In den letzten 20 Jahren hat sich sehr viel in Oslebshausen getan. Es sind neue Wohnquartiere entstanden und das Nahversorgungszentrum hat sich von der Oslebshäuser Landstraße in die Ritterhuder Heerstraße verlagert. Anfang der 2000er Jahre wurde das Sander-Center nördlich der Bahntrasse ausgebaut. Es folgten viele weitere Ansiedlungen entlang der Ritterhuder Heerstraße. Mit der Entwicklung wurde Oslebshausen immer mehr zu einem Einfallstor nach Bremen und bietet seitdem auch für das Umland Versorgungsangebote. Viele der Akteure schlossen sich in der Initiative OslebCity zusammen und das Bahnhofsumfeld wurde neu geordnet.

Daraus resultiert heute eine Zerrissenheit zwischen den neuen Angeboten und den alten kleinteiligen Strukturen in der Oslebshäuser Heerstraße und Landstraße. Viele alteingesessene und inhabergeführte Geschäfte haben mittlerweile geschlossen. Die mittlerweile weggebrochenen Beteiligten waren sehr aktiv. Diese Kraft ist weggefallen, dennoch wird von Zeit zu Zeit in einzelne Einzelhandels- und Dienstleistungsanbieter investiert. Die kleinen Ladenlokale haben ausgedient, es braucht neue Ideen.

Sehr zum Bedauern der Oslebshäuser Bewohnerschaft gibt es keine Gaststätten mehr, nur wenige gastronomische Angebote gibt es vor Ort, die auch für eine Belebung sorgen können.

Die Oslebshäuser und ihr Fuhrpark: von Rollatoren, Hackenporsche, Kinderwagen und Drahteseln

Es gibt viele Wohnangebote, über die Hälfte davon liegen südlich der Oslebshäuser Heerstraße und müssen diese queren, um die Nahversorgungsangebote in der Ritterhuder Heerstraße zu nutzen. Obwohl die Angebote autoaffin ausgestaltet sind, zeigt die Lebensrealität ein anderes Bild auf. Verbringt man eine Weile vor Ort, stellt man fest, dass viele Menschen zu Fuß unterwegs sind und ihre Einkaufstüten tragen oder einen „Hackenporsche“ zur Hilfe nehmen. Auch schwerbepackte Radfahrende oder gut beladene Kinderwagen sind unterwegs.

Daneben gibt es Senioren, die mit Rollatoren oder einfach sehr vorsichtig gehend die Straßen überqueren. Im Betrachtungsraum gibt es zudem eine Grundschule, eine Oberschule und westlich des Bahnhofs sind große Sportanlagen. Es sind daher viele Kinder und Jugendliche im Ortsteil unterwegs. Das zeigt, dass in diesem schnellen und für den MIV ausgerichteten Raum viele Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Einem gefahrlosen, angenehmen und komfortablen Fußverkehr kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Das bedeutet auch Orte zum Aufenthalt zu schaffen, nicht nur für für mobilitätseingeschränkte Menschen bieten Sitzmöglichkeiten einen Ort zum kurzen Verweilen und Kraft sammeln. Die vorhandenen grünen „Trittsteine“ bieten dafür eine gute Ausgangslage.



Abb. 2 Der Oslebshäuser Fuhrpark: Fahrrad, Kinderwagen und Hackenporsche

Planerische Rahmenbedingungen

FNP

Der Flächennutzungsplan stellt das Untersuchungsgebiet als Zentralen Versorgungsbereich mit gemischter Nutzung dar mit umgrenzender Wohnnutzung. Entlang der Bahntrasse gibt es gewerbliche Nutzungen. Die potenzielle Verlängerung der Straßenbahn entlang der Oslebshäuser und Ritterhuder Heerstraße wird bis zur Brückenanlage dargestellt. Es gibt zwei Grünanlagen, die sich an der Ritterhuder Heerstraße kreuzen. Die Brache zwischen Park und Oslebshäuser Landstraße hat eine Grünschräffur. In diesem Bereich sind im Übergang zum Oslebshäuser Park Altlastflächen gekennzeichnet.

Eisenbahn (SPNV)

Mit Neuausschreibung der beiden Verkehrsnetze Regio-S-Bahn und Expresskreuz Bremen/Niedersachsen sind laut Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Verbesserungen im Angebot (engere Taktung und Zuführung weiterer Regio-S-Bahnlinien) geplant, die teilweise Erweiterungen der Infrastruktur erfordern.

Für den Bahnhof Oslebshausen bedeutet dies, dass eine Verlängerung der Bahnsteige auf einheitlich 180 m geplant ist, um dort künftig alle Fahrzeugkonstellationen der Regio-S-Bahn einsetzen zu können. Eine Realisierung ist hier bis Dezember 2023 vorgesehen.

Verlängerung der Straßenbahn (ÖPNV)

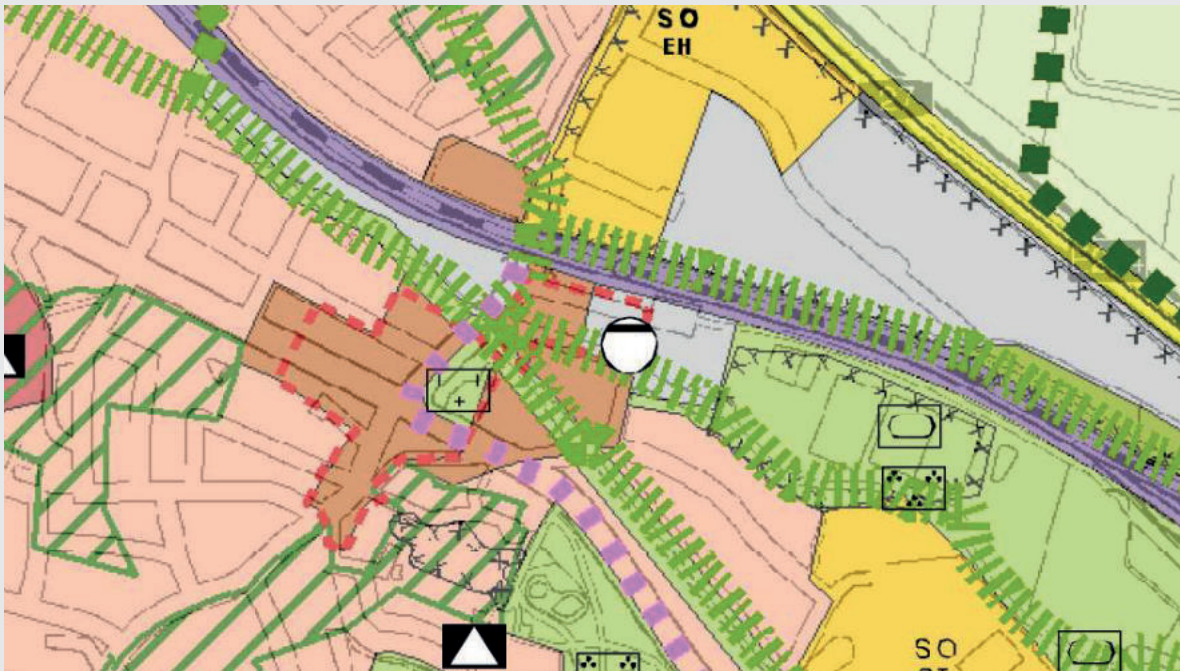
Die im VEP 2025 ausgewiesene ÖPNV-Maßnahme zur Verlängerung der Straßenbahn vom Depot Gröpelingen bis zum Bf Oslebshausen oder darüber hinaus bis zum Bf Burg, ist derzeit nicht in aktiver Bearbeitung (keine Priorität), bzw. erst Richtung 2030 anvisiert. Seitens SKUMS und der BSAG gibt es noch keine detaillierten Planungen oder Grundüberlegungen.

Ergänzend zum VEP ist im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Bremen vorgesehen, die Straßenbahnlinien 2 und 10 bis an den Bahnhof Oslebshausen zu verlängern. Der Umsetzungshorizont liegt hier jedoch ebenfalls eher im Jahr 2030 und hat derzeit bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) keine Priorität.

Im neuen (im Bau befindlichen) Depot in Gröpelingen wurde die Option auf eine Straßenbahnverlängerung in Richtung Westen berücksichtigt, jedoch keine baulichen Vorkehrungen getroffen.

Fahrradpremiumroute Bremer Westen

Im Frühjahr 2017 erfolgte durch die Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) eine Überprüfung der Machbarkeit der Premiumroute D.15 (Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen). Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass bei vollständiger Realisierung, die



Premiumroute D.15 über ein gutes Potenzial verfügt, die angestrebten Ziele einer Steigerung der Fahrradnutzung und einer Verlagerung des Berufsverkehrs vom Auto auf das Rad zu erreichen.

Bei der Gegenüberstellung des Grünzug West mit der Variante Mählandsweg wurde eine klare Empfehlung für die Vorzugsvariante Grünzug West ausgesprochen. Gründe hierfür sind u.a. die hohe bereits bestehende Akzeptanz, da sich der Grünzug, der bereits als Hauptradroute ausgewiesen ist, im Bewusstsein der Bremer Radfahrenden als Radroute etabliert hat und entsprechend bereits heute stark genutzt wird. Zu ihren Verlaufsvorteilen gehört, dass die Strecke gegenüber kreuzenden Straßen meist bevorrechtigt ist und überwiegend mit Beleuchtung ausgestattet ist. Zukünftige bauliche Anpassungen zur Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sind möglich und teilweise auch nötig, um die Aufenthaltsqualität im Grünzug durch eine schnelle Fahrradrouten nicht zu verringern. Gleichwohl würde eine Belebung des Grünzugs durch den Radverkehr die soziale Sicherheit im Quartier erhöhen (da der Grünzug West nach Angaben des Innensenators ein Raum mit erhöhter Kriminalitätsrate ist). Insgesamt würde es zu geringeren Ausbaukosten kommen als bei der Variante Mählandsweg. Nicht zuletzt ist die Strecke um 10 % kürzer und verläuft durchgängig in städtischem Eigentum.

Die Fahrrad-Premiumroute quert die Ritterhuder Heerstraße auf etwa der Hälfte der Strecke in Ost-West-Richtung mittels einer nicht signalisierten Querungshilfe.

B&R-Konzept Bf Oslebshausen

Im B&R-Konzept der Stadtgemeinde Bremen ist für den Bf Oslebshausen im Jahr 2024 eine „Auffrischung“ und Erweiterung der B&R-Anlage von 40 Fahrradstellplätzen auf 72 Stellplätze vorgesehen. Hiervon finden sich 24 der neuen Stellplätze in einer Sammelschließanlage wieder. Des Weiteren sind von den 72 Stellplätzen (alt und neu) nach Umsetzung des Konzeptes 40 Fahrradstellplätze überdacht.

Konkrete Planungen zur Ausgestaltung der erweiterten B&P-Anlage sind dem Konzept nicht beigefügt und liegen somit dieser Studie nicht vor.

B-Pläne

Für das gesamte Untersuchungsgebiet gibt es geltendes Planungsrecht. Es liegen die folgenden Bebauungspläne vor:

- B-Plan 516 (1966): Der Plan gilt für den Bereich westlich der Oslebshauer Landstraße sowie die südliche Bebauung der Oslebshauer Heerstraße stadtauswärts. Mit dem B-Plan wurde die Straße Hinter dem Moor und die dortige Bebauung als Mischgebiet ermöglicht. Entlang der Oslebshauer Heerstraße wird eine straßenbegleitende Bebauung mit zwingend zwei oder einem Geschoss festgesetzt. Die KiTa sowie der Neubau wurden demnach mit einer Befreiung errichtet. Für das brachliegende Grundstück Oslebshauer Heerstraße 142 sind straßenbegleitend eingeschossige Bebauung als Flachdach festgesetzt, der rückwärtige Bereich als eingeschossige Garagen. Das Planrecht entspricht nicht mehr den aktuellen Zielen der Stadtentwicklung und sollte angepasst werden.

Entlang der Oslebshauer Landstraße sind zwingend zwei Geschosse in geschlossener Bauweise als Mischgebiet festgesetzt. Es ist zu überprüfen, ob ein Mischgebiet hier noch förderlich für die bauliche Entwicklung ist.

- B-Plan 1718 (1987) (nur noch in Teilen gültig): Der B-Plan gilt für die nördliche Oslebshauer Heerstraße stadtauswärts. Für die Oslebshauer Heerstraße und Am Krähenberg wird ein Mischgebiet bis auf Höhe des Grundstücks O-Heerstraße 142 festgesetzt mit einer geschlossenen Bauweise und einer Höchstgrenze von zwei Geschossen. Der westliche Blockbereich ist als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Mit dem B-Plan wurde der Bestand festgesetzt. Bis auf einen Neubau wurden seit Beschluss keine größeren baulichen Veränderungen vorgenommen.
- B-Plan 2091 (1996) (nur noch in Teilen gültig): Mit dem B-Plan wurde die Planungsgrundsätze des B-Plans 1718 bestärkt. Die Fläche des heutigen Discountmarkts wurde von einem MI zu einem MK mit einer GRZ von 1,0, was eine komplette Versiegelung des Grundstücks bei einer zweigeschossigen Bauweise ermöglicht. Gewerbe ist entlang der Bahn bis zu drei Geschossen möglich. Durch das Gebiet führt eine öffentliche Parkanlage. Die Aufteilung in zwei schmale parallel zur Bahn verlaufende Bauweisen wurde nicht umgesetzt und wahrscheinlich befreit.
- B-Plan 2236 (2000): Der Bebauungsplan, der für den südlich Bereich des Untersuchungsgebiets gilt, hat die Umnutzung des ehemaligen Sportplatzes ermöglicht. Die Straßen Am Mengenkamp und Am Alten Sportplatz mit ihrer Bebauung wurden festgesetzt. Auch der Bestand der Oberschule im Oslebshauer Park wurde eingeschlossen. Am Mengenkamp wurde ein WR (Reines Wohngebiet) und Am Alten Sportplatz sowie am Markt ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Entlang der Oslebshauer Heerstraße und im Kreuzungsbereich sowie im nördlichen Teil der Oslebshauer Heerstraße ist ein MK festgesetzt. Die Bebauung Am Alten Sportplatz ist nur als Einzel- oder Doppelhäuser mit einem Geschoss möglich. Für die Bebauung am Markt sind zwingend zwei Geschosse festgesetzt, der dahinterliegende Baukörper der heutigen Wohnanlage wurde als Befreiung ermöglicht. Der Bereich des Parks ist erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen, insbesondere mit PAK belastet und daher gekennzeichnet. Der Bereich ist zudem als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gekennzeichnet. Ein Zugang zum Park ist durch zwei Stiche Am Mengenkamp sowie über Am Alten Sportplatz möglich.
Die geplanten Wegführungen sind heute nicht im Raum ablesbar. Die geplante Bebauung durch das Sozialwerk der Freien Christengemeinde auf der

Brachfläche Am Weinberg ist nach dem geltenden Planrecht nicht möglich.

- B-Plan 2181 (2001): Mit diesem Bebauungsplan wurde die Neustrukturierung des Bahnhofsumfeld ermöglicht. Am Bahnhof und entlang der Oslebshauer Heerstraße ist ein Kerngebiet festgesetzt. Durch die Planstraße Am Oslebshauer Bahnhof wird das Wohngebiet erschlossen. Es wird eine geschlossene Bebauung mit einer Gebäudehöhe von 9,00 m bis 13,0 m festgesetzt. Die zum Erhalt festgesetzten Bäume auf der Stellplatzanlage sind heute nicht mehr da. Auch auf dem Areal der Kirche und Grundschule wurden Bäume zum Erhalt festgesetzt. Die Wege- und Radverbindung ist als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

WiN, Soziale Stadt und Integriertes Entwicklungskonzept Gröpelingen

2014 wurde das Integriertes Entwicklungskonzept Gröpelingen beschlossen. Es wurden 26 Projekte identifiziert; diese Studie ist eines davon. Die Fortschreibung des IEK bis 2029 wurde im Frühjahr 2021 beschlossen.

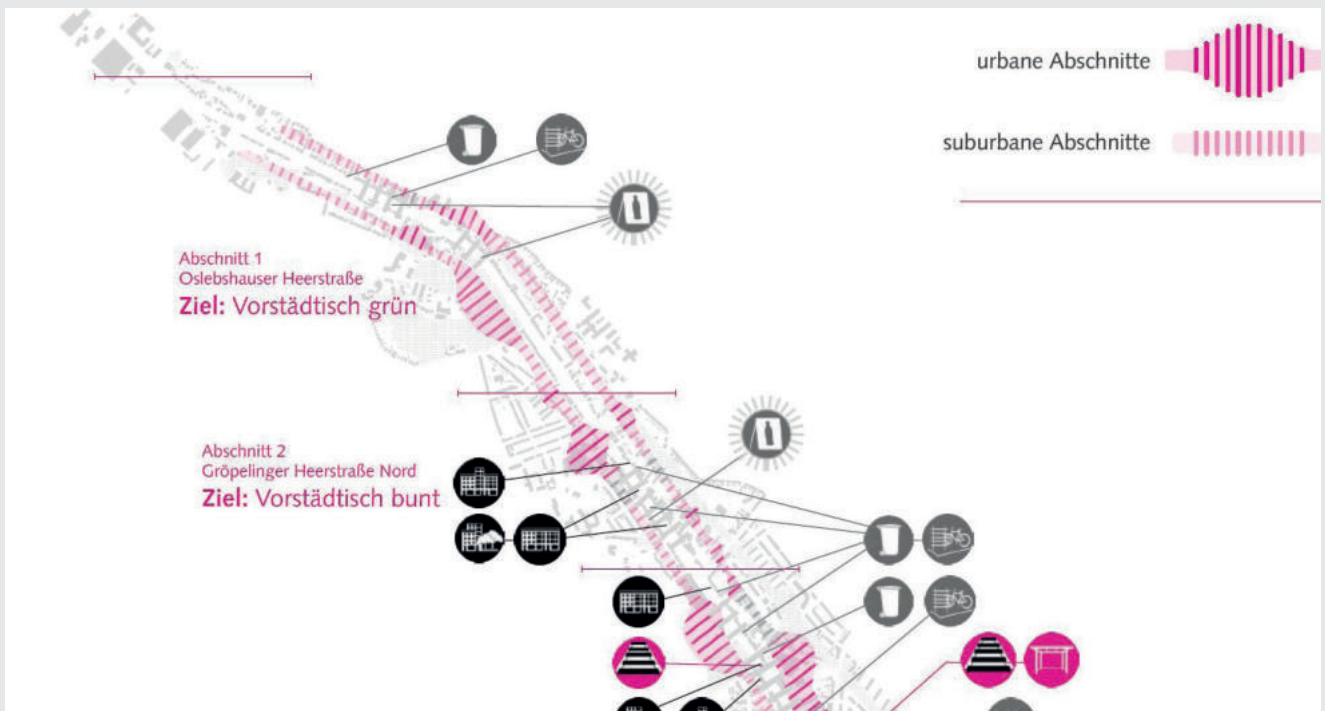
Das IEK setzt für das Plangebiet dieser Studie folgende Ziele fest:

- Aufwertung und Belebung der Verbindung zwischen altem Ortskern und neuen Versorgungsangeboten
- Verringerung markanter städtebaulicher Defizite – Erschließung der durch historische Gebäudesubstanz und eine Freifläche gegebenen Potenziale
- Stärkung des Wohnstandorts und Verbesserung der Außenwahrnehmung Oslebshausens.

Das Fördergebiet von WiN/Sozialer Zusammenhalt umfasst den gesamten Ortsteil Oslebshausen und überlagert sich mit dem Städtebauförderungsprogrammgebiet „Stadtumbau“/„Wachstum und Erneuerung“, das sich mit circa einer Baublocktiefe beiderseits der Heerstraße erstreckt.

Zentren- und Nahversorgungskonzept: Nahversorgungszentrum Oslebshausen

Das Zentren- und Nahversorgungskonzept für die Stadt Bremen ist im Februar 2021 beschlossen worden. Das Nahversorgungszentrum für Oslebshausen wird gemäß der bestehenden Begrenzung fortgeschrieben. Die eingesetzte nördliche Verschiebung des Zentrums ist mit der vorhandenen Flächenverfügbarkeit für neue Nutzungen zu erklären. Mit dem neuen Zentrenkonzept wird Oslebshausen als Zentrentyp IV eingestuft, für diesen gilt: „Auf Ebene der Nahversorgung nehmen die Nahversorgungszentren eine Versorgungsfunktion für die und die umliegenden Siedlungsbereiche und Ortsteile wahr, die über den unmittelbaren Nahbereich hinausgeht. Der Versorgungsbereich umfasst meistens weniger als 5.000 Einwohner*innen.“



Das Angebot bezieht sich vornehmlich auf die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel und wird durch kleinteilige Angebote im kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereich ergänzt.“ (Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept S. 127) Es ist ein klarer Fokus auf die Flächen südlich der Bahn zu legen.

Nördlich der Bahntrasse befindet sich der Sonderstandort Schragestraße. Zukünftig soll das zentrenrelevante Sortiment reduziert werden.

Corporate Design Konzept Heerstraßen

2017 wurde ein Corporate Design Konzept für die westlichen Heerstraßen erarbeitet. Mit einem CD-Handbuch wird ein abgestimmter Rahmen für die Steuerung der verkehrlichen und baulichen Entwicklung festgelegt, um einen einheitlichen städtebaulichen Gesamteindruck zu schaffen.

Für den Abschnitt des Untersuchungsraums wird das Ziel „Vorstädtisch grün“ vorgegeben, der Knotenpunkt wird als urbane Aufwallung dargestellt. Die verorteten Maßnahmen sind ordnungspolitische Maßnahmen zu Werbeanlagen, Vorzonen und Abfallreinigung.

- Für Werbeanlagen gilt Reduzierung in Anzahl der Namenbezeichnung, Fensterfolierungen und Aufstellern. Es sollte nur noch ein Kundenstopper pro Geschäft max. 1 m vom Schaufenster entfernt aufgestellt werden. Es handelt sich hierbei um ordnungspolitische Empfehlungen.
- Für die Warenpräsentation und Außenmobiliar sollten die Sondernutzungsbereiche, die gemäß § 18 Bremisches Landesstraßengesetz festgesetzt sind durch klare Linien auf der Oberfläche gekennzeichnet

net werden. Aufgrund großzügiger Gehwegbreiten in der Oslebshauer Heerstraßen und kaum Geschäften mit Warenauslage ist das Thema im Untersuchungsgebiet weniger pressierend.

- Zur Verbesserung des Straßenbildes sollten Wertstoffbehälter im Straßenraum eingehaust werden. Um eine unkoordinierte Anordnung von Wertstoffbehältern zu vermeiden und die Abfallreinigung logistisch zu erleichtern, wird eine Umnutzung von Stellflächen in Parkbuchten als Abholfläche für die Wertstoffe empfohlen.

Darüber hinaus gelten die allgemeinen Empfehlungen für Raumkanten in urbanen (4-geschossige Bauweise) und suburbanen (2-geschossige Bauweise) Bereichen. Grüne Raumkanten können als Alternative herangezogen werden, wenn eine Bebauung ausgeschlossen ist. Vom Referat Grünordnung wird die Amerikanische Stadtlinde empfohlen und als Hecke Wintergrüner Liguster, Feldahorn und Hainbuche. Für die bauliche Gestaltung wurde eine Farbpalette entwickelt.

Produktive Orte

Die Stadt Bremen erarbeitet derzeit das Thema der Produktiven Stadt. Dafür sind städtebauliche Bereiche/ Grundstücke der produktiven Stadt zu definieren und darauf Ziele und Instrumente zu erarbeiten. Aktuell werden die Kategorien der Standorte diskutiert. Der Bahnhof Oslebshausen und sein Umfeld sind als Prüfbereich für einen möglichen Produktiven Ort aufgeführt.

Aktuelle Entwicklungen

In Oslebshausen ist einiges in Bewegung. Nachdem zwischen 2000 und 2010 große Veränderungen mit dem Projekt „Oslebscity“ das Bahnhofsumfeld neugeprägt haben, gibt es auch heute weiterhin Vorhaben im kleinen und großen Maßstab. Namentlich sind dies vor allem der Ausbau von Bildungseinrichtungen und Nahversorgungsangeboten sowie die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

Neubau Turnhalle und Erweiterung der Schule im Oslebshäuser Park

Es ist geplant die Schule im Oslebshäuser Park zu erweitern. Neben baulichen Ergänzungen des Bestands von Mensa und Verwaltung soll eine 3-Felder-Halle inkl. Parkplatz nördlich der Schule in den Park gebaut werden, die auch dem Quartersport dienen soll. Die Anbindung erfolgt nicht über den Park, sondern die Oslebshäuser Landstraße sowie der Straße Am alten Sportplatz. Das Projekt wird durch die Gruppe GME und Frenz Landschaftsarchitekten begleitet. Die Planungen werden durch Immobilien Bremen betreut. Die Zuwegung zur Schule und Turnhalle sind neu zu denken. Es soll Am Alten Sportplatz ein Parkplatz ergänzt werden sowie eine Zuwegung der Turnhalle ermöglicht werden. Geplant ist ein Baubeginn im Frühjahr 2023, bei einer veranschlagten Bauzeit von zwei Jahren wäre der Komplex mit Unterrichtsräumen und Turnhalle dann 2025 fertig.

Ausbau/Ringschluss A 281

Der Ausbau/Ringschluss der A 281 einschließlich der Weserquerung soll gemäß aktuellen Planungen im Jahr 2024 abgeschlossen sein. Mit dem Ringschluss der A 281 ist davon auszugehen, dass sich die Verkehre rund um die heutige Anschlussstelle (AS) mit der A 27 – Industriehäfen, die im Einflussbereich der AS A 27-Oslebshausen befindliche Ritterhuder Heerstraße, verändern.

Hierbei wird es gemäß aktuellen Einschätzungen zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Plangebiet bzw. auf den Hauptachsen der Ritterhuder Heerstraße / Oslebshäuser Heerstraße und selbst in der Oslebshäuser Landstraße kommen.

Ausbau B 74

Einergehend mit dem Ringschluss der A 281 gibt es aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 Überlegungen die B 74, die heute an die A 27 an der AS Burglesum anschließt, über eine neue östlich gelegene Ortsumfahrung um Ritterhude an die K 43 und in Verlängerung an die L 151 (Ritterhuder Heerstraße) an die AS A 27- Industriehäfen (Oslebshausen), anzubinden.

Die Darstellungen aus dem Bundesverkehrswegeplan gehen für den Fall der Umsetzung der B 74 – neu von einer Erhöhung der Verkehrsstärke auf der Ritterhuder Heerstraße im Abschnitt zwischen Wümmequerung und Autobahnanschluss A 27 – Industriehäfen von rd. 14.000 Kfz/24 h aus.

Voraussichtlich ist erst mit der Umsetzung der Verlegung der B 74 von der AS Burglesum zur AS Industriehäfen, einhergehend mit Herstellung eines vollwertigen Autobahnkreuzes A 27/A 281/B 74, davon auszugehen, dass sich die Verkehre in der Ritterhuder Heerstraße zwischen der BAB-Anschlussstelle (Oslebshausen) und der Oslebshäuser Heerstraße reduzieren lassen.

Eine quantifizierte Bemessung der verkehrlichen Veränderungen aus der Umverlegung B 74-neu mit Anschluss an das Autobahndreieck (A 27 / A 281) müsste im Zuge einer übergeordneten Netzbetrachtung erfolgen.

Neubau Turnhalle und Jahrgangshaus Grundschule Oslebshäuser Heerstraße

Am Standort der Grundschule an der Oslebshäuser Heerstraße wird ein Ersatzneubau errichtet für zwei alte Gebäude, welche im Zuge der Neuplanung rückgebaut wurden. Nach der Baumaßnahme der Einfeldsporthalle und des Klassengebäudes wird ebenso die Außenanlage komplett neu hergestellt. Die Eingänge der verschiedenen Gebäude auf dem Schulgelände orientieren sich zum innenliegenden Schulhof. Die Haupterschließung des Geländes erfolgt von der Straße „Am Großen Heck“. Zur Oslebshäuser Heerstraße wird das Schulgelände mit einem 1,40 m hohen Zaun und einer Hecke begrenzt. Über ein doppelflügeliges Tor wird eine fußläufige Zuwegung zum Schulgelände und Durchquerung Richtung Grünzug West ermöglicht.

Standortentwicklung Vollsortimenter

Südlich der Bahnstrecke Bremen-Bremerhaven an der Ritterhuder Heerstraße beabsichtigt die Freie Hansestadt Bremen mit Hilfe des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 152 in Bremen-Oslebshausen und durch den Investor Edeka den Umbau eines ehemaligen Baumarktes hin zu einem Lebensmittelvollsortimenters zu entwickeln.

Auf Grundlage der ehemaligen Baumarktnutzung wird die Erschließung des Plangebietes, sowie die Stellplatzanlage in ihrer Dimensionierung und Gestaltung auf die neue Nutzung hin angepasst und optimiert. Dabei wird das bestehende Erschließungssystem für die äußere Erschließung beibehalten und die Anordnung der Stellplätze und Fahrgassen neu geordnet.

Der Anschluss an das bestehende Verkehrsnetz der Ritterhuder Heerstraße wird entsprechend beibehalten. Von einer allgemeinen Verkehrszunahme durch die Maßnahme ist nicht auszugehen, da sich aus den Ergebnissen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Hansestadt Bremen ableiten lässt, dass die Verkehrsstärken im relevanten Straßennetz im Prognosezeitraum gegenüber der Analyse stagnieren.

Gesamtheitlich wird sich an der derzeitigen Situation (bzw. an der Situation als der Baumarkt noch Bestand hatte) wenig ändern da es sich um eine Innenentwicklung/Umnutzung einer bereits bestehenden gewerblichen Nutzung handelt.

Standortentwicklung durch das Sozialwerk der Freien Christengemeinde

Das Sozialwerk der Freien Christengemeinde betreibt bereits die Seniorenwohnanlage am Oslebshausen Markt, in der ehemaligen Polizeiwache an der Oslebshausen Heerstraßenkreuzung sind Teile der Verwaltung untergebracht. Das Sozialwerk möchte das brachliegende Grundstück Am Weinberge entwickeln. Ende 2020 wurde bereits die marode Sporthalle abgerissen. Die Planungen sehen den Bau von vier Gebäuden vor für eine Verwaltungszentrale, verschiedene Wohngruppen und Wohnungen sowie im Süden eine Kita. Derzeit laufen die Überarbeitungen der Planung nach Präsentation im Gestaltungsgremium.

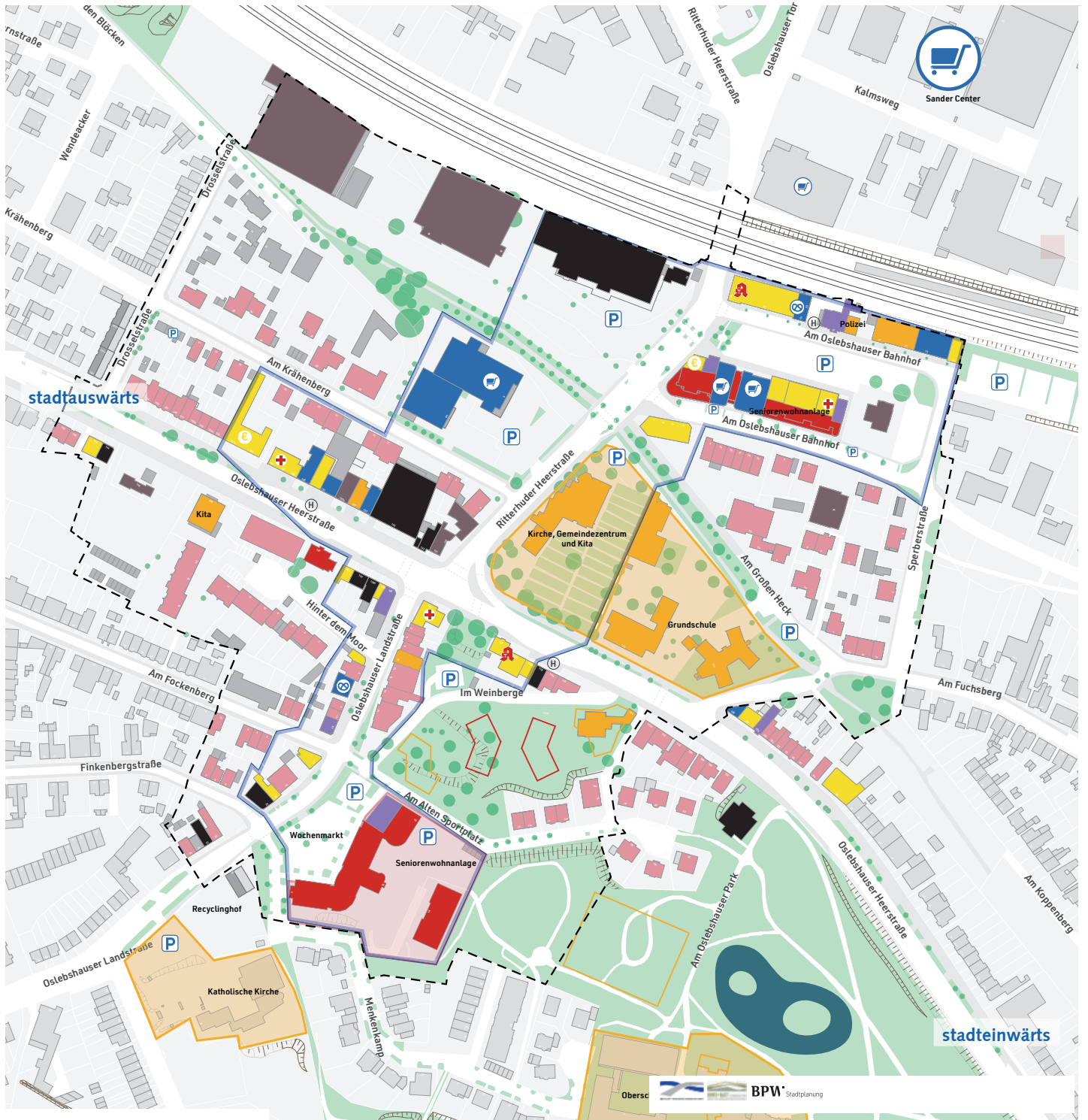
Für die Planungen muss neues Planrecht geschaffen werden. Aufgrund der fehlenden Kita-Plätze in Oslebshausen soll mit dem Bau der Kita frühzeitig begonnen werden.



Abb. 3 Planungen zum Neubau einer 3-Felder-Halle im Oslebshausen Park und Ausbau der Oberschule (Quelle: Gruppe GME, Frenz Landschaftsarchitekten)



















Abb. 4 Planungen zum Umbau des Oslebshausen Park (Quelle: Umweltbetriebe Bremen)



Stadt Bremen
Städtebauliche Studie Oslebshäuser Heerstraße

Stand: 16.07.2021

Erdgeschossnutzung (Kartierung: 26.11.2020)

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|--|
|  | Betrachtungsraum |  | Apotheke |
|  | Umgriff Zentraler Versorgungsbereich |  | Ärztliche Praxis |
|  | Einzelhandel, Kiosk |  | Bank |
|  | Lebensmittel |  | Soziale, kulturelle, öffentliche Einrichtung |
|  | Bäckerei |  | Gastronomie |
|  | Wohnnutzung |  | Leerstand |
|  | Sonderwohnform |  | geplante Nutzung |
|  | Dienstleistung |  | Parkplatzanlage |

Bestandsaufnahme

Nutzungen und Funktionen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde die Erdgeschossnutzung der Hauptgebäude kartiert. Die Kartierung erfolgte am 26.11.2020 und wurde am 16.02.2021 überprüft und ergänzt. Aufgrund des Lockdowns im Zuge der Corona-Pandemie waren die Geschäfte geschlossen und es konnte nur augenscheinlich eine Bewertung über Nutzung/Leerstand gegeben werden.

Oslebshausen hat sich aus einem Dorf heraus entwickelt, entlang der Heerstraße entstanden neue Bauten und mit dem Bau der Kirche 1930 wurde ein neues Ortszentrum geschaffen. Seitdem ist der Kreuzungsbereich in seinen Verlängerungen durch Einzelhandel und Nahversorgung geprägt. Am Bahnhof Oslebshausen hat sich ab 2000 ein neues Zentrum etabliert. Hier sind Lebensmittelgeschäfte, eine Apotheke, ein Bäcker und verschiedene Dienstleistungen zu finden. Mit einer weiteren Apotheke und zwei Arztpraxen im Kreuzungsbereich gibt es auch dort frequenzbringende Nutzungen. Dem gegenüber gibt es in der alten Geschäftslage an der Oslebshäuser Heerstraße und Landstraße immer mehr Leerstand. Eine ehemalige Gaststätte am Oslebshäuser Markt kann noch bei Bedarf für private Feiern angemietet werden.

Gleichzeitig haben sich im Betrachtungsraum viele öffentliche und soziale Einrichtungen und Dienstleistungen angesiedelt. Locker aneinander gereiht flankieren sie den östlichen Bereich der Oslebshäuser Heerstraße mit zwei Senioreneinrichtungen, einer Jugendwohngruppe, zwei Kitas, eine Grundschule und angrenzend einer Oberschule. In Planung sind zudem eine weitere Kita und betreute Wohnrichtungen.

Das Zentrum von Oslebshausen hat somit eine besondere Prägung durch soziale Nutzungen und Sonderwohnformen erhalten und hat sich neben dem Nahversorgungszentrum auch als Wohn-, Lebens- und Arbeitsort etabliert und übernimmt immer mehr Funktionen eines Grundzentrums.

Vorrangig ist Oslebshausen aber ein Wohnstandort mit drei besonderen Nutzungsbereichen wie der Justizvollzugsanstalt, dem Sondergebiet Schragestraße und dem

Gewerbegebiet Riedmannstraße. Entlang der Oslebshäuser Heerstraße westlich des Knotenpunkts findet Wohnen im Obergeschoss statt. Es schließen Wohngebäude an. Die straßenbegleitende Bebauung entspricht häufig dem Bremer Haus bzw. einer Neuinterpretation derer aus den Nachkriegsjahren. In der zweiten Reihe wie z.B. Am Oslebshäuser Bahnhof, Am Krähenberg, Hinter dem Moor und Am Alten Sportplatz sind Wohnsiedlungen mit unterschiedlichen Charakteren entstanden. So gibt es im Untersuchungsgebiet freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften, Reihenhäuser und Mehrparteienhäuser.



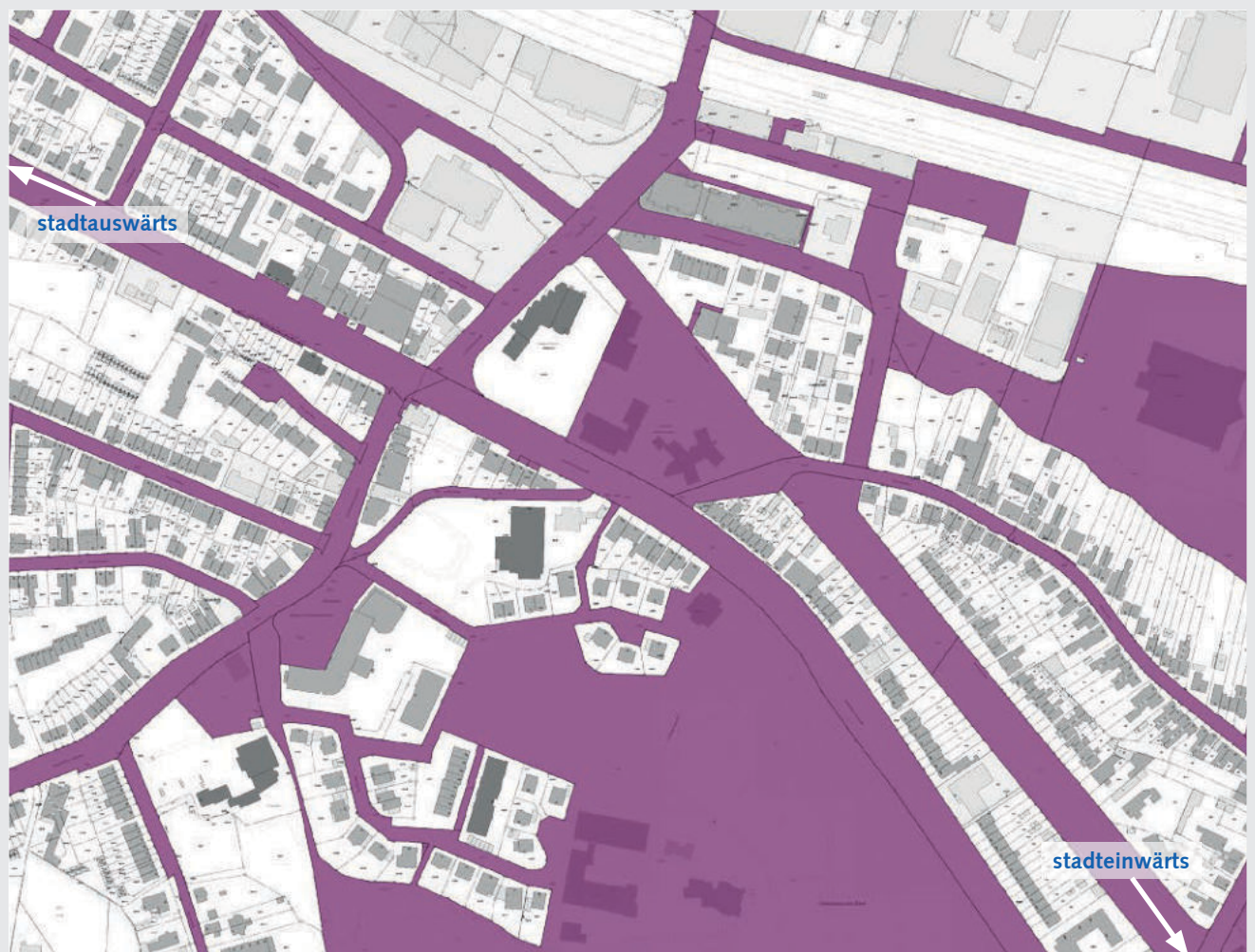
Abb. 5 und 6 moderne Einkaufslage an der Ritterhuder Heerstraße und Leerstand im zentralen Versorgungsbereich an der Oslebshäuser Heerstraße

Eigentum

Die Stadt Bremen ist Eigentümerin der Straßenräume, aber auch der angrenzenden Freiflächen Oslebshauer Park, Marktplatz, Grünzug und der Flächen der Grundschule. Die Eigentumskarte zeigt einige Besonderheiten auf:

- Die Vorzonen entlang der Oslebshauer Heerstraßen sind teilweise öffentlich. Es ist unklar, von wann die Ankäufe der ehemaligen Vorgärten sind und mit welcher Intention.
- Das Sozialwerk der Freien Christengemeinde verfügt über viele Flächen um den Marktplatz, sie betreibt das Seniorenwohnheim und hat die Brache Im Weinberg erworben.
- Der Parkplatz am Bahnhof ist nicht öffentlich.
- Die Zuwegung zum Oslebshauer Park aus dem Westen erfolgt derzeit über privaten Grund des Seniorenwohnheimes. In der Verlängerung Am Alten Sportplatz ist auch ein öffentlicher Zugang möglich.

Öffentliches Eigentum in lila (Quelle: Geoinformation Bremen)



Verkehre und Infrastruktur im Betrachtungsraum der Studie

Knotenpunkt Oslebshauer/Ritterhuder Heerstraße

Der Knotenpunkt der Ritterhuder Heerstraße mit der Oslebshauer Heerstraße und der Oslebshauer Landstraße wird in der Knotenpunktgestaltung sowohl von dem „freien“ Rechtsabbieger von der östlichen (stadteinwärts) Oslebshauer Heerstraße in die Ritterhuder Heerstraße sowie der nicht symmetrisch angebundenen Oslebshauer Landstraße geprägt. Der Knotenpunkt wirkt dadurch „verzogen“ und überdimensioniert.

Durch die asymmetrische Anordnung, mit Einbindung der vier Verkehrsarme, ergeben sich in der verkehrlichen Knotenpunktentwicklung für alle Verkehrsteilnehmenden lange Räumwege. Daraus resultieren lange Wartezeiten im Signal-/Ampelumlauf. Darüber hinaus stellt der Knotenpunkt durch seine räumliche Größe eine verkehrliche Barriere in der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) dar. Insbesondere die Verbindung in der Achse Ritterhuder Heerstraße – Oslebshauer Landstraße über die Oslebshauer Heerstraße (die Hauptachse zwischen den Wohngebieten und dem Nahversorgungsmärkten) stellt, auf Grund der vorhandenen Knotenpunktgeometrie, eine verkehrliche Unzulänglichkeit dar. Der Fuß- und Radverkehr wird dem motorisierten Verkehr untergeordnet und muss dafür lange Wege und Wartezeiten im Knotenpunkt in Kauf nehmen. Die langen Wege- und Räumzeiten bringen den Knotenpunkt in seiner jetzigen Ausgestaltung schnell an seine Belastungsgrenze.



Abb. 7 Eine barrierefreie Querung ist an alle Knotenpunkten durch Verkehrsinseln möglich. Die Trennung des Radwegs und der Verkehrsspur von dem Gehweg mit einem Zaun ist nicht mehr zeitgemäß.



Abb. 8 Oslebshauer Heerstraßenkreuzung (Blick stadteinwärts): große versiegelte Flächen



Abb. 9 Knotenpunkt Oslebshauer und Ritterhuder Heerstraße: der Knotenpunkt in die Straße Oslebshauer Landstraße ist verzogen. (Blick stadtauswärts)



Abb. 10 Luftbild vom Knotenpunkt mit überdimensional verzogener Kreuzung, langen Räumzeiten in der Lichtsignalschaltung, unübersichtlicher Knotenpunktgeometrie, langen Fußwegen und großzügig angelegten Nebenanlagen. (Quelle: Freie Hansestadt Bremen)

Aber auch für den MIV ist der Knotenpunkt in seiner Ausgestaltung, bedingt durch seine Unübersichtlichkeit, nicht nach dem eigentlichen Verkehrsprinzip der „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Verkehrs konzipiert.

Ritterhuder Heerstraße

Die Ritterhuder Heerstraße dient in ihrer heutigen Nutzung, insbesondere im nördlichen Teil (oberhalb der DB-Trasse) als Autobahnanschluss (A 27 AS Oslebshausen) in Verbindung mit dem Anschluss der Umlandgemeinden Ritterhude und Osterholz-Scharmbeck, als Einfalltor in den Bremer Nord-Westen.

Zur Stärkung des Anschlusscharakters und des Gebietes rund um das Sander-Center an die A 27 und der Entlastung des bewohnten Abschnittes der Ritterhuder Heerstraße wurde der Anschluss vor rund 15-20 Jahren aus dem Verlauf der Ritterhuder Heerstraße in den Bereich Schragestraße verlegt.

Ab der Eisenbahnüberführung geht die Wirkung der Ritterhuder Heerstraße von einem Autobahnzubringer mit anliegendem Gewerbebesatz in eine Gemeindestraße mit anliegender Nahversorgung über.

Die Ritterhuder Heerstraße wird nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) als Hauptverkehrsstraße (HS III; Verbindungsstraße) kategorisiert. Sie weist eine Querschnittsbreite von 18 m - 23 m auf und verfügt über zwei Fahr- und einen Abbiegestreifen. Die verkehrsbehördlich angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 50 km/h; im Bereich der KiTa am Gemeindegelände (von der Oslebshäuser Heerstraße bis zur ungesicherten Querung des Grünzug West) 30 km/h.

Der südliche Teil der Ritterhuder Heerstraße ist im Betrachtungsraum der Studie zwischen der Eisenbahnüberführung (Tunnel) und dem Knotenpunkt mit der Oslebshäuser Heerstraße in der Querschnittsbetrachtung zweckmäßig ausgebaut und wird durch die Nebenarme (einmündende Straßen) und Grundstückszufahrten der verschiedenen Nutzungen geprägt. Das Umfeld kennzeichnet sowohl soziale Einrichtungen wie den Gemeindegelände, die Kirche, eine KiTa und eine Seniorenresidenz, als auch Einzelhandel mit vorgelagerten Stellplatzflächen. Sie verfügt in diesem Bereich über zwei ungesicherte Querungshilfen mit Mittelinsel. Damit wird ein Queren der Ritterhuder Heerstraße erleichtert. Die Nebenanlagen weisen die für die aktuelle Nutzung bedarfsgerechten Breiten und Ausgestaltungen auf. Fahrbahnseitig sind in diesem Abschnitt vereinzelt Parkplätze in Längsaufstellung in den Nebenanlagen vorhanden.

Oslebshäuser Heerstraße

Die Oslebshäuser Heerstraße wird nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) als Erschließungsstraße/Hauptverkehrsstraße (ES IV/ HS IV- örtliche Geschäftsstraße) kategorisiert. Sie weist eine Querschnittsbreite von im Schnitt 23 m - 24 m auf und verfügt über zwei überbreite Fahrstreifen, sowie einen Abbiegestreifen. Der Fuß- und Radverkehr wird in den ebenfalls sehr großzügig dimensionierten Nebenanlagen (teilweise 12 m Breite) geführt. Die verkehrsbehördlich angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 50 km/h.

Der Abschnitt stadteinwärts stellt sich als 4-streifig, mit eigener Busspur, Rechtsabbieger in die Ritterhuder Heerstraße, Geradeausspur und Linksabbieger in die



Abb. 11 Die Ritterhuder Heerstraße mit Nahversorgungsstandorten und einer hohen Dichte an Werbeanlagen, die auf den Autoverkehr ausgelegt sind.



Abb. 12 Die Oslebshauer Heerstraße stadteinwärts mit breitem Straßenraum und Rechtsabbiegerspur in die Ritterhuder Heerstraße.



Abb. 13 Oslebshauer Heerstraße (stadtauswärts) mit Linksabbiegerspur in Ritterhuder Heerstraße



Abb. 14 Die Oslebshauer Heerstraße stadtauswärts mit teilweise noch Geschäftsbesatz, aber ohne Querungsmöglichkeiten. Im breiten Seitenraum wird geparkt, es gibt einen Radweg und tlw. private Vorzonen.



Abb. 15 Die Oslebshauer Landstraße mit schmalen Gehweg auf der östlichen Seite und teilweise veraltetem Mobiliar und Ausstattung.



Abb. 16 Im Weinberge

Oslebshauer Landstraße dar. In Höhe des Friedhofs ist Längsparken in den vorhandenen Parkbuchten möglich.

Im Abschnitt stadtauswärts verläuft die Oslebshauer Heerstraße 3-spurig ohne eigene Busspur weiter. Hier ist ebenfalls Längsparken beidseitig möglich. In den nördlichen Nebenanlagen sogar mit Parkplatzumfahrung vor den Wohn- und Geschäftshäusern.

Durch die unübersichtliche Knotenpunktgeometrie im (verzogenen) Kreuzungsbereich kommt es zu langen Räumzeiten in der Lichtsignalschaltung und zu langen Wegen für den Fuß- und Radverkehr.

Das Umfeld charakterisiert vorwiegend Wohnnutzungen, mit Geschäftsbesatz in der Erdgeschosszone wie z.B. Pizzeria, Kosmetik, Friseur, Kiosk, Fahrschule, Drogerie und einem Juwelier im westlichen Abschnitt, sowie einer Apotheke im östlichen Abschnitt. Seit Ende 2017 existiert an der westlichen Betrachtungsgrenze der Oslebshauer Heerstraße eine KiTa in der Hausnummer 140.

Eine zusätzliche Fußgängerquerung befindet sich an der Einmündung „Am Fuchsberg“. Diese ist signalisiert und wird von vielen Schülern in der Wegeachse zwischen Bahnhof und Schule im Park genutzt.

Oslebshauer Landstraße

Die Oslebshauer Landstraße wird nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) als Erschließungsstraße (ES IV; Sammelstraße) kategorisiert. Sie weist eine Querschnittsbreite von ca. 13 m auf und verfügt über zwei Fahrstreifen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, der Gehweg in den Nebenanlagen.

Die verkehrsbehördlich angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt zunächst 50 km/h, ab der Stichstraße „Hinter dem Moor“ in Richtung Süden dann 30 km/h. Längsparken ist teilweise an der Westseite, vor den noch vereinzelt Läden und zwischen dem alten Baumbestand zulässig. Die westlichen, den Anforderungen entsprechend breiten, öffentlichen Nebenanlagen sind teilweise abgepollert. Manchmal ist die Trennung zwischen öffentlichen und privaten Bereichen unklar. Insgesamt ergibt sich ein eher ruhigeres Straßenbild als in den übrigen Erschließungsstraßen Oslebshauer Heerstraße und Ritterhuder Heerstraße.

In den Hauptverkehrszeiten ist ein Rückstau des MIV in der Oslebshauer Landstraße im Zulauf zum Knotenpunkt Oslebshauer Heerstraße zu beobachten. Um die Ampelphase dort zu umgehen, nutzen einzelne Fahrzeugfahrende mit Fahrziel Gröpelingen (Osten) die Straße „Im Weinberge“ als Abkürzung.



Abb. 17 Am Alten Sportplatz



Abb. 18 Ausfahrt aus der Straße Am Krähenberg

Ansonsten kennzeichnet das Umfeld Wohnnutzung und nur noch wenige Geschäfte bzw. Leerstand in der Erdgeschosszone. Ein Wochenmarkt (2-3 Marktstände) findet 2x wöchentlich auf der Fläche vor der Seniorenresidenz (Regine-Hildebrandt-Platz) statt. An den restlichen Tagen liegt das Areal als große, betonierte Platzfläche brach und wird teilweise als Parkplatz genutzt.

Im Weinberge

Die Straße Im Weinberge ist eine schmale Durchgangsstraße, die zum Teil ohne Nebenanlagen auskommt und zur Erschließung der ehemaligen Turnhalle genutzt wurde. Sie erschließt auch private Stellplätze und wird rückwärtig von den Grundstücken an der Oslebshauer Landstraße und Heerstraße genutzt. Sie geht von der Straße Am Alten Sportplatz ab und ist früher vermutlich noch stärker frequentiert gewesen als die Sporthalle noch in Betrieb war, wird aber heute u.a. auch als Abkürzung für den motorisierten Verkehr genutzt, um die Ampel im Kreuzungsbereich Oslebshauer Landstraße/Oslebshauer Heerstraße zu umgehen. Die Straße Im Weinberge verläuft als Tangente von der Oslebshauer Landstraße in östliche Richtung zur Oslebshauer Heerstraße.

Am Alten Sportplatz

Die Straße Am Alten Sportplatz geht in östliche Richtung von der Oslebshauer Landstraße ab und dient im vorderen Bereich der Zufahrt zur Stellplatzanlage der Heimstätte am Oslebshauer Park. Im hinteren/weiteren Verlauf erschließt sie ca. zehn Einfamilienhäuser und endet als Sackgasse in einem kleinen Wendeplatz. Abseits der großen Verkehrsachsen herrscht hier eine fast beschauliche Atmosphäre. Neben der Fahrbahn sind Nebenanlagen und abwechselnd Längsparkstände vorhanden.

Hinter dem Moor

Die Straße Hinter dem Moor dient als Sackgasse der Erschließung der angrenzenden und rückwärtigen Wohnbebauung der Oslebshauer Heerstraße und als fußläufige Anbindung der KiTa Oslebshauer Heerstraße. Sie weist einen großen Höhenversprung zur Oslebshauer Heerstraße auf, welcher am Ausbauende mit einer Treppenanlage (nicht barrierefrei) überwunden wird. Die Fahrbahn wird beidseitig von Nebenanlagen (Gehwegen) flankiert. Am Ausbauende befinden sich Flächen für den ruhenden Verkehr.

Am Krähenberg

Die Straße Am Krähenberg verläuft von West nach Ost parallel nördlich zur Oslebshauer Heerstraße und mündet am westlichen Ende in die Drosselstraße und am östlichen Ende in die Ritterhuder Heerstraße.



Abb. 19 Am Oslebshauer Bahnhof: Das Bahnhofsumfeld ist nicht repräsentativ, der Zugang zu den Gleisen versteckt und es mangelt an Komfort im Bushaltestellenbereich,

Eine Zufahrt in die Einbahnstraße Am Krähenberg ist über die Ritterhuder Heerstraße nicht möglich; eine Zufahrt ist ausschließlich über die Drosselstraße gegeben. Sie dient lediglich der Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung.

Am Oslebshauer Bahnhof

Das Areal und die Straße Am Oslebshauer Bahnhof kennzeichnet einen breit dimensionierten Verkehrsring mit zwei Anschlüssen an die Ritterhuder Heerstraße, versehen mit großzügigen Stellplatzanlagen (im Süden und Norden) für diverse Nutzungen (Penny, Seniorenresidenz, kleinere Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomie und Freizeitgewerbe). Eine Bushaltestelle des ÖPNV liegt vor dem Bahnhofsgebäude für die Buslinien 80 und 81 nach Gröpelingen und in die Industriehäfen.

Der südliche Teil des Loops dient gleichsam als Erschließung der Wohnbebauung an der Sperberstraße und als weitere Zuwegung zum Sportverein Grambke-Oslebshausen (SVGO).



Abb. 20 (oben) Birkenallee am Grünzug West und unsignalisierte Querungshilfe über die Ritterhuder Heerstraße

ÖPNV / SPNV

SPNV

Was den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) anbelangt, so verfügt der Bahnhof Oslebshausen über einen Haltepunkt der Regio S-1 der Strecke Bremen-Farge nach Verden (Aller) in Niedersachsen. Hier halten die Züge dreimal die Stunde und verbinden den Bremer Westen mit dem östlichen Umland und dem Bremer Stadtzentrum.

Der Bahnhof liegt insgesamt ziemlich versteckt und kaum wahrnehmbar hinter der Seniorenresidenz. Für nicht Ortskundige ist der Zugang zu den Gleisen auf den ersten Blick schwer auffindbar.

ÖPNV

Der Betrachtungsraum wird gegenwärtig von den Buslinien 80/81, 90,93 und 95 der Bremer Straßenbahn AG sowie den Überlandlinien 660 und 680 bedient. Die vorher genannten Buslinien verbinden den Bremer Norden und die Umlandgemeinden Ritterhude/Osterholz-Scharmbeck mit dem Stadtzentrum.

Die Haltestellen in der Oslebshausener Heerstraße sind als Buchten ausgestaltet, um den fließenden Verkehr beim Halten der Busse nicht zu beeinträchtigen.

Sie befinden sich im Betrachtungsraum zum einen westlich des Knotenpunktes in der Oslebshausener Heerstraße auf der Nordseite vor den vereinzelt Ladengeschäften (Hausnummern 129-133) und zum anderen östlich des Knotenpunktes auf der gegenüberliegenden Seite des Friedhofes. Dort verkehrt der Bus darüber hinaus in einer eigenen Busspur aus Osten kommend bis zum Kreuzungspunkt.

Nahmobilität

Fußläufige Verkehre

Das Studiumfeld mit den betrachteten Straßenräumen weist durchgängig vorhandene und ausreichende Verkehrsflächen für den Fußverkehr auf. Die Hauptwegebeziehungen liegen hier in der Verbindung des Bereiches um den Knotenpunkt Oslebshausener Heerstraße / Ritterhuder Heerstraße mit dem Straßenzug Ritterhuder Heerstraße und den dort angesiedelten Gewerbe- und Nahversorgungsflächen.

Eine hohe Frequenz liegt hier zwischen den östlichen und westlichen Nebenanlagen der Ritterhuder Heerstraße. Diesem Umstand wird mit den zwei vorhandenen, nicht signalisierten Querungshilfen zum einen zwischen den Einmündungen der Straße „Am Oslebshausener Bahnhof“ und im Bereich des Grünzug West ansatzweise Rechnung getragen. Des Weiteren gibt es eine Vielzahl von „rückwärtigen“ Erschließungen/Wegeverbindungen, die an die Hauptverkehrswege münden.

Der öffentliche Raum weist im Untersuchungsgebiet, aufgrund seiner Gestaltung und seines Raumangebotes, wenig Aufenthaltsqualität auf.

Radverkehr

Der Radverkehr findet im Betrachtungsraum in den Hauptachsen (Ritterhuder und Oslebshausener Heerstraße) überwiegend auf baulichen Radwegen in den Nebenanlagen statt. Sämtliche Hauptverkehrerschließungen haben mindestens einen Einrichtungsrادweg je Straßenseite. In Teilen ist der bauliche Einrichtungsrادweg entlang der Oslebshausener Heerstraße als Zweirichtungsrادweg ausgewiesen/angeordnet.

In den untergeordneten Straßenzügen findet der Radverkehr auf der Fahrbahn statt.

Mit dem Grünzug West verläuft eine bedeutende Fahrradhauptachse durch das Untersuchungsgebiet. Der Waller Grünzug quert die Ritterhuder Heerstraße zentral im Abschnitt zwischen dem Tunnel (Eisenbahnüberführung) und der Oslebshauer Heerstraße.

Ruhender Verkehr

Der Untersuchungsraum weist ein, je nach Betrachtungsabschnitt, ortstypisches Angebot an Flächen für den ruhenden Verkehr auf.

Im östlichen Abschnitt der Oslebshauer Heerstraße gibt es ein eher geringes Angebot an Stellflächen für den ruhenden Verkehr. Im westlichen Bereich hingegen ist ein etwas größeres Angebot vorhanden. Hier gab es „historisch“ bedingt, durch die ehemalige Geschäftslage, auch einen größeren Bedarf, der teilweise durch Parkplatzflächen in den Nebenanlagen, gedeckt wurde.

In der Ritterhuder Heerstraße gibt es lediglich im nördlichen Abschnitt zwischen der Querung mit dem Grünzug West und dem Tunnel einzelne, fahrbahnbegleitende Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum.

Hingegen weist die Straße „Am Oslebshauer Bahnhof“ (südlicher Abschnitt) mit einem durchgängigen Parkstreifen in Queraufstellung ein großzügiges Parkplatzangebot auf.

Dem geringen Angebot im öffentlichen Raum der Ritterhuder Heerstraße steht ein großzügig angelegtes Angebot auf den Privatflächen der Nahversorgung gegenüber. Der Nutzen und auch die Widmung der Stellplätze in der Straße „Am Oslebshauer Bahnhof“ (Süd) mit der Seniorenresidenz und der gegenüberliegenden Wohnbebauung, aus zum Teil Einfamilienhäusern, ist nicht definiert.

In der Oslebshauer Landstraße findet der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum kaum statt. Hierfür gibt es auf den Flächen des Regine-Hildebrandt-Platzes und angrenzend ein augenscheinliches Überangebot. Zumal die dortigen Institutionen über weitere und eigene ausgewiesene Stellplatzflächen verfügen.

Grünstruktur

Charakterisierung der Grünanlagen

Die aus der Historie erwachsenen Grünstrukturen sind noch heute an vielen Orten in Oslebshausen ablesbar. Sie stellen ein charakteristisches Merkmal und die besondere Qualität des Stadtteils dar. Allen voran bietet der ca. 9 ha große historische Oslebshauer Park mit Spazierwegen, Wiesenflächen, Seen, Spielplatz und einem gewachsenen Gehölzbestand einen grünen Erholungsort inmitten des urbanen Umfelds.

Entlang der Oslebshauer Heerstraße und der Oslebshauer Landstraße zeugen wertvolle, wenn auch inzwischen unvollständige Baumreihen von der Bedeutung der ehemaligen Bremer Chausseen (später Heerstraße). Am Knotenpunkt ist der Alleecharakter zwar nicht mehr deutlich ablesbar, jedoch bilden zwei Freiflächen, der Friedhof und ein private, aber öffentlich zugängliche Freifläche mit beeindruckenden Bestandsbäumen hier ein grünes Tor. Auf der öffentlich zugänglichen Freifläche liegt ein großes, altes Mühlenrad (im Folgenden Mühlensteinfläche genannt). Der Fläche wird der historische Funktion als Thingplatzes zugesprochen. Heute zeigt sie sich jedoch verwildert und ungenutzt.

Der Friedhof der denkmalgeschützten Nikolaikirche ist zur Oslebshauer Heerstraße mit einem Zaun und Bäumen abgegrenzt. Ein wünschenswerter Schutz durch Unterholz oder Hecken fehlt, sodass von der Straße der direkte Blick auf die Grabfelder zugelassen wird.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Grünzug West zu, der eine innerstädtische Verknüpfung in verkehrlicher wie auch ökologischer Hinsicht herstellt und einen wichtigen Beitrag zur Naherholung im Ortsteil leistet. Die nach Nordwesten führende Birkenallee fällt als besonders prägnantes Gestaltungselement auf, welches an der Ritterhuder Heerstraße auf den Grünzug aufmerksam macht.

Erreichbarkeit, Wahrnehmbarkeit und Nutzbarkeit der Grünanlagen

Obschon der Stadtteil mit einer großen Anzahl von Grünanlagen aufwartet, ist die Erreichbarkeit und die Nutzbarkeit der Flächen vielfach eingeschränkt.

Die Nutzungspotenziale der Mühlensteinfläche als zentrale gelegene Grünfläche werden nicht ausgeschöpft. Auch die historische Bedeutung des Thingplatzes als besonderes Charakteristikum ist nicht ablesbar. Statt-

dessen wirkt die Mühlensteinfläche als unstrukturierte Restfläche am Straßenrand.

Der Oslebshauer Park als grüne Oase des Stadtteils ist im Zentrum von Oslebshausen kaum wahrnehmbar, da er versteckt hinter Bebauung liegt. Die Eingänge vom „Menkenkamp“ und „Am alten Sportplatz“ liegen nicht einsehbar und versteckt zwischen Häusern. An der Oslebshauer Landstraße finden sich keine Hinweise oder Beschilderungen für die Zuwegungen in den Park, sodass die Auffindbarkeit eingeschränkt ist. Im Rahmen der Umgestaltung des Oslebshauer Park ist der Zugang auf Höhe des Hochbunkers verbessert worden.



Abb. 21 „Grünes Tor“ am Knotenpunkt

Der Haupteingang zum Friedhof von der Oslebshauer Heerstraße wurde aufgrund wiederholter Missachtung der Friedhofsordnung geschlossen, sodass die Querung für die Öffentlichkeit nicht mehr möglich ist. Ein Zugang ist über den Eingang an der Nikolaikirche auf den Friedhof möglich.

Der Grünzug West findet an der Ritterhuder Heerstraße zwar einen direkten Anschluss an das Zentrum, jedoch ist die Sichtbarkeit im Bereich der Querung durch Hecken, Bepflanzungen und Schilder eingeschränkt.

Ein Fokus der Konzeption sollte auf der Erhöhung der Sichtbarkeit der Grünflächen liegen, was mittels Verbesserung oder Herstellung der Zugänglichkeit und Nutzungsmöglichkeit gelingen kann.



Abb. 22 Birkenallee führt in den Grünzug West

Veränderungen durch jüngere bauliche Entwicklungen

Während die gewachsenen Grünflächen einen wertvollen Beitrag zur Durchgrünung des Quartiers leisten, stellen die jüngeren baulichen Entwicklungen nördlich der Oslebshauer Heerstraße ein negatives Gegengewicht her. Die großflächigen Parkplätze des Nahversorgungszentrums sind zwar teilweise mit Hecken eingefasst, verfügen aber insgesamt über einen sehr geringen Anteil begrünter Flächen und nur wenige Baumstandorte. Hier fehlen größere Gehölzstrukturen nicht nur im Hinblick auf stadtoökologische Aspekte, sondern auch als raumbildende Elemente auf den großräumigen Freiflächen.

Straßenbegleitendes Grün

Straßenbegleitende Grünflächen finden sich im gesamten Planungsgebiet wieder, stellen aber immer Restflächen im Straßenraum dar und folgen dabei keiner gestalterischen Gesamtkonzeption. Die Flächen sind vielerorts geprägt durch Rasen oder Wildwuchs, sodass das Erscheinungsbild des Straßenraums insgesamt unattraktiv und monoton ist. Eine artenreiche Bepflanzung kann zur ökologischen Vielfalt beitragen und gleichzeitig den Straßenraum aufwerten und die Aufenthaltsqualität erhöhen.



Abb. 23 Baumbestand in der Oslebshauer Landstraße



Abb. 24 Schlummerndes Potenzial: Mühlensteinfläche ungenutzt



Abb. 25 Zugang in den Oslebshauer Park über die Straße Am alten Sportplatz ist nicht intuitiv



Abb. 26 Parkplatzanlagen an der Ritterhuder Heerstraße mit geringem Grünanteil



Abb. 27 Der Platz vor dem Bahnhof ist ein privater Parkplatz mit wenig Grünanteil



Abb. 28 Oslebshauer Heerstraße: Geringer Grünflächenanteil



Abb. 29 Vorzone mit wenig Schutz für die sensible Wohnnutzung aufgrund vormaliger Geschäftslage Oslebshauer Landstraße



Ritterhuder Heerstraße

Nutzung: Radweg, Gehweg, Stellplatzanlage
 Eigentum: Stellplatzanlage privat
 Geh- und Radweg öffentlich
 Abstand Gebäude zu Straße: 40m



Gelegen auf der nord-westlichen Seite der Ritterhuder Heerstraße, mit einer gewerblichen Nutzung im EG. Die Vorzone ist geprägt von einer großzügigen Stellplatzanlage. Die Fläche ist großteils versiegelt, mit einem geringen Anteil an Grünflächen. Durch die Hecken zur Straße wird ein nach innen orientiertes Erscheinungsbild erzeugt. Raumbildende Elemente fehlen.



Oslebshauer Heerstraße

Nutzung: Parken Pkw, Radweg, Gehweg, Fahrradstellplätze
 Eigentum: Gebäudevorbereich gepflastert abwechselnd privat/öffentlich
 Geh- und Radweg öffentlich
 Abstand Gebäude zu Straße: 11,70m



Gelegen auf der nördlichen Seite der Oslebshauer Heerstraße mit gewerblichen Nutzungen im EG. Die Vorzone ist vollflächig versiegelt. Der fußläufige Bereich ist relativ breit. Grundstücksgrenzen bzw. die teilweise privaten Vorzonen sind nicht ablesbar.



Oslebshauer Heerstraße

Nutzung: Radweg, Gehweg, Parken, Vorgarten
 Eigentum: Gebäudevorbereich privat, Geh- und Radweg öffentlich
 Abstand Gebäude zu Straße: 7,50m



Gelegen stadtauswärts an der Oslebshauer Heerstraße mit gewerblichen Nutzungen im EG. Die privaten Vorzonen sind nicht eingefriedet oder als Vorgarten gekennzeichnet. Die Flächen sind vollständig mit dem Gehwegbelag versiegelt. Sie sind unterschiedlich genutzt z. B. als temporärer Parkplatz oder Lagerfläche. Einige Vorzonen sind durch Pflanzkübel abgegrenzt.



Oslebshauer Heerstraße

Nutzung: Bushaltestelle, Radweg, Gehweg
 Eigentum: Gebäudevorbereich privat, Gehweg, Radweg und Haltestelle öffentlich
 Abstand Gebäude zu Straße: 7,75m



Gelegen auf der südlichen Seite der Oslebshauer Heerstraße mit gewerblichen Nutzungen im EG. Die Fläche ist vollständig versiegelt. Der fußläufige Bereich reicht bis an die Gebäude. Die privaten Vorzonen sind nicht kenntlich gemacht.



Oslebshauer Landstraße

Nutzung: Gehweg, Restfläche
 Eigentum: Bis zur Gebäudekante öffentlich
 Abstand Gebäude zu Straße: 7m



Gelegen auf der westlichen Seite der Oslebshauer Landstraße mit Wohnnutzungen und Einzelhandel im EG. Die öffentliche Nutzung der Gebäudevorzonen ist nicht klar ablesbar. Es fehlt ein Schutz der Wohnungen zur Straße. Die Grünflächen und befestigten Flächen befinden sich in einem mangelhaften Zustand. Es befindet sich Baumbestand in der Vorzone.



Marktplatz (Regine-Hildebrandt-Platz)

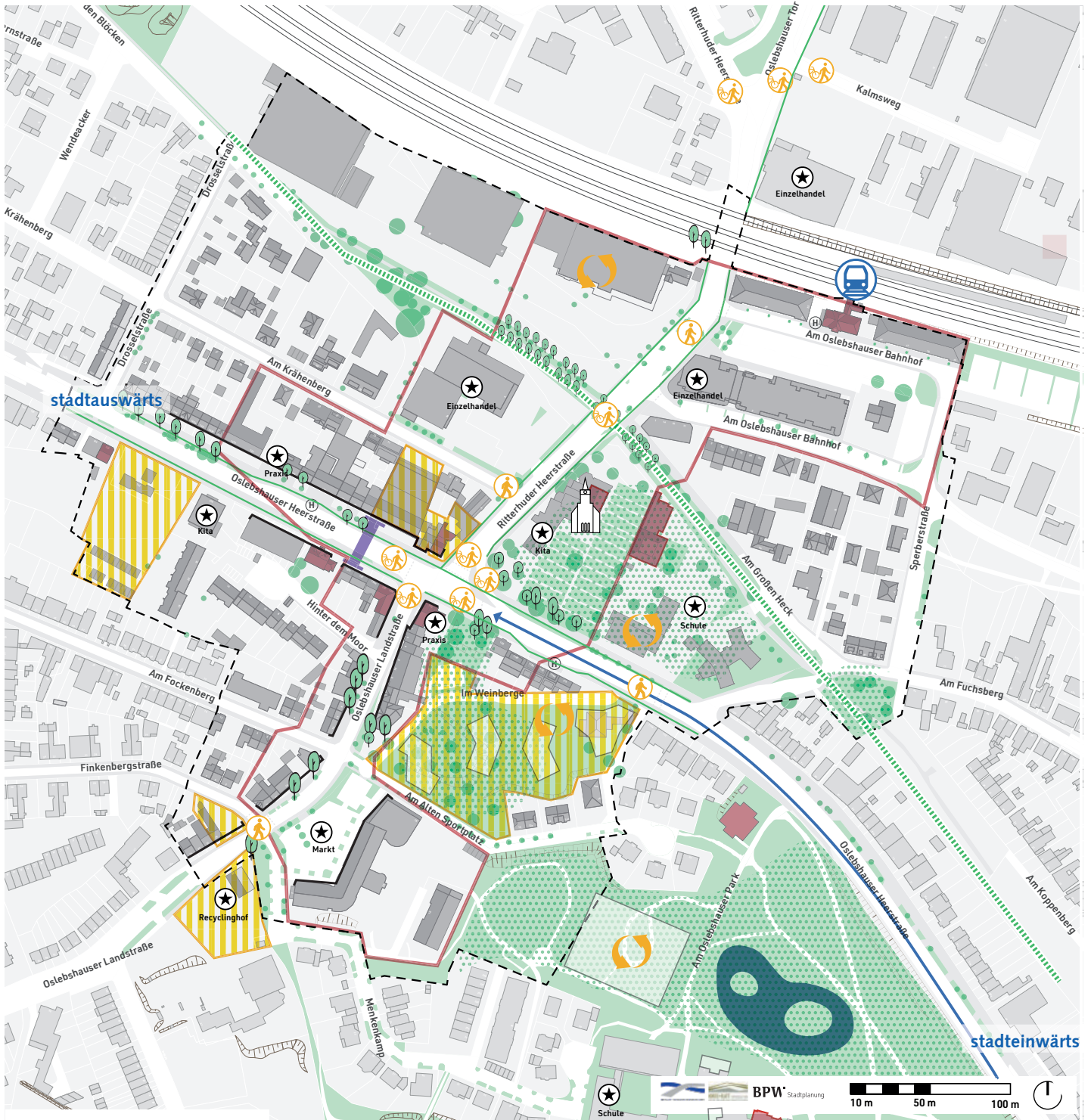
Nutzung: Gehweg, Grünfläche, Wochenmarkt, Stellplatzanlage, Vorplatz Seniorenwohnanlage
 Eigentum: öffentlich
 Abstand Gebäude zu Straße: 35m



Gelegen an der Oslebshauer Landstraße angrenzend an eine Seniorenwohnanlage. Die Vorzone ist geprägt von ruhendem Verkehr. Zweimal wöchentlich findet hier ein Wochenmarkt statt. Die Fläche ist großteils versiegelt, mit einem grünen Rahmen.

Vorzonen

Im Betrachtungsraum finden sich unterschiedliche Umgangsweisen mit der Schnittstelle vom öffentlichen zum privaten Raum. Die Eigentümerkarte zeigt, dass es in der Oslebshauer Heerstraße und Landstraße keine einheitlich verlaufende Grenze des Straßenraums gibt. Mal sind Gebäudevorzonen privates Eigentum, mal reicht der öffentliche Raum bis an die Gebäudekante. Um den gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen zu entsprechen, sind ehemals alle Vorzonen einer gemeinsamen Gestaltung mit öffentlicher Nutzung zugeführt worden. So ist ein breiter Straßenraum mit großzügigen Gehwegbereichen entstanden. Heute lässt sich stellenweise die Tendenz der Abgrenzung privater Vorzonen, beispielsweise durch mobile Pflanzkübel beobachten. Diese Entwicklung lässt sich mit der Zunahme von Dienstleistungsangeboten und Wohnnutzungen in den ehemaligen Ladengeschäften begründen. Vor allem in der Oslebshauer Landstraße sind die Erdgeschosszonen vermehrt als Wohnungen genutzt, sodass hier der fehlende Schutz oder Abstand besonders auffallend ist.



Stadt Bremen
Städtebauliche Studie Oslebshäuser Heerstraße

Stand: 25.07.2021

Stärken und Anknüpfungspunkte

- | | | | |
|--|------------------------------|--|--|
| | Betrachtungsraum | | Fahrradweg |
| | Zentraler Versorgungsbereich | | Fahrradpremiumroute |
| | Denkmalgeschütztes Gebäude | | Straßenquerung (Fußverkehr/ Fuß- und Radverkehr) |
| | Ortsbildprägendes Gebäude | | Aktuelle Entwicklungen |
| | Ortsbildprägender Baumbesatz | | Entwicklungspotenzial |
| | Raumkante | | Potenzial: breiter Querschnitt/Straßenraum |
| | Grünstruktur | | Bahnhof |
| | Frequenzbringer | | Busspur |

Stärken + Anknüpfungspunkte

- Gute Erreichbarkeit im städtischen und regionalen Kontext durch Nähe zur Autobahn, S-Bahnhaltepunkt, mehrere Busverbindungen und Fahrradrouten zwischen Bremer Innenstadt und Bremen-Nord.
- Durch den Ringschluss A 281 wird sich die Lage im Bremer Westen verändern und es ist anzunehmen, dass die neue Lage an der BAB auch Verkehre aus Oslebshausen abziehen wird.
- Nahversorgungszentrum für Oslebshausen (und darüber hinaus), wird gemäß der bestehenden Begrenzung im Zentrenkonzept fortgeschrieben. Es ist ein klarer Fokus auf die Flächen südlich der Bahn zu legen.
- Neben Geschäften sorgen viele öffentliche Einrichtungen für Frequenz. Um den Marktplatz wird durch das Zentrenkonzept ein Positivbereich für die Ansiedlung von EZH geschaffen. Der Wochenmarkt findet 2x die Woche statt.
- Das Sander Center nördlich der Bahn ist ein Sonderstandort. Es ist eine planungsrechtliche Absicherung geplant, um die Möglichkeiten zur Ansiedlung von zentrenrelevantem Sortiment zu reduzieren.
- Viele Anwohnende queren den Raum zu Fuß oder mit dem Rad, um einzukaufen, zur Bahn zu gehen oder andere Orte aufzusuchen.
- Es gibt im Bereich um den Knotenpunkt Ritterhuder/Oslebshauer Heerstraße und entlang der Ritterhuder Heerstraße ausreichend (in Teilen gesicherte) Querungsmöglichkeiten.
- Relativ homogene Bauweise mit stark ausgeprägten Raumkanten entlang der Oslebshauer Heerstraße und Oslebshauer Landstraße. Bebauung und straßenraumprägenden, wertvollen Baumbesatz unterstützen den historischen Chausseecharakter.
- Durch die breiten Straßenquerschnitte der Oslebshauer Heerstraße bieten sich Flächenpotenziale für Grünflächen, Sitzmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen entlang des Straßenraums. Hierdurch können der Aufenthalt und die fußläufige Erschließung im Zentrum attraktiviert werden. Neben der Aufwertung der Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit für Radfahrende kann auch ein Beitrag für eine zukunftsorientierte Verbesserung des Stadtklimas und der Stadtökologie geleistet werden.
- Westlich des Knotenpunkts Ritterhuder/Oslebshauer Heerstraße reduziert sich die Verkehrsmenge auf der Oslebshauer Heerstraße.

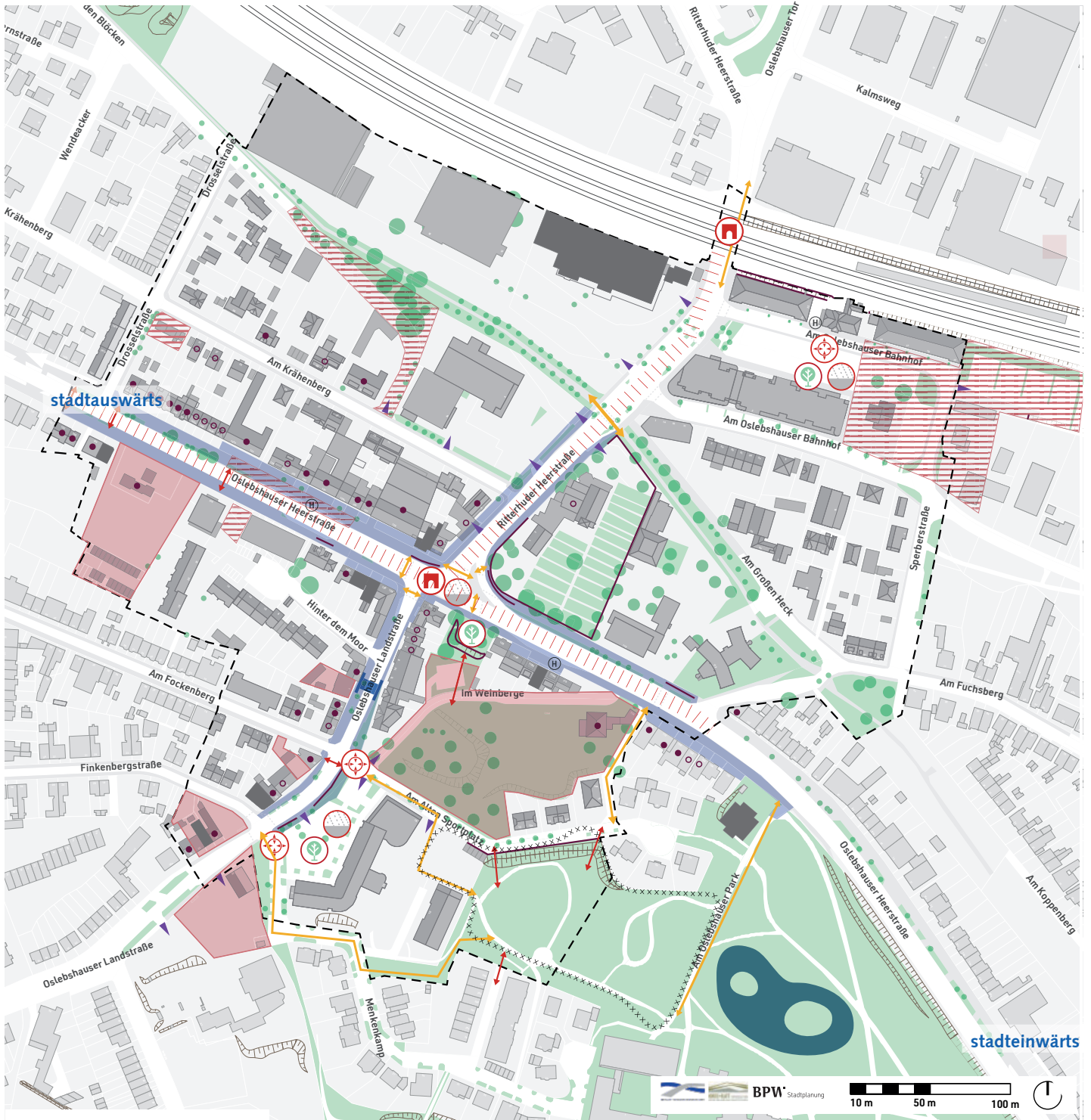


Abb. 30 Nicht nur am Markttag sind viele Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs



Abb. 31 Im Gebiet sind vereinzelt denkmalgeschützte oder ortsbildprägende Gebäude

- Es gibt ausreichend Parkplätze im Untersuchungsgebiet.
- Das Untersuchungsgebiet ist durch straßenbegleitende Bäume und „grüne Trittsteine“ grün geprägt. Mit dem Friedhof, der Mühlensteinfläche an der Oslebshauer Heerstraße dem geplanten parkähnlichen Standort des Sozialwerks der Freien Christengemeinschaft und dem angrenzenden Oslebshauer Park gibt es viele Grünflächen, aber mit unterschiedlicher Aufenthaltsqualität. Die Räume können durch Verknüpfungen nutzbar gemacht werden.
- Der Oslebshauer Park wird seit Januar 2021 im Rahmen des Integrierten Entwicklungskonzepts Gröppelungen zu einem nutzerfreundlichen Park mit viel Aufenthaltsqualität umgestaltet und soll zukünftig auch als grüner Pausenhof dienen. Der Weg parallel zur Heerstraße wird neu hergestellt und der Eingang zum Park am Bunker freigestellt, dieser Weg ist auch ein Schulweg.
- Im Untersuchungsgebiet sind städtebaulich ortsbildprägende und denkmalgeschützte Gebäude vorhanden, die zur Identitätsstiftung beitragen.
- Neubauvorhaben und aktuelle Entwicklungen zeigen Dynamik im Quartier und Entwicklungsinteresse des Oslebshauer Zentrums als Wohn- und Lebensstandort
- Entwicklungspotenzial im Untersuchungsgebiet auf großen brach- bzw. untergenutzten Flächen



Stadt Bremen
Städtebauliche Studie Oslebshuser Heerstraße

Stand: 03.12.2021

Schwächen und Herausforderungen

- | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|
| | Betrachtungsraum | | Fehlende Orientierung | | Hohe Verkehrs- und Lärmbelastung |
| | Mangelhafte Eingangssituation | | Mangelhafte Freiraumgestaltung und Aufenthaltsdefizite | | Barriere im Straßenraum (Zaun, Hecke) |
| | Leerstand | | hoher Versiegelungsgrad | | Sanierungsbedarf/Umgestaltungsbedarf Seitenbereiche (Fuß- und Radverkehr) |
| | Hoher Sanierungs-/Modernisierungsbedarf | | Städtebaulich untergenutzter Bereich | | Straßenquerschnitt nicht bedarfsgerecht (Farbahn zu breit, mangelhafter Gehweg, fehlender Radweg) |
| | Mittlerer Sanierungs-/Modernisierungsbedarf | | Städtebaulich ungeordneter Bereich | | Altlast |
| | Mittlerer Sanierungs-/Modernisierungsbedarf | | Fehlende Verbindung | | |
| | Zufahrt/ Kreuzungsbereich mit Fuß- und Radverkehr | | Mangelhafte Verbindung (Gestalt, Komfort, Sicherheit, Wartezeit, etc.) | | |

Schwächen + Herausforderungen

Allgemein

- Hohe Trennwirkung der Oslebshauer Heerstraße im Quartierskontext
- Starke Lärmemissionen durch Bahntrasse und Oslebshauer Heerstraße sowie einer hohen Zahl an Durchgangsverkehren entlang der Ritterhuder Heerstraße und Oslebshauer Landstraße (Autobahn - Hafenrandstraße) verringern die Aufenthalts- und Wohnqualität.
- Es gibt keinen Haltepunkt der RS2 (Bremerhaven - Twistingen) in Oslebshausen (Haltepunkt ist in Grambke).
- Leerstand und Verfall im zentralen Versorgungsbereich, der hohe Sanierungsstau und überprägte Gebäudefassaden sorgen für ein heterogenes Stadtbild. Stadtbildprägende Gebäude drohen zu verfallen.
- Insgesamt Gestaltungsdefizite in den Vorzonen, sensible Wohnnutzungen haben kaum Abstand von Gehwegen. Aufgrund unterschiedlicher Eigentumsituationen (teilweise Ankauf der ehemaligen Vorgärten durch die Stadt) besteht die Gefahr der Ausbildung einer „Sägezahnoptik“ in der Gestaltung.
- Hohe Versiegelung der Straßenebenräume, Stellplatzflächen und breite Straßenräume mit geringem Grünanteil im Straßenraum. Die überdimensionierten Verkehrsflächen sorgen für eine unattraktive Optik, geringe ökologische Wertigkeit, sind nicht wassersensibel und sorgen für Hitzebildung.
- Es fehlen insgesamt Sitzmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet zum Ausruhen. (Stichwort: Barrierefreiheit).
- Die Verkehrserzeugung im Gebiet ist sehr autoaffin.

Knotenpunkt

- Durch die unübersichtliche Knotenpunktgeometrie im (verzogenen) Kreuzungsbereich kommt es zu langen Räumzeiten in der Lichtsignalschaltung und zu langen Wegen für Fuß- und Radverkehr.
- Der Knotenpunkt als Eingang zum Oslebshauer Zentrum wird seiner Funktion nicht gerecht.

Ritterhuder Heerstraße

- Gestaltssprache der neuen Einzelhandelsangebote entlang der Ritterhuder Heerstraße ist autogerecht angelegt mit großen vorgelagerten Stellplatzflächen und mit geringem Grünanteil und Baumbestand auf den Parkplätzen.



Abb. 33 Werbeanlagen sind auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, querende Verkehre aufgrund von Zufahrten



Abb. 32 Breite Verkehrsräume sorgen für Hitzebildung, erschweren die Querung und stellen eine Zäsur im Stadtbild dar



Abb. 34 Schmale Gehwege in der Oslebshauer Landstraße, im Extremfall ist hier kein Gehen möglich



Abb. 35 Hoher Versiegelungsgrad auf dem Parkplatz



Abb. 36 Versteckte Fußwegeverbindungen

- Insgesamt weist der Straßenzug Ritterhuder Heerstraße viele Störungsstellen durch querende Verkehre auf (Straße „Am Krähenberg“, Parkplatzzufahrten ALDI, Rossmann und Baumarkt, Grünzug West, KiTa, Umfahrung Bahnhof), einige wenige Längsparker und Tempo 30 auf Höhe der KiTa, so dass eine Geschwindigkeit von 50 km/h im restlichen Bereich nur bedingt zu erreichen ist. Der MIV dominiert das Straßenbild, es sind jedoch auch viele zu Fuß unterwegs.

- Im gesamten Bereich der Ritterhuder Heerstraße fehlen signalisierte Querungshilfen für den nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV). Es sind lediglich zwei Mittelinseln vorhanden.

- Die Seitenräume der Ritterhuder Heerstraße sind ohne einheitliche Gestaltung, die Gestaltungsqualität des Bahnhofsbereichs bricht abrupt auf Höhe der Kirche ab. Es gibt eine hohe Werbeanlagendichte entlang der Ritterhuder Heerstraße, die auf den MIV ausgelegt ist (groß, hoch, laut).

Oslebshauer Heerstraße

- Entlang der Oslebshauer Heerstraße findet auf beiden Straßenseiten zum Teil Zweirichtungsradverkehr statt. Hier kommt es immer wieder zu brenzligen Situationen mit ausfahrenden Pkws, die nur eine Richtung berücksichtigen.
- Ruhender Verkehr in der Oslebshauer Heerstraße (stadtauswärts) ohne Gliederung durch z.B. grüne Baumscheiben.
- Doppelschließung von Stellplätzen in der Oslebshauer Heerstraße (stadtauswärts). Die Parksituation bei den Bring- und Holzzeiten der Kita in der Oslebshauer Heerstraße scheint hier recht angespannt/unbefriedigend. Es wird zum Teil auf dem Gehweg geparkt.

Oslebshauer Landstraße

- Die Gehwegbreiten entsprechen nicht den Vorgaben der StVO und sind nicht barrierefrei. Die Gestaltung der Seitenräume in der Oslebshauer Landstraße ist marode.



Abb. 37 Zuwegung zum Oslebshauer Park über das Privatgrundstück einer Seniorenwohnanlagen

- Die Wegeverbindungen in den Oslebshauer Park sind von der Oslebshauer Landstraße nicht intuitiv.
- Der gut angenommene Recyclinghof ist nicht standortgerecht. Die Flächen sind im Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Bei größeren An- und Ablieferungen stehen die Lieferfahrzeuge in der Oslebshauer Landstraße und blockieren diese, da nur eine Zufahrt existiert. Hier besteht jedoch schon die Idee/ der Wunsch einer Umsiedlung.

Sonstiges

- Die Bewohnerschaft Am Menkenkamp und Am alten Sportplatz haben einen hohen Ruhebedarf (WA) und sehen den Ausbau der Oberschule mit steigender Frequenz problematisch. Es kommt zu Nutzungskonflikten zwischen Schulverkehr und den Anrainern.
- Der Bereich um den P+R Stellplatz am Bahnhof ist städtebaulich ungeordnet.
- Der Oslebshauer Park ist im Raum nicht wahrnehmbar und die Zugänge von der westlichen Seite sind versteckt.

Planungsziele und Raumstrategie

Planungsziele

Die Entwicklungsziele bilden den strategischen Handlungs- und Orientierungsrahmen der städtebaulichen Studie. Diese zeigen perspektivisch auf, welche zentralen Aufgaben zur Umgestaltung des Untersuchungsraumes entlang der Oslebshauer Heerstraße bestehen. Abgeleitet aus den aktuellen Entwicklungen, Regelwerken zur Verkehrssicherheit und städtebaulich-freiraumplanerischen-verkehrsplanerischen Überlegungen wurden die bereits bestehenden Handlungsbedarfe durch die Erkenntnisse aus der Analyse und den Beteiligungsveranstaltungen ergänzt und in entsprechende Zielformulierungen gebracht. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung und Förderung des Ortszentrums von Oslebshausen. Es sind Querungen und Verbindungen zu stärken, Freiräume aufzuwerten und die Identität des Bereichs auszubauen.

Dabei ist der Raum nicht nur auf die Straßenverkehrsflächen zu begrenzen, sondern der Straßenraum von Fassade zu Fassade zu denken. Als ein Teil des Heerstraßenzugs, der Bremen-Mitte mit Bremen-Nord verbindet, wird der Bereich weiterhin eine wichtige Verkehrsbeziehung haben, daher ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.

Planungsziele

Verbesserung
Zugänglichkeit und
Sichtbarkeit Bahnhof
Oslebshausen



1

Ausbau Bahnhof zur
Mobilitätspunkt
(Car-Sharing, Bike-
Sharing)



2

Verknüpfung und
Attraktivierung der
alten und neuen
Geschäftslagen mit
den Wohnquartieren

→ Nicht nur vom
Autoverkehr her
denken



3

Gleichrangigkeit von
Transit und Querung

→ Unterbrechung der
linearen Strukturen

4

Sicherung
historischer
Bausubstanz



5

Aufenthaltsqualität
im öffentlichen und
halböffentlichen
Raum verbessern



6

Nadelöhr-Situation
am Tunnel durch
Gestaltung
verbessern



7

Verbesserung der
Rahmenbedingungen
für den Fuß- und
Radverkehr

→ bedarfsgerechte
Umverteilung des
Straßenraums



8

Image und
Identifikation
(Heterogenität und
Individualität
zelebrieren)



9

Verbesserung der
Anbindung zum
Oslebshauer Park
über grüne
(bestehende)
Trittsteine



10

Vorüberlegungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes Ritterhuder/Oslebshauer Heerstraße

Eine grundlegende Aus- und Neugestaltung des Knotenpunktes Ritterhuder/Oslebshauer Heerstraße wäre wünschenswert, um die Quartiersqualität zu verbessern. Das Zentrum von Oslebshausen ist heute ein Verkehrsraum, der auf den Transit ausgelegt ist und zudem durch die autoaffinen, neuen Nahversorgungsanlagen begünstigt wird. Daraus soll ein Oslebshauer Ortszentrum werden, der ein Ort der Begegnung, Identität und angenehme Passage für den Fuß- und Radverkehr ist. Zur Verbesserung der Wegequalität, aber auch aus Aspekten des Klimaschutzes und unter Beachtung einsetzender Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Gesellschaft soll der Fokus auf den Umweltverbund und nicht auf den motorisierten Individualverkehr gelegt werden. Die Anbindung des Wohnquartiers südlich der Oslebshauer Heerstraße an die Nahversorgungsangebote entlang der Ritterhuder Heerstraße soll kurzweilig, komfortabel und zügig werden - für den Fuß- und Radverkehr. Eine Anbindung mit dem Auto ist sicherzustellen, aber soll der Verkehrssicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr untergeordnet werden, nur so kann ein Umdenken und eine Änderung des Verhaltens ermöglicht werden (siehe hierzu auch „Eine kurze Geschichte der Verkehrsplanung“).

Das eine Verbesserung des Kreuzungsbereichs anzustreben ist, wurde bereits in den 2000er Jahren erkannt. Zur Umgestaltung des Knotenpunkts sind bisher mehrere Planungskonzepte/Varianten entwickelt worden. Beispielhaft werden hier einige Varianten vorgestellt .

In den weiteren Planungen zum Knotenpunkt wird auf eine vertiefende Betrachtung einer möglichen Straßenbahnverlängerung verzichtet. Vor allem, da der Planungs- und Umsetzungshorizontes für eine Straßenbahnverlängerung weit über die 2030er Jahre hinaus liegt.

V1: Vollknoten, mit einer leicht nach Westen abgelenkten Ritterhuder Heerstraße

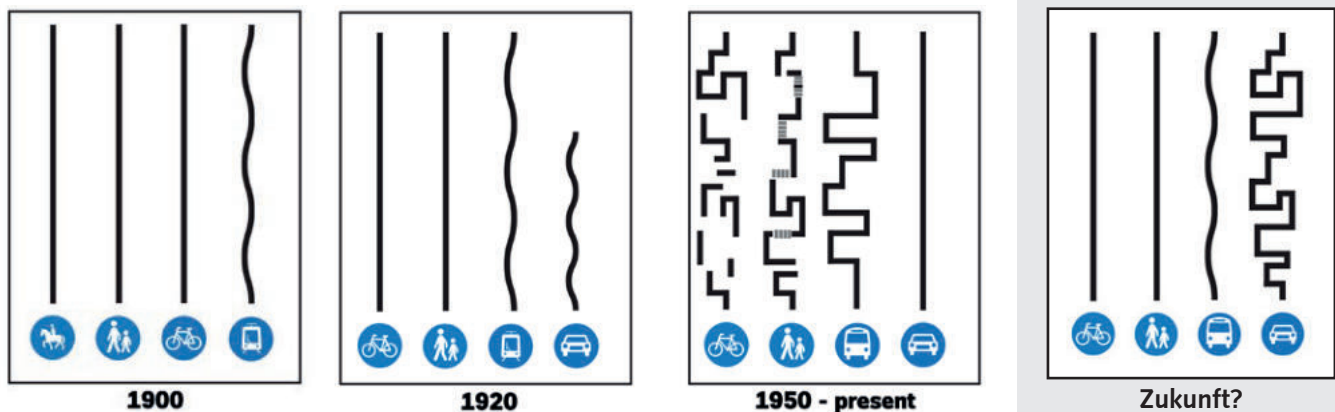
Die Variante als Vollknoten, mit einer leicht nach Westen abgelenkten Ritterhuder Heerstraße, könnte die verkehrliche Situation wohl deutlich verbessern. Dem steht aber ein Grunderwerb mit Abriss (Oslebshauer Heerstraße 121) entgegen. Die durch die Verschiebung geschaffenen Flächen im westlichen Bereich des Knotenpunktes (Kirche) können zunächst keiner besonderen Nutzung zugeführt werden. Der resultierende Platzgewinn im Kreuzungsbereich macht eine spätere Straßenbahnverlängerung problemlos möglich.

V2: Einmündung mit „abgetrennter“ Oslebshauer Landstraße

In der Variante 2 wird der Knotenpunkt mit „abgetrennter“ Oslebshauer Landstraße zusammengezogen. Bei dieser Gestaltung wird der Knotenpunkt zu einer Einmündung mit den Achsen Ritterhuder Heerstraße / Oslebshauer Heerstraße in leicht östlicher Neigung umgestaltet. Die Oslebshauer Landstraße wird als separate (untergeordnete) Einmündung an die Oslebshauer Heerstraße angebunden. Das Wohnquartier an der Oslebshauer Landstraße ist aus Richtung Ritterhuder Heerstraße kommend nicht mehr direkt erreichbar. Eine Zufahrt in das Wohnquartier ist über die Straßen Am Nonnenberg und Auf den Heuen möglich.

Bei dieser Variante kann der gesamte Knotenpunktbereich für den MIV räumlich stark reduziert werden und den Nebenflächen somit zusätzlicher „Gestaltungsraum“ gegeben werden.

Eine kurze Geschichte der Verkehrsplanung (Quelle: Mikael Colville-Andersen - copenhagenize.de)





Mit der Neuanlage des Knotenpunktes sollte auch eine Neugliederung und -aufteilung der Nebenanlagen der Oslebshausener Heerstraße einhergehen. Die Nebenanlagen sollten hierbei eine klare und durchgängige Struktur und Aufteilung erhalten. Die vorhandenen Busbuchten sollten zurückgebaut und durch Kap-Haltestellen ersetzt werden. Die Berücksichtigung einer Straßenbahnverlängerung zum Bf Oslebshausen ist vom Grundprinzip in dieser Variante denkbar. Bedeutet aber einen weitreichenden Umbau der bestehenden Straßeninfrastruktur, über den Knotenpunkt hinaus.

Eine weitere Querungshilfe auf Höhe der neuen KiTa in der Oslebshausener Heerstraße (Haus-Nr. 140), würde dem Knotenpunkt/dem Betrachtungsraum mit der gegenüberliegenden signalisierten Querungshilfe „Am Fuchsberg“ ein Pendant bieten und die Nutzungen beidseitig der Straße besser verbinden.

V3: Kreisverkehr

Bereits in einer aus dem Jahre 2008 durch den Beirat beauftragten Machbarkeitsstudie wurde im Ergebnis ein Kreisverkehr durch das Büro Verkehrs- und Regionalplanung GmbH in Lilienthal vorgeschlagen.

Hierbei wurden die drei Hauptachsen Ritterhuder Heerstraße und Oslebshausener Heerstraße (Ost und West) an den Kreisverkehr angebunden. Die Oslebshausener Landstraße wurde aus der Betrachtung des Kreisverkehrs herausgelöst und als separate Einmündung in die Oslebshausener Heerstraße geplant.

Im Ergebnis ist für die Lösung zum Kreisverkehr jedoch festzuhalten, dass der Kreisverkehr mit einem geplanten Durchmesser von 31 m einen zu großen Flächenverbrauch, insbesondere an den Randbereichen (Nebenanlagen) verursacht. Aufgrund der verkehr-

den Buslinien und dem eingeschränkten Fahrkomfort eines Kreisverkehrs, ist diese Variante aus Sicht des ÖPNV eher ungünstig.

Lediglich die Herauslösung der Oslebshausener Landstraße aus dem Knotenpunkt zeigte ein positives Bild auf den Knotenpunkt komplex.

Strategische Überlegung zu den vorhandenen Verkehrsräumen

Ritterhuder Heerstraße

- Aufgrund der beobachteten häufigen fußläufigen Querverkehre besteht die Idee, die Geschwindigkeit in der Ritterhuder Heerstraße für den gesamten Abschnitt zwischen der Oslebshauer Heerstraße und dem Tunnel auf 30 km/h herabzusetzen, um eine Geschwindigkeitsanpassung der Verkehre insgesamt herbeizuführen. Argumentativ hierfür wäre nicht zuletzt auch die ansässige Seniorenresidenz „Am Oslebshauer Bahnhof“ maßgebend, die eine Ausweisung von Tempo 30 km/h ordnungsrechtlich ermöglicht.
- Die geplante Fahrradpremiumroute D.15 Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen (Grünzug West) kreuzt den Straßenzug im südlichen Drittel zwischen der ALDI-Ansiedlung und dem Plangebiet des neuen EDEKA-Marktes. Der Grünzug West ist hier in der Wahrnehmung eher untergeordnet. Um die Aufmerksamkeit zu Gunsten des Grünzuges und der späteren Premiumroute zu erhöhen, sollten die Anschlusspunkte des Grünzuges an die Ritterhuder Heerstraße durch eine trichterförmige Aufweitung hervorgehoben werden.
- Ein kleiner Platz als „Verweilort“ zum Aufenthalt wäre im Bereich der angedachten Aufweitung zur Einbindung der Premiumroute denkbar. (vgl. Maßnahmen).
- Zur Verbesserung der Verkehrsqualitäten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den querenden Fuß- und Radverkehr wird vorgeschlagen, im Sinne einer nicht vollständigen Signalisierung gemäß RiLSA in Höhe der beiden vorhandenen Querungshilfen in der Ritterhuder Heerstraße Fußgänger-Lichtsignalanlagen zu installieren.
- Da genügend Parkmöglichkeiten im Seitenraum vorhanden sind, kann auf die Längsaufsteller (Parkplätze) im öffentlichen Raum verzichtet werden.
- Verbesserungspotenzial wird darüber hinaus auch für die Einmündung der Straße „Am Krähenberg“, sowie in der Breite der Nebenanlagen vor der KiTa am Gemeindezentrum gesehen.

Oslebshauer Heerstraße

- Auf Grund des großzügigen Straßenquerschnittes der Oslebshauer Heerstraße sind Überlegungen zur Reduzierung der Barrierewirkung anzustellen. Mögliche Querungsstellen können hier Abhilfe schaffen und die Seitenräume der Oslebshauer Heerstraße, die stadtauswärts auch als zentraler Versorgungsbe- reich ausgewiesen ist, miteinander verbinden.

- Die nördlichen Nebenanlagen der Oslebshauer Heerstraße wirken gegenwärtig (auf Grund diffuser Nutzungen) ungeordnet. Durch Neuordnung, insbesondere der nördlichen Nebenanlagen kann die Aufenthaltsqualität im westlichen Straßenabschnitt der Oslebshauer Heerstraße deutlich verbessert und aufgewertet werden.
- Die Flächen der freigelegten „Vorgärten“ sollten in die Planungsüberlegungen einbezogen werden, um den Seitenräumen ein klares und einheitliches Bild zu geben.
- Die Haltestellenanlagen der Bushaltestellen sollten barrierefrei, einheitlich gestaltet und in ein Umgestaltungskonzept, eventuell auch mit neuer Lage der Teilhaltestellen, integriert werden. Die Haltestelle „Ritterhuder Straße“ ist heute geteilt, eine liegt stadteinwärts, die andere stadtauswärts vom Knotenpunkt. Insbesondere die Haltestellensituation der Teilhaltestelle stadtauswärts ist auf Grund der ungeordneten Nebenanlagen äußerst unbefriedigend.
- Die Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50km/h auf 30km/h, im westlichen Teil der Oslebshauer Heerstraße, sollte kein grundsätzliches Denkverbot auferlegt werden. Die neue KiTa in Haus-Nr. 140 könnte den Ansatz für eine Geschwindigkeitsreduzierung geben.

Oslebshauer Landstraße

- Für den Verkehrsraum der Oslebshauer Landstraße wird empfohlen die Fahrgeschwindigkeit auf 20 bzw. 30 km/h für den gesamten Straßenzug zu reduzieren. Eine einheitliche Verkehrsgeschwindigkeit kommt hier dem Grundsatz zur Stetigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs nach. Die aktuelle Situation mit teilweisen Streckengeschwindigkeiten von 50km/h und 30km/h ist kaum vermittelbar.
- Die Einmündung an der Oslebshauer Heerstraße sollte aufgepflastert werden, um damit einhergehend die verkehrliche Bedeutung der Landstraße herabzustufen. Der Straßenraum und der Einmündungsbe- reich können aufgrund der veränderten Bedeutung der Straße im Netz dann neu gestaltet und vorwie- gend auf nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende ausgerichtet werden.

Im Weinberge

Sollte im Zuge des Neubauvorhabens des Sozialwerkes weiter im Querschnitt und in der Nutzung (z.B. als Anliegerstraße, „Spielstraße“), zur Vermeidung von Fremdnutzung (Umfahrung der Einmündung Oslebshauer Heerstraße / Landstraße) reduziert werden.

Am Alten Sportplatz

Die Straße „Am Alten Sportplatz“ sollte in ihrer Verkehrsqualität und Nutzung für den MIV erhalten bleiben. Eine Ergänzung für die als Erschließung von fuß- und radläufigen Wegeverbindungen ist denkbar.

Oslebshauer Heerstraße/Hinter dem Moor (Fußweg)

Zur Förderung des Nahverkehrs und um dem Einzugsbereich des Knotenpunktes einen Raum zu geben, sollte hier in Verbindung mit dem fußläufigen Anschluss der Straße „Hinter dem Moor“ an die Oslebshauer Heerstraße, eine Querungshilfe über die Oslebshauer Heerstraße im Bereich der KiTa geschaffen werden.

Am Krähenberg

Die Gestaltung der Einmündung zur Ritterhuder Heerstraße könnte aufgefästert werden, um die Nebenanlagen für den Fuß- und Radverkehr gestalterisch vom MIV hervorzuheben.

Am Oslebshauer Bahnhof

Die Straße Am Oslebshauer Bahnhof sollte im Zuge einer möglichen Anbindung des Bahnhofes an das Busnetz der BSAG, einer Umgestaltung, einschließlich einer Reduzierung des Platzangebotes für den ruhenden Verkehr, zugeführt werden. Dies sollte auch mit der Schaffung / Herstellung eines Mobilitätspunktes (SPNV, ÖPNV, P&R-Anlage, B&P-Anlage) einhergehen.

Mit dem Anschluss an die Buslinien der BSAG sollte das Angebot für P&R und B&R ausgebaut und der gesamte Bereich zu einer Mobilitätsdrehscheibe erweitert werden.

Strategische Vorüberlegungen zu den Trägern des Umweltverbundes, des ÖPNV und der Nahmobilität

ÖPNV / SPNV

In der Verkehrsplanung werden Bus Kaps präferiert, so dass sich der Verkehr hinter dem haltenden Bus wartend einordnen muss und nicht der Bus versuchen muss, wieder in die Spur zurückzufinden. Dies käme der Idee, die Linearität/Barrierewirkung des Straßenzuges der Oslebshauer Heerstraße aufzubrechen und etwas Geschwindigkeit aus diesem herauszunehmen, zugute.

Die Beibehaltung der heutigen Busspur ist bei Überlegungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes, auf Grund der geänderten verkehrlichen Rahmenbedingungen, zu prüfen.

Für den Fall einer Straßenbahnverlängerung wäre eine zweigleisige Strecke auf einem besonderen Bahnkörper auf der gesamten Oslebshauer Heerstraße mit einer Haltestelle am Knoten „Ritterhuder Heerstraße“ denkbar. Die Anbindung „Bf. Oslebshausen“ kann dann über die „Ritterhuder Heerstraße“ und mit Blockumfahrung „Am Oslebshauer Bahnhof“ erfolgen, was allem Anschein nach nur straßenbündig realisierbar wäre. Vor dem Bahnhof direkt wäre Platz, um eine Umsteigeanlage für Straßenbahn/Bus zum Zug vorzuhalten. Die o.g. Straßenbahnanbindung des Bahnhofs Oslebshausen ist zwar im VEP perspektivisch vorgesehen, sollte jedoch vor dem Hintergrund des aktuell erfolgenden Ausbaus der Bahn- / Busumsteigestelle Gröpelingen zum gegebenen Zeitpunkt fachlich erneut geprüft und bewertet werden.

Fußläufige Verkehr

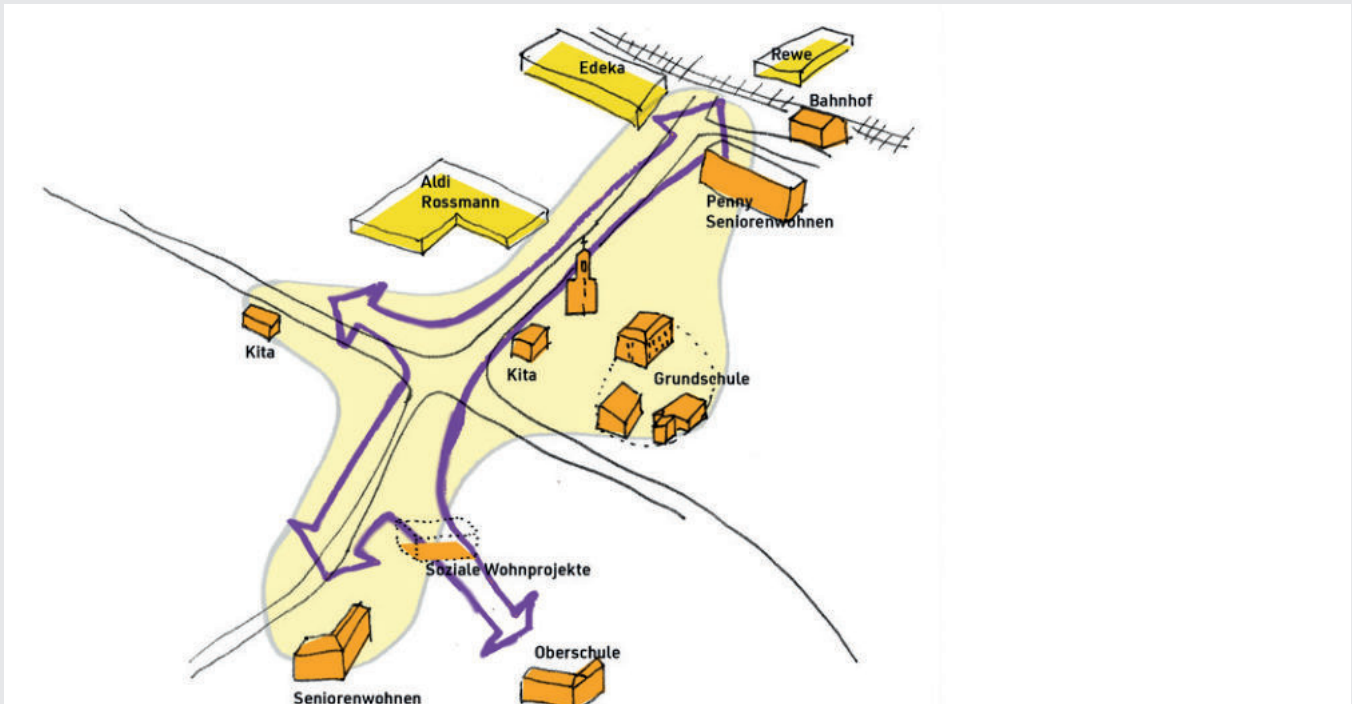
Eine durchgängige/einheitliche Signatur der Nebenanlagen, einhergehend mit der Schaffung eines zentralen Kommunikationspunktes in größerer Ausgestaltung zwischen den Bereichen „Knotenpunkt“ und „Bahnhof“ oder auch eine verbindende Kommunikationsachse mit entsprechender Aufenthaltsqualität, wäre wünschenswert. Es wird vorgeschlagen den Kreuzungspunkt mit der Fahrradrouten als solchen auszubauen.

Die „rückwärtigen“ fußläufigen Erschließungen sollten bedarfsgerecht, unter Berücksichtigung geplanter Nutzungsänderungen, barrierefrei ausgebaut und der Netzanschluss an den „Einmündungen“ kenntlich gemacht und hervorgehoben werden.

Radverkehre

Auf Grundlage der bisherigen Voruntersuchungen zur Überprüfung der Machbarkeit der Premiumroute D.15 (Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen) sollte in der vorliegenden Machbarkeitsstudie weiterhin von der Route im Grünzug West ausgegangen, bzw. mit dieser

Räume und funktionen miteinander vernetzen



geplant werden.

Die Radverkehrsanlagen im Betrachtungsraum sollten in ihrer jetzigen Gestaltung als bauliche Radwege in den Hauptachsen erhalten bleiben. Auch die aktuelle Nutzung in den Nebenachsen sollte entsprechend aufrecht erhalten bleiben.

Ein Hauptaugenmerk in der Radverkehrsführung sollte auf die Anbindung und Verbindung der geplanten Fahrradpremiumroute in der Achse des Grünzug West gelegt werden, ggf. auch unter Berücksichtigung mehrerer „Anbindungspunkte“ im Untersuchungsgebiet. Zum Beispiel im Osten im Bereich „Am Fuchsberg“, mit Verbindung zur „Sperberstraße“ und zum Bf Oslebshausen sowie im Westen auf Höhe der Nahversorger Aldi und Edeka mit einer entsprechenden Verbindung zwischen den beiden Nahversorgungsmärkten.

Ruhender Verkehr

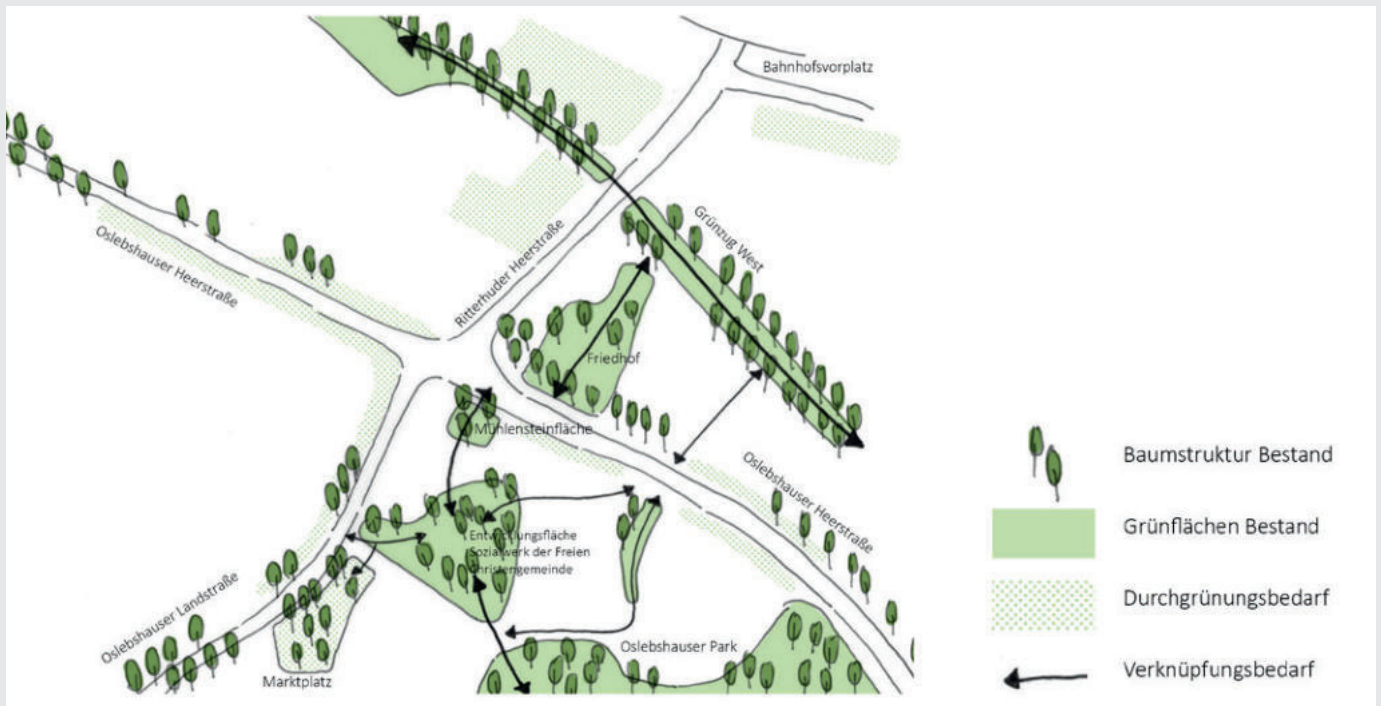
Das Stellplatzangebot in der östlichen Oslebshauer Heerstraße ist ausreichend, sollte ggf. im Rahmen eines möglichen Umbaus der Oslebshauer Heerstraße als Parkstreifen am Fahrbahnrand neu angeordnet werden.

Im westlichen Teil sollten die „alten“ Stellplätze vor der „Geschäftszeile“ aufgelöst und die Fläche den Nebenanlagen zur Neugestaltung zur Verfügung gestellt werden. Eine Anordnung von Stellplätzen als Längsparkstreifen entlang der Fahrbahn im Zuge eines

Aus- /Umbaus wird als angemessen und zielführend bewertet.

Die Stellplätze entlang der Ritterhuder Heerstraße erscheinen, ob der Vielzahl an Stellplätzen auf den Privatflächen, als überflüssig. Prioritär sollten die Stellplätze im Kreuzungsbereich mit dem Grünzug rückgebaut werden. Diese Flächen sollten den Nebenanlagen zugeschlagen und für die Aufwertung der Aufenthaltsqualität genutzt werden. Auch die Stellplatzanlagen im Bereich der Oslebshauer Landstraße sollten bedarfsgerecht reduziert und für Anlagen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden.

Grüne Trittsteine vernetzen



Räume und Funktionen miteinander verbinden

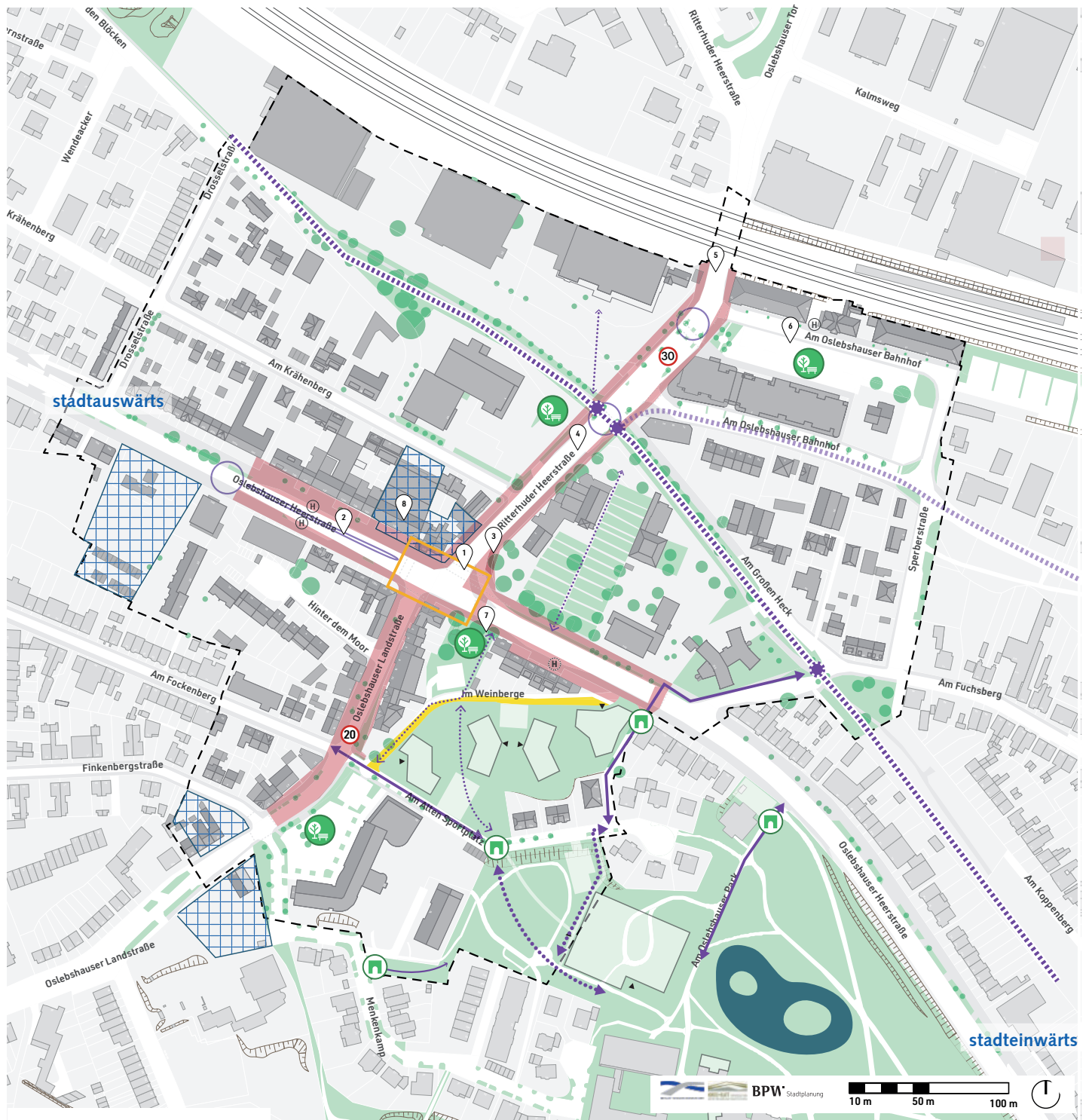
Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch eine starke Funktionsvielfalt aus, die bisher kaum wahrnehmbar ist bzw. für den mobilisierten Verkehr ausgelegt ist. Der zentrale Versorgungsbereich, der von der Oslebshausen Heerstraße zur Ritterhuder Heerstraße gewandert ist, ist vor allem auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Ziel ist es daher, den Nahversorgungslagen an der Ritterhuder Heerstraße, Oslebshausen Heerstraße und Oslebshausen Landstraße ein gemeinsames Gesicht zu geben, dass auch für den Fuß- und Radverkehr attraktiv ist. Für die umliegenden Wohnlagen gilt es komfortable Wegeverbindungen zu den Nahversorgungsstandorten zu schaffen, um die Nahmobilität zu stärken. Eine Stärkung des nördlich der Bahntrasse gelegenen Sonderstandortes Schrammstraße wird bewusst auf nicht zentrenrelevante Nutzungen gelegt, um somit dem Quartierszentrum mehr Gewicht zu geben.

Entlang des zentralen Versorgungsbereiches gibt es zudem viele soziale Einrichtungen, die für Frequenz sorgen und besondere Ansprüche an das Umfeld und die Erreichbarkeit stellen.

Grünstrukturen vernetzen

Über eine Vernetzung der vorhandenen Grünstrukturen kann das Potenzial der Einzelflächen bestmöglich ausgeschöpft werden. Die verschiedenen Grünanlagen werden als Trittsteine zum Oslebshausen Park entwickelt, behalten dabei aber ihre jeweilige spezifische Eigenheit. Mit der Verknüpfung des Zentrums und dem Park wird eine zusätzliche attraktive Wegeverbindung mit neuen öffentlich nutzbaren Aufenthaltsorten für den Stadtteil hergestellt. Dies stärkt auch die Sichtbarkeit der bisher als segregierte Flächen wahrgenommenen Grünanlagen und beeinflusst das Image des Wohn- und Geschäftsstandorts Oslebshausen auf positive Weise.








Über eine Ergänzung und Weiterentwicklung der vorhandenen alten Baumreihen und die Anlage neuer Pflanzflächen mit durchgängigem Pflanzkonzept im Straßenraum wird ein gestalterischer Zusammenhang des Zentrums Oslebshausen hergestellt und gleichzeitig ein Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas und der Stadtökologie geleistet.


















Stadt Bremen
Städtebauliche Studie Oslebshuser Heerstraße

Stand: 03.12.2021

Maßnahmenübersicht

-  Betrachtungsraum
- Fuß- und Radverkehrsnetz stärken**
-  Verbesserung oder Schaffung einer Querung (Sprunginsel, Ampel)
-  Herstellung Weg
-  Verbesserung Zugänglichkeit/Ausbau Weg
-  Wegeverbindung 1. Ordnung
-  Wegeverbindung 2. Ordnung
-  Fahrradpremiumroute und Übergabepunkte sowie Alternativroute (nachrichtliche Übernahme)

-  Haltepunktstelle/ verlagerte Haltestelle
-  Geschwindigkeitsbegrenzung festsetzen
-  Umgestaltung Straßenraum
- Verbesserung Aufenthaltsqualität**
-  Gestaltung/Beschilderung Parkeingang
-  Aufwertung Freiraum und Entsiegelung
-  „Roter Teppich“ : Nahversorgung inkl. Aufenthaltsmöglichkeiten und Fahrradstellplätzen
-  **Nutzungen ansiedeln und stärken**
Städtebauliche Entwicklungsfläche

- Maßnahmenvertiefung**
-  1 Umgestaltung Knotenpunkt
-  2 Sprunginsel
-  3 Neugestaltung Seitenraum
-  4 Gestalterische und verkehrliche Anpassung Ritterhuder Heerstraße
-  5 Gestaltung Tunnel
-  6 Mobilitätsdrehscheibe Bf Oslebshausen
-  7 Gestaltung Mühlensteinfläche
-  8 Städtebauliche Neuordnung „Oslebshuser Ecke“

Maßnahmen

Als Ergebnis der Studie wurden verschiedene Maßnahmen identifiziert, die durch kleine oder aber auch grundsätzliche Eingriffe das Untersuchungsgebiet aufwerten und die Umsetzung der Planungsziele unterstützen. Die Maßnahmen können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Auf der nebenstehenden Maßnahmenkarte werden die Maßnahmen räumlich verortet, besondere Schlüsselmaßnahmen werden auf den folgenden Seiten gesondert betrachtet. Es handelt sich dabei um Diskussionsvorschläge und noch keine konkreten Planungen.

Einige der Maßnahmen empfehlen sich als Sofortmaßnahmen, deren kurzfristige Umsetzung erste Signale der Stadterneuerung setzen können und sich dennoch in die hier skizzierte mittel- bis langfristige Gesamtkonzeption einordnen.



Umgestaltung Knotenpunkt

Als eine der verkehrlichen Haupt- oder Ankermaßnahmen der städtebaulichen Studie zur Oslebshäuser Heerstraßenkreuzung ist die Umgestaltung des Knotenpunktes Ritterhuder Heerstraße/Oslebshäuser Heerstraße und Oslebshäuser Landstraße zu sehen.

Ziel der Umgestaltung ist es, den gesamten Knotenpunkt neu zu organisieren und in der verkehrlichen Ausgestaltung zu optimieren. Dies soll durch eine leistungsgerechte Anpassung der einzelnen Fahrbeziehungen erfolgen.

Der Betrachtungsraum der „neuen“ Einmündung erstreckt sich im Osten von der heutigen Fußgängerquerung auf Höhe der Straße Am Fuchsberg, im Norden in der Ritterhuder Heerstraße bis zur Einmündung mit der Straße Am Krähenberg, im Westen bis zur geplanten/neuen signalisierten Fußgängerquerung auf Höhe der neuen KiTa an der Oslebshäuser Heerstraße (Haus-Nr. 140b). Die südliche Grenze des Betrachtungsraumes bildet die Neugestaltung der Oslebshäuser Landstraße.

Neben der geometrischen Anpassung des Knotenpunktes, durch Verlagerung der Knotenpunktmittle in Richtung Osten, ist hierbei die Abspaltung der Oslebshäuser Landstraße aus dem Knotenpunkt das wichtigste Merkmal der Umgestaltung.

Aus dem eigentlichen Knotenpunkt wird so eine Einmündung aus den Straßenachsen der Ritterhuder Heerstraße und der Oslebshäuser Heerstraße. Die Oslebshäuser Landstraße wird zu einer Zufahrtsstraße, welche auf die Oslebshäuser Heerstraße führt, herabgestuft.

Der neue Einmündungsbereich wird somit in der Flächenausdehnung stark zu Gunsten sämtlicher Verkehrsteilnehmenden reduziert.

In den Straßenachsen der Ritterhuder und der Oslebshäuser Heerstraße bleiben mit der Neuordnung der Einmündung alle Fahrbeziehungen offen/möglich. Lediglich die Oslebshäuser Landstraße ist „nur“ noch als rechts-rein / rechts-raus-Beziehung an die Oslebshäuser Heerstraße angebunden.

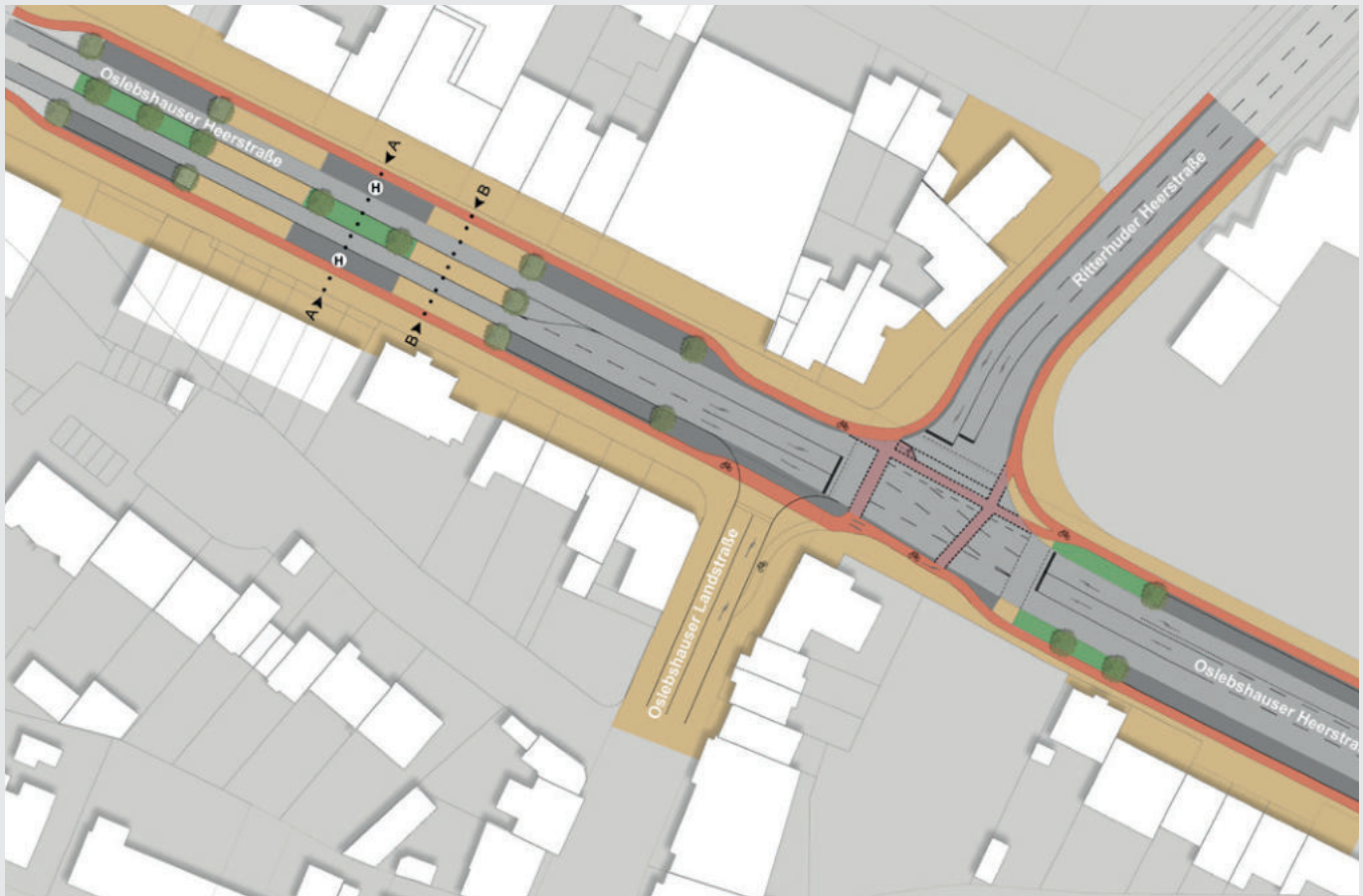
Eine direkte Fahrbeziehung zwischen der Oslebshäuser Landstraße und der Ritterhuder Heerstraße ist nach der Umgestaltung nicht mehr möglich. Weitere Details zu den dann möglichen Fahroptionen sind im nächsten Abschnitt dargestellt.

Durch die flächenhafte Reduzierung des Einmündungsbereiches und dem Wegfall der Fahrbeziehungen zwischen der Ritterhuder Heerstraße und der Oslebshäuser Landstraße soll in der Ausgestaltung der Einmündung auf den freien Rechtsabbieger (Oslebshäuser Heerstraße – Ritterhuder Heerstraße), den Linksabbieger von der Oslebshäuser Heerstraße in die Oslebshäuser Landstraße sowie auf die Busspur in der Oslebshäuser Heerstraße verzichtet werden.

Die Einmündung der Landstraße soll als Hochpflasterung ausgestaltet werden. Eine detaillierte Beschreibung zur Ausgestaltung der Oslebshäuser Landstraße folgt im weiteren Verlauf der Maßnahmendarstellung.

Die Ritterhuder Heerstraße erhält im Zulauf zur Einmündung je einen Links- und einen Rechtsabbieger. Der östliche Teil der Oslebshäuser Heerstraße erhält einen Rechtsabbieger und eine Geradeausspur. Der westliche Zulauf der Oslebshäuser Heerstraße ist mit einem Linksabbieger und einem Geradeausfahrstreifen versehen.

Entwurfsskizze: Knotenpunkt



Die Nebenanlagen an der neugestalteten Einmündung werden bedarfs- und normgerecht ausgestaltet. Die Radverkehrsführung soll im Bereich der Einmündung und in Richtung der Heerstraßenzüge über die Nebenanlagen erfolgen.

Die Fahrbahnen der Oslebshäuser Heerstraße werden durch die Anlage von Längsparkständen und einigen Grüninseln begleitet. Darüber hinaus finden vor allem im Bereich stadtauswärts begleitende Maßnahmen in den Nebenanlagen statt, die im Folgenden näher beschrieben werden. (vgl. Maßnahme Nr. 2 und Nr. 3)

Die verkehrlichen Auswirkungen der Umgestaltung des Einmündungsbereiches mit der Herabstufung der Landstraße sind in den folgenden Grafiken dargestellt und näher beschrieben. Eine quantitative Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die links und rechts der Oslebshäuser Landstraße liegenden Wohnquartiere erfolgt im Rahmen der Studie nicht.

Die Ausfahrt aus dem Wohngebiet der Oslebshäuser Landstraße in Richtung Gröpelingen und Innenstadt kann nach wie vor über den Anschluss der Oslebshäuser Landstraße an die Oslebshäuser Heerstraße als Rechtsabbieger erfolgen. Alle weiteren Ziele (Bremen-Burg, Ritterhuder Heerstraße) außerhalb des Wohngebietes können über die westlich zum Wohngebiet gelegene Einmündung der Straße Auf den Heuen über die Oslebshäuser Heerstraße erreicht werden.

Die Einfahrt in das Wohnquartier und die Oslebshäuser Landstraße erfolgt aus Richtung Westen (Bremen-Burg) über die Straße Auf den Heuen oder über die Oslebshäuser Landstraße als Rechtsabbieger von der Oslebshäuser Heerstraße. Aus Fahrtrichtung Ritterhuder Heerstraße kann das Wohngebiet der Oslebshäuser Landstraße, je nach Ziel, entweder über die Straße Auf den Heuen (westlich der Oslebshäuser Landstraße) oder die Straße Am Nonnenberg (östlich der Oslebshäuser Landstraße) erfolgen. Bei der Anfahrt aus Gröpelingen bzw. der Innenstadt ist das Gebiet über die Straße Auf den Heuen oder über die Straße An den Industriehäfen zu erreichen. Es wird empfohlen, im Zuge der weitergehenden Fachplanungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes, auch ein Verkehrsmengengutachten voranzustellen, um die verkehrlichen Auswirkungen auf das Quartier quantitativ zu beurteilen und um ggf. erforderliche Begleitmaßnahmen zu verifizieren.

Die einzelnen Abbiegespuren und -längen, an der neuen Einmündung, sowie die verkehrliche Auslastung der Einmündungen wurden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung parallel zur Studie bemessen und als Grundlage der Planungen zur Studie berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die dargestellte Neugestaltung des Einmündungsbereiches leistungsfähig ist. Gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung sind alle Fahrbeziehungen mit den Qualitätsstufen A bis C bewertet.

Entwurfsskizze: Einfahrt in das Gebiet gemäß Knotenpunktumgestaltung



Entwurfsskizze: Ausfahrt aus dem Gebiet gemäß Knotenpunktumgestaltung



2

Sprunginsel

Die geplante Querungshilfe (Sprunginsel) im westlichen Abschnitt der Oslebshauer Heerstraße durchbricht die großzügige Ausdehnung des Straßenquerschnittes und hebt so die Barrierewirkung der Straße auf. Die Seitenräume und Nebenanlagen der Oslebshauer Heerstraße nähern sich durch die Sprunginsel optisch an. Gleichsam dient sie auf diese Weise u.a. im Bereich der Bushaltestellen (Verlegung der Haltestelle stadteinwärts) dem Fußverkehr als weitere Querungsmöglichkeit. Die Fahrstreifen können auf diese Weise separat nacheinander überquert werden.

Die Gehwege sind im Bereich der Sprunginsel bis an den Fahrbahnrand herangezogen. Die Sprunginsel weist im Querschnitt eine 3,50 m breite Aufstellfläche auf.

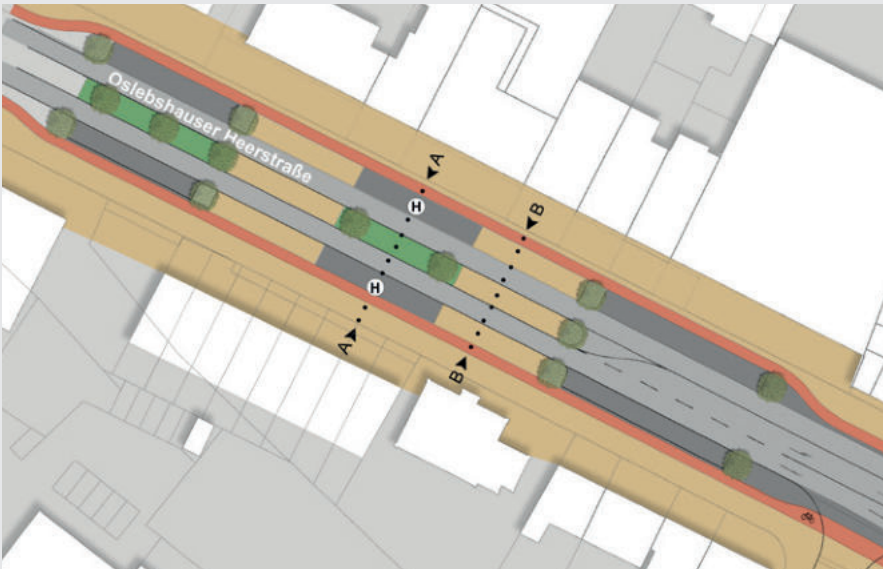
Gestalterisch soll mit Hilfe von Begrünungen und der Wahl desselben Oberflächenbelags, wie in den Seitenräumen nördlich und südlich der Oslebshauer Heerstraße, ein einheitliches Bild geschaffen werden.

Im Bereich der gegenüberliegenden Haltestellen „Ritterhuder Heerstraße“, wird die Überquerbarkeit der Mittelinsel unterbrochen und stattdessen begrünt.

Referenz: Sprunginsel Harkortstraße, Hamburg-Altona



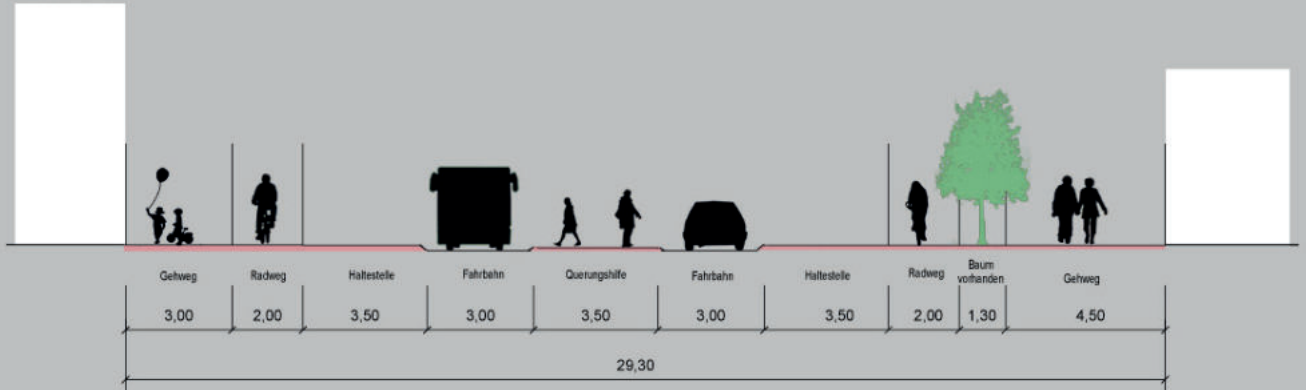
Entwurfsprinzip und Schnitt: Sprunginsel Oslebshäuser Heerstraße



Schnitt A-A



Schnitt B-B



3

Einheitliche Umgestaltung des Seitenraums („roter Teppich“)

Über eine einheitliche und hochwertige Gestaltung der Seitenräume kann das Zentrum Oslebshausens, in dem sich die wichtigen gewerblichen, kulturellen, sozialen und verkehrlichen Einrichtungen versammeln, definiert, hervorgehoben und damit gestärkt werden.

Eine hochwertige Gestaltung der Seitenräume mit einem neuen verbindenden Oberflächenbelag, Sitzmöglichkeiten, Pflanzflächen und Baumpflanzungen erhöht die Aufenthaltsqualität und stärkt das Image des Stadtteils. Der Oberflächenbelag sollte sich in Optik und Qualität von den übrigen Straßenräumen abheben, um die Bedeutung des Stadtteilzentrums zu unterstreichen.

Oslebshauer Heerstraße

Entlang der Oslebshauer Heerstraße wird zur Unterstützung der Ladengeschäfte weiterhin Parkraum zur Verfügung gestellt. Neben attraktiven Sitzangeboten, werden ergänzend Fahrradabstellmöglichkeiten in den Seitenraum integriert.

Mit einem erhöhten Grünanteil in den Seitenräumen wird ein Beitrag zur Klimaanpassung und ökologischen Vielfalt in der Stadt geleistet. Die Flächen bieten Versickerungs- und Rückhaltungsmöglichkeiten für Regenwasser. Über Verdunstungskühle wird das Stadtklima verbessert und eine Überhitzung vermieden.

Die teils privaten und teils öffentlichen Gebäudevonzonen sollten in Absprache mit den Eigentümer:innen einer gemeinsamen Gestaltung zugeführt werden. Ein



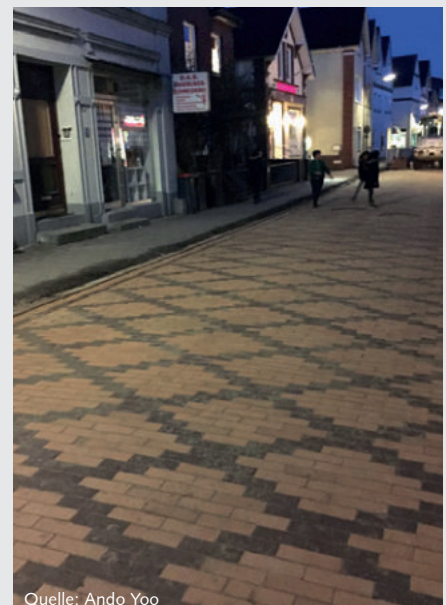
Abb. 38 und 39 Der Straßennebenraum ist funktional geprägt und weist gestalterischen Missstände auf. Er lädt nicht zum Verweilen ein.

einheitlicher Pflasterbelag, der bis an die Fassaden reicht, stellt einen Zusammenhang zwischen den Geschäften, Dienstleistungsangeboten und anderen Einrichtungen her und unterstützt damit die Wirkung eines einheitlich gestalteten Stadtteilzentrums. Mithilfe von Sitzbänken, Pflanzflächen oder mobilen Pflanzkübeln können die Vonzonen dennoch gegliedert und ein Schutz zur Straße hergestellt werden.

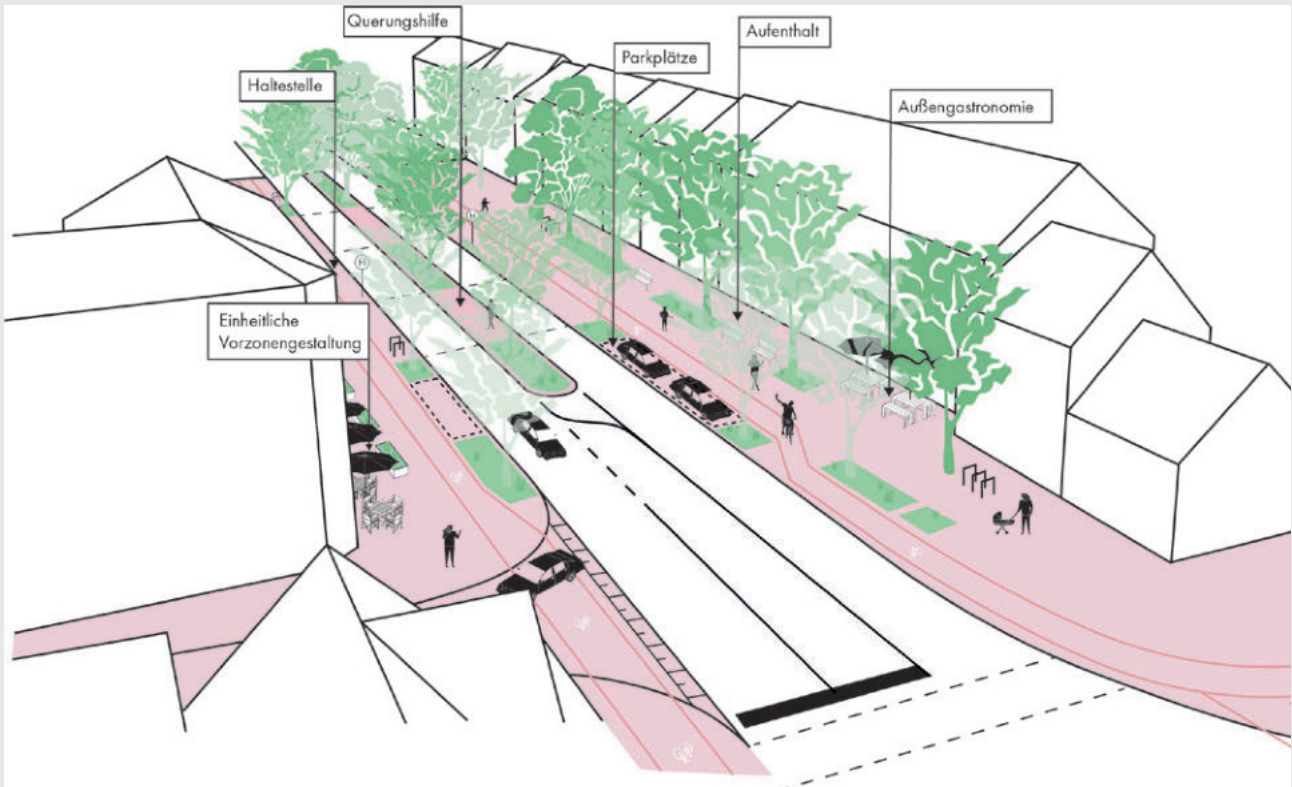
Oslebshauer Landstraße

Durch eine Herauslösung (Aufpflasterung) der Oslebshauer Landstraße aus dem Knotenpunkt Oslebshauer Heerstraße/Ritterhuder

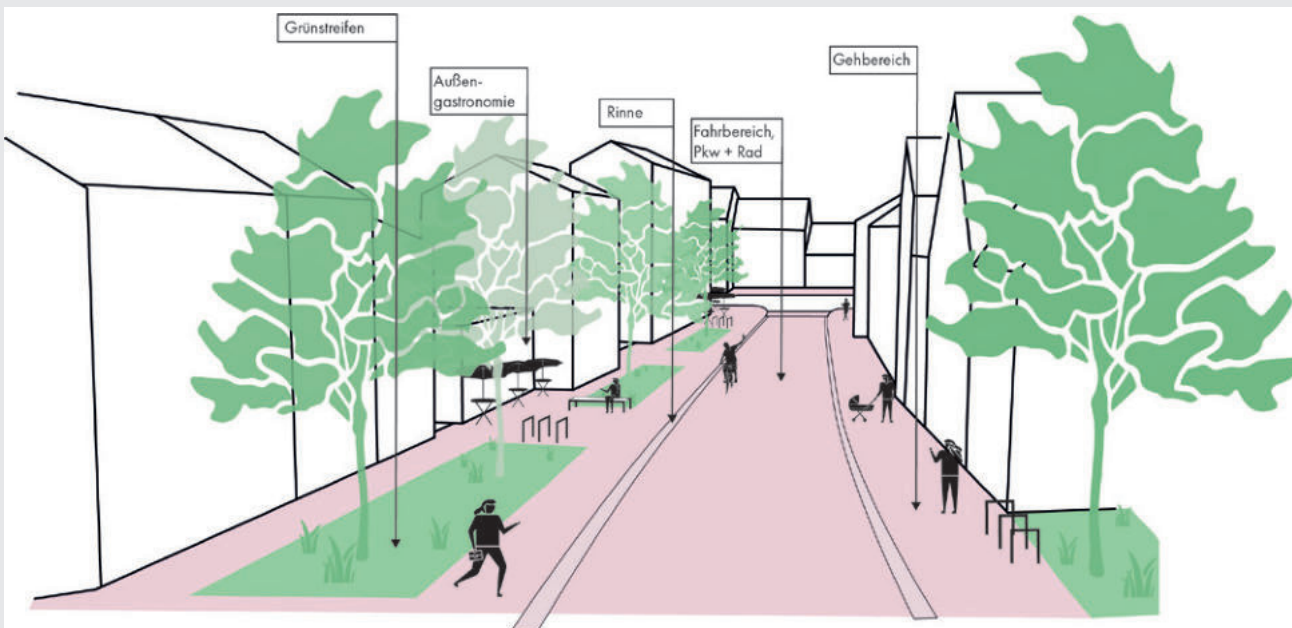
Referenz: Umgestaltung Verkehrsknoten, Finkenwerder



Prinzipskizze zur Umgestaltung der Oslebshauer Heerstraße



Prinzipskizze zur Umgestaltung der Oslebshauer Landstraße



Heerstraße besteht die Chance, diesen Straßenraum, der gesamtheitlich Teil des Roten Teppichs werden soll, neu zu gliedern.

Als Maßnahme für diesen Verkehrsraum wird die Umsetzung einer Mischverkehrsfläche samt einer Drosselung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h für den gesamten Straßenzug vorgeschlagen. Ein mind. 1,50 m breiter Vorbeifahrstreifen für Radfahrer bis zur Einmündung Oslebshauer Heerstraße wird eingerichtet.

Die Oslebshauer Landstraße wird mit einer durchgängigen Belagsoberfläche gestaltet, um die Straße als untergeordnete PKW-Verbindung zu definieren und die Bedeutung der Fuß- und Radverbindung zu stärken. Der einheitliche Belag von Fahrbahn und Nebenanlagen strukturiert den Raum neu und wertet ihn in seiner Qualität auf, bzw. gibt die Chance, die Seitenräume neu zu gliedern/aufzuräumen. Der Oberflächenbelag wird Teil des „Roten Teppichs“, wodurch der Zusammenhang des Oslebshauer Zentrums hergestellt wird. Die Vorzonen auf der westlichen Seite sind vorwiegend grün gestaltet, um einen Schutz für die Wohneinheiten zu bieten und gleichzeitig einen Beitrag zur Entsiegelung zu leisten. Punktuell wird für die Ladengeschäfte oder Gaststätten eine größere Eingangszone mit Fahrradabstellanlagen oder kleine außergastronomische Flächen angeboten. Der Gehwegbereich auf der östlichen Seite wird durch eine Verbreiterung komfortabler und sicherer. Sitzmöglichkeiten im Seitenraum leisten einen Beitrag zur barrierefreien Erschließung.

Mit der Neuausrichtung der Oslebshauer Landstraße, einhergehend mit den reduzierten möglichen Fahrbeziehungen an der Einmündung zur Oslebshauer



Abb. 40 Typische Straßenraumgestaltung in Bremen mit der „Hillmannplatte“ im Umfeld des Oslebshauer Bahnhof

Heerstraße, dem Ringschluss der A 281 und der geplanten Anpassung der B74 wird die Reduzierung des Schleichverkehrs durch die Oslebshauer Landstraße, zwischen der Ritterhuder Heerstraße und der Straße Beim Industriehafen prognostiziert.

Die verkehrliche Herabstufung der Oslebshauer Landstraße sollte auch einer Umgestaltung des Marktplatzes (Regine-Hildebrandt-Platz) hin zu einem grünen Platz (u.a. mit Außergastronomie des Café Schnack, Demenzgarten o.ä. für die Heimstätte) zugutekommen.

Referenz: Umgestaltung Hauptverkehrsstraße im zentralen Versorgungsbereich, Oyten



4

Verkehrliche und gestalterische Anpassung Ritterhuder Heerstraße

Trichter/Querungssituation Fahrradpremiumroute

Zukünftig soll an der Querungsstelle im Straßenraum die Aufmerksamkeit des Autoverkehrs erhöht werden, indem hier gestalterisch der Raum hervorgehoben und der Querungs-Komfort für den Fuß- und Radverkehr verbessert wird. Dies soll durch eine trichterförmige Aufweitung im Querungsbereich sowie eine farbliche Anpassung des Bodenbelags erfolgen. Es entstehen kleine Platzsituationen auf beiden Straßenseiten als Auftakt. Die verbesserte Einsehbarkeit und Verbreiterung der Querungssituation erleichtern den Verkehrsteilnehmenden die Querung und Konflikte können vermieden werden.

Schlafampel installieren

Aufgrund teilweiser längerer Wartezeiten für die Fuß- und Radverkehre an den Querungsstellen in der Ritterhuder Heerstraße erscheint die Installation von gesicherten (signalgesteuerten Schlafampeln) Querungshilfen als empfehlenswert. Das heißt, dass die Ampel genutzt werden kann, aber nicht genutzt werden muss.

Ein Gutachten (PGT Umwelt und Verkehr GmbH aus Juli 2020) im Rahmen der geplanten Edeka-Ansiedlung (ehemals Baumarkt Buckmann) bestätigt das

Erfordernis einer signalisierten Querungshilfe an der vorhandenen Querung auf Höhe des Grünzuges West. Eine zweite signalisierte Querungshilfe auf Höhe des Bahnhofes wird im Gutachten ebenfalls als Option dargestellt.

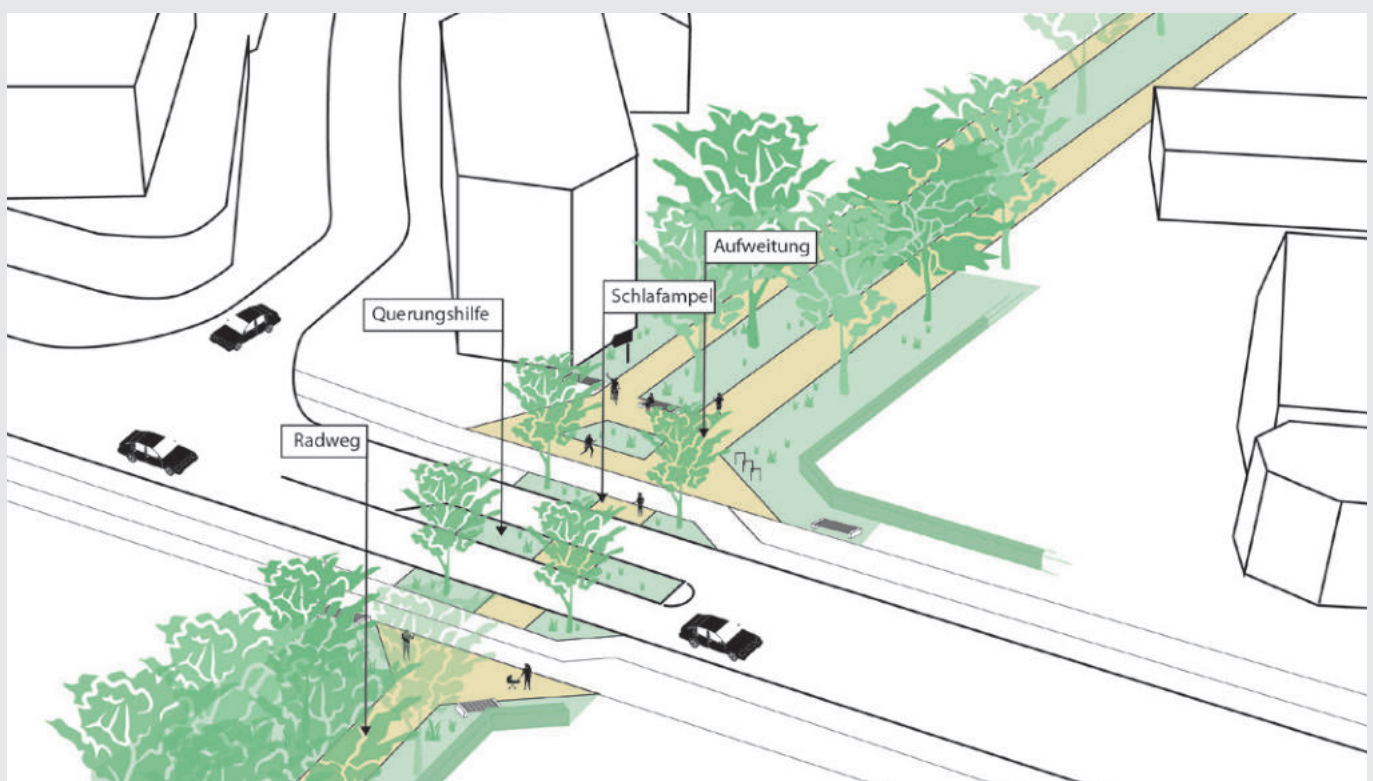
30er Zone erweitern

Die derzeit bestehende Anordnung von 30 km/h im Abschnitt zwischen der Oslebshauer Heerstraße und der Querung mit dem Grünzug West auf Höhe der KiTa sollte über die Ritterhuder Heerstraße bis zum Tunnel verlängert werden. Aufgrund der Vielzahl an derzeit schon bestehenden Störungsstellen, wie z.B. querende Straßen oder Zufahrten, scheint eine Geschwindigkeit von 50 km/h in diesem Teilabschnitt ohnehin nicht praktiziert. Dies würde auch der Senioreneinrichtung im Norden im Bereich des Bahnhofs zugutekommen.

Wegfall Längsparken

Die fahrbahnseitig im öffentlichen Raum angelegten Stellplätze für den ruhenden Verkehr scheinen in Betrachtung der vorhandenen Stellplätze auf den Flächen der Nahversorgung (Aldi, Penny, Rossmann; demnächst Edeka) obsolet.

Prinzipskizze: Trichter/ Querungssituation Fahrradpremiumroute



5

Umgestaltung Tunnel

Die Bahnunterführung zwischen dem Bahnhof und den nördlich der Bahntrasse gelegenen Wohnstandort sowie Sonderstandort Schrangestraße ist eine wichtige Übergangssituation zwischen den zwei Stadträumen. Während der Straßenzug nördlich der Bahntrasse der Autobahnzubringer ist und auch von der Gestaltung als ein solcher Straßenraum wahrgenommen wird, ist die Ritterhuder Heerstraße ab der Unterführung Teil des zentralen Versorgungsbereiches und der Ortslage. Der Tunnel ist heute ein funktionaler Bau, der Geh- und Radweg wird durch eine Brüstung von der Straße getrennt. Es gibt keine Belichtung in der durch dunkle Steine geprägten Unterführung.

Um der Bedeutung als Eingangsbereich und Teil des Bahnhofsumfeldes gerecht zu werden als auch die gefühlte Sicherheit zu erhöhen, sollte der Bereich mit Licht und Farbe neugestaltet werden.

Es gibt im Bremer Stadtgebiet unterschiedliche Beispiele für die Gestaltung von Bahntunneln, wie z.B. der Concordia-Tunnel in der Schwachhauser Heerstraße, der Friedenstunnel in der Parkstraße oder der Kunsttunnel in den Wallanlagen.

Es kann in Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement, ansässigen sozialen Einrichtungen, Partnerstädten o.ä. eine Aufwertung des Raums stattfinden.



Abb. 41 Tunnelsituation am Oslebshuser Bahnhof

Referenz: Umgestaltung Bahnunterführung



Bahnunterführung in der Schwachhauser Heerstraße, Bremen (Quelle: Joachim Kothe)



Bahnunterführung in Lingen (Quelle: Richard Heskamp)

6

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Um künftig alle Fahrzeugkonstellationen der Regio-S-Bahn einsetzen zu können, ist geplant, die Bahnsteiganlagen des Bf Oslebshausen auf 180 m zu verlängern.

Damit einhergehend sollte eine Neuausrichtung des Busverkehrs, durch die Anbindung des Bf Oslebshausen mit sämtlichen Buslinien, gedacht werden.

Überdachte Haltestellenbereiche (siehe Visualisierung) für je mindestens einen Haltepunkt sollen hierbei die Gesamtsituation als neue mögliche Mobilitätsdrehscheibe unterstützen. Sie sollen dem Stadtraum einen ansprechenderen und hochwertigeren Charakter geben und die Funktionen auf dem Platz bündeln sowie die Zuwegung zum Bahnsteig intuitiv werden lassen. Östlich des Gebäudekomplexes (bzw. auch teilweise in den leerstehenden Bahnhofsgebäuden) wäre Platz für die Schaffung einer B&R-Anlage gemäß dem bereits erarbeiteten B&R-Konzept.

Der Bedarf und Ausbau der bestehenden P&R-Anlage müsste einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. Damit einhergehend, in Verbindung mit dem Anschluss an die Buslinien der BSAG und aufgrund der Nähe zur Radpremiumroute sollte das Angebot für P&R und B&R ausgebaut und der gesamte Bereich zu einer Mobilitätsdrehscheibe erweitert werden.



Abb. 42 und 43 Keine Überdachung an der Bushaltestelle und versteckter Zugang zum Bahnsteig

Visualisierung Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Oslebshausen



7

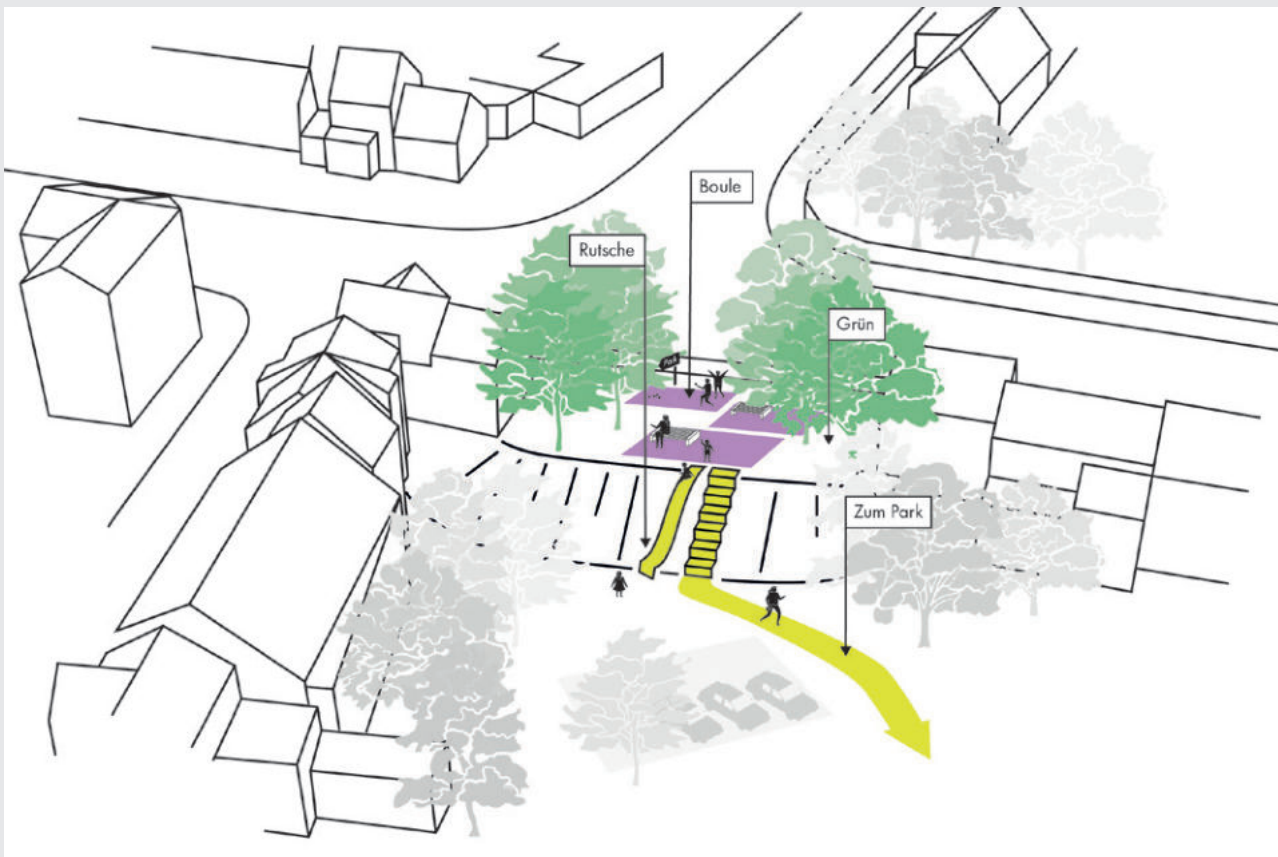
Mühlensteinfläche

Die Mühlensteinfläche wird als Teil der grünen Trittsteine eine Fußwegeverbindung zum Oslebshauer Park herstellen. Ein Schild weist auf den Zugang zum Park hin. Der grüne Charakter der Fläche soll erhalten bleiben. Ergänzend wird vorgeschlagen, einen Ort zum Aufenthalt zu schaffen mit Sitzmöglichkeiten und z.B. einer Boulefläche. Der Höhenversprung nach Süden kann neben einer Treppenanlage auch spielerisch überwunden werden, z.B. mit einer Rutsche für Kinder.



Abb. 44 Potenzialraum mit wertvollem und großem Baumbestand im zukünftigen Einmündungsbereich der Heerstraßen

Prinzipskizze



Grünes Wegenetz und Zugänge zum Park

Das Hauptwegenetz verläuft bisher entlang der Hauptverkehrsachsen. Die vielen grünen „Trittsteine“ ermöglichen es, den Raum auch anders zu erschließen. Dies sollte genutzt werden. Neben einer gestalterischen Verbesserung der Straßenebenräume (s. Nr. 2) ist daher auch eine Aufwertung, bzw. Schaffung von Wegeverbindungen zu fördern. Ziel ist es, den Oslebshauer Park besser an das Ortszentrum sowie die Wohnlagen anzubinden. Mit dem Bauprojekt Im Weinberge sowie der neuen Turnhalle für die Oberschule im Park können Wegeverbindungen gesichert und hergestellt werden. Vor allem in der Straße Am alten Sportplatz ist ein gut auffindbarer Zugang zum Oslebshauer Park zu schaffen, da dieser bisher über einen Privatparkplatz führt. Der Zugang von der Straße Mengenkamp führt aktuell über das Privatgrundstück der Seniorenanlage. Der Weg in den Park ist nur für Ortskundige ersichtlich.

Die Wegeführung Am Fuchsberg mit gesicherter Querung über die Oslebshauer Heerstraße endet zurzeit in einer unauffälligen Wegeverbindung. Diese Verbindung ist gestalterisch aufzuwerten, da es die nächstgelegene Wegeverbindung mit gesicherter Querung aus den nördlichen Wohngebieten in den Oslebshauer Park ist. Zudem ist hier ein Kreuzungspunkt mit dem Grünzug West und der Fahrradpremiumroute.

Das Tor zum Friedhof sollte geöffnet werden (zumindest temporär), um hier auch eine parallele Wegeführung/Abkürzung zur Ritterhuder Heerstraße zu ermöglichen.

Mit der Einrichtung eines neuen Vollsortimenters an der Ritterhuder Heerstraße soll die Chance ergriffen werden, die beiden Nahversorgungsstandorte westlich der Straße miteinander für den Fußverkehr optimal zu verbinden. Dafür muss die Fahrradpremiumroute gequert werden.



Abb. 45 Gesicherte Wegeführung Am Fuchsberg endet unscheinbar

Freiflächen gestalten

Marktplatz

Der Marktplatz ist für die derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Nutzungen überdimensioniert. Eine Neugestaltung des Marktplatzes sollte eine angemessene Dimensionierung der befestigten Fläche und die Schaffung eines überwiegend grünen Charakters zum Ziel haben. Die Durchführung des Marktes ist weiterhin zu ermöglichen, zusätzlich sind aber auch attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten für die Anwohnerschaft zu schaffen. Der Marktplatz ist als grüner Trittstein zur Hinführung in den Oslebshauer Park zu entwickeln.

Bahnhofsvorplatz

Die im B-Plan Nr. 2181 zum Erhalt festgesetzten Bäume am Bahnhofsvorplatz sind nicht mehr vorhanden. Die Baumpflanzungen auf der Parkplatzanlage reichen nicht aus, um den Bahnhofsvorplatz zu begrünen. Zukünftig sollten die Baumscheiben größer werden und es mehr Möglichkeiten zur Versickerung geben. Für den Fuß- und Radverkehr braucht es mehr Bewegungsraum sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Bushaltestelle ist komfortabel mit Witterungsschutz auszugestalten und durch eine entsprechende Gestaltung sollte der Zugang zum Bahnsteig auch von der Ritterhuder Heerstraße aus sichtbar sein.

Parkplätze Einzelhandel

Bei neuen Entwicklungen im Bereich der großen Parkplatzflächen des Einzelhandels an der Ritterhuder Heerstraße sollte immer eine stärkere Durchgrünung im Fokus stehen.



Abb. 46 Marktplatz am Markttag

Städtebauliche Neuordnung „Oslebshauer Ecke“

Der Kreuzungsbereich kommt seiner Aufgabe als Eingangsbereich für Oslebshausen nicht nach. Heterogene Bebauung und hoher Sanierungsstau prägen vor allem den stadtauswärtsführenden Bereich.

Sollten hier Veränderungen in der Nutzung anstehen oder sich Entwicklungen abzeichnen, so bietet sich das Areal für eine ganzheitliche Umgestaltung an. Das Grundstück kann sowohl von der Oslebshauer Heerstraße als auch Am Krähenberg erschlossen werden. Ein angrenzendes historisches Gebäude ist stark sanierungsbedürftig, der Erhalt ist fragwürdig. Das eingeschossige Gebäude im Kreuzungsbereich ist durch große Werbetafeln überprägt und weit in den Straßenraum sichtbar.

Für den Bereich ist der B-Plan Nr. 1718 gültig. Er setzt ein Mischgebiet mit einer geschlossenen Bauweise und einer Höchstgrenze von zwei Geschossen mit einer Bautiefe von ca. 15 m. Die folgenden Varianten zeigen eine mögliche Bebauung unter Berücksichtigung des aktuellen Planrechts sowie einen freieren gestalterischen Ansatz.

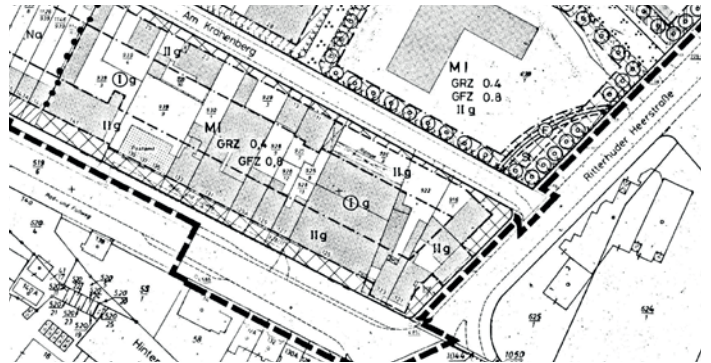
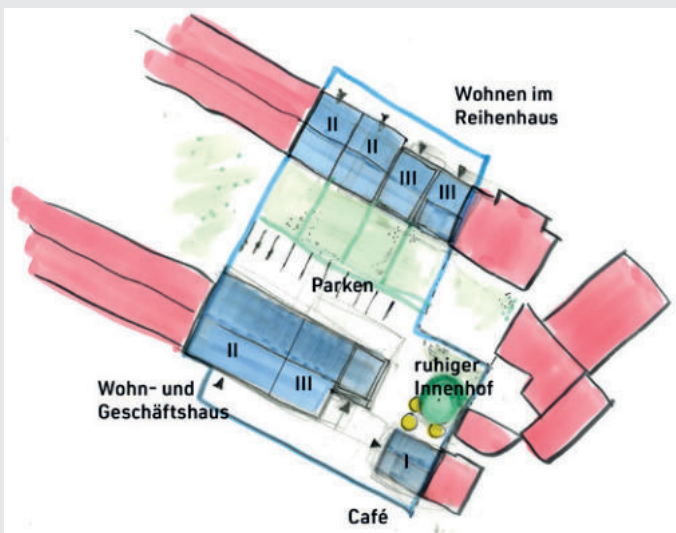


Abb. 48 Bebauungsplan Nr. 1718

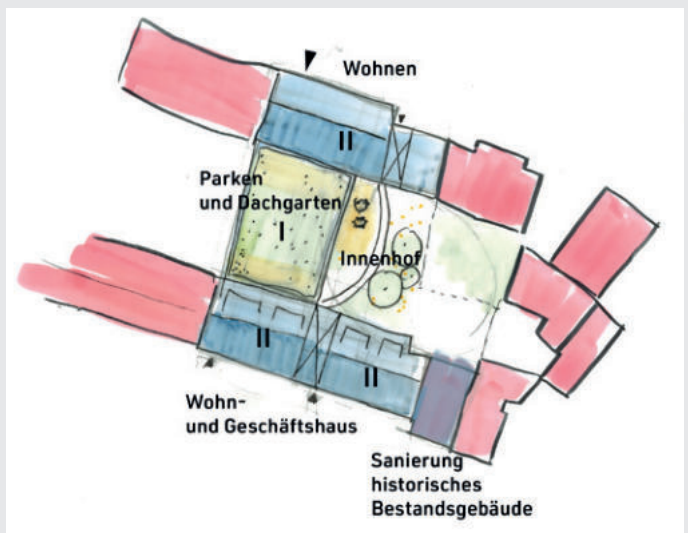


Abb. 47 Potenzial im Kreuzungsbereich

Entwurfsprinzipien



Variante Blockrand (nach B-Plan)



Variante offene Ecke (nur mit Befreiung)

Weitere Maßnahmen

Förderprogramme zur Sanierung von Privatgebäuden

Historische Gebäudesubstanz prägt Ortschaften und ist identitätsstiftend. Im Untersuchungsgebiet gibt es neben positiv stadtbildprägenden Gebäuden auch Bauten, die aufgrund ihres Zustands störend auf das Stadtbild wirken. Die historischen Gebäude mit kleinteiliger Parzellierung sind häufig nicht saniert, im Einzeleigentum und erfordern kostenintensive Modernisierungen. Gewerbeeinheiten in den Erdgeschosszonen lassen sich teilweise nicht mehr wirtschaftlich nutzen und sind mindergenutzt oder stehen leer. Neben der Aufwertung des Stadtbilds können die Gebäude auch energetisch saniert werden. Die Wärmeversorgung macht heute ein Drittel des Endenergieverbrauchs in Deutschland aus. Es besteht insgesamt ein umfassender städtebaulicher Erneuerungs-, Umbau- und Anpassungsbedarf in der Gebäudesubstanz im Untersuchungsgebiet.

Die Sanierung und Modernisierung durch die privaten Eigentümer:innen kann durch finanzielle Anreize unterstützt werden, entzieht sich aber dem Handlungsspielraum der öffentlichen Hand. Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des Programmgebietes „Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“. Insbesondere für die entlang der Heerstraße liegenden Gebäude können aus Mitteln der Städtebauförderung Zuschüsse für Modernisierung und Instandsetzung von Eigentümer:innen beantragt werden. Weitere Informationen hierzu vom Herausgeber dieser Studie.

Folgende Maßnahmen, um Anreize für Private zu schaffen sind möglich:

- Die Informationsbroschüre zum Corporate-Design Konzept sowie zur Förderung und Sanierung kann nach Vergrößerung des Fördergebiets nun auch an die Eigentümer:innen im Gebiet verteilt werden.
- Bei der Ausweisung des Kreuzungsbereiches als Sanierungsgebiet könnten Privateigentümer:innen auch von steuerrechtlichen Vorteilen profitieren, bislang handelt es sich um ein Stadtumbaugebiet in welchem nur Zuschüsse beantragt werden können.
- Mit dem KfW 432 Programm energetische Quartierssanierung kann ein Sanierungsmanagement gefördert werden und für die Bewohnerschaft ein lokaler Ansprechpartner zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Programm eröffnet sich eine weitere Förderkulisse zur energetischen Sanierung.



Abb. 49 Leerstand und energetischer Sanierungsbedarf



Abb. 50 Leerstand und drohender Verfall ortsbildprägender Gebäude



Abb. 52 Großes brachliegendes Grundstück an der Oslebshauer Heerstraße 142 stadtauswärts bietet sich zur Nachverdichtung an.

Nachverdichtung

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Potenziale zur Nachverdichtung. Neben brachliegenden Flächen gibt es untergenutzte Flächen und leerstehende Gebäude. In den letzten Jahren wurden Neubauten realisiert und es fanden bereits teilweise Sanierungen statt. Vor allem das Grundstück Oslebshauer Heerstraße 142 (ehemalige Tankstelle) bietet große Flächen zur Bebauung. Aufgrund der Tiefe des Grundstücks und der Erschließung von zwei Seiten bieten sich gute Möglichkeiten zur Entwicklung. Es wird die Auslobung eines Wettbewerbs empfohlen, um städtebauliche Qualität zu schaffen. Das Gebiet liegt nicht mehr im zentralen Versorgungsbereich, dennoch in nah an Versorgungsangeboten und ÖPNV-Anbindung. Hier sollte der Fokus auf Wohnnutzung oder anderen sozialen Einrichtungen liegen.



Abb. 51 Recyclinghof mitten im Wohnquartier

An der Oslebshauer Landstraße, unmittelbar am Marktplatz, befinden sich mehrere leerstehende Gebäude und städtebaulich untergenutzte Flächen. Mit der Verlagerung des Recyclinghofs besteht die Möglichkeit der Entwicklung von Wohnraum in zentraler und ruhiger Lage unter Berücksichtigung der historischen Gebäudesubstanz. Auch die Umsetzung von alternativen Wohn- und Lebensprojekten sind am Standort gut denkbar.

Verlagerung Recyclinghof

Der Recyclinghof (Gröpelinger Recycling Initiative e.V.) wird zwar sehr gut angenommen, sollte aber ins Umfeld verlegt werden, da er in einem Allgemeinen Wohngebiet liegt und dem Planungsziel einer beruhigten Oslebshauer Landstraße entgegen steht. Ein alternativer Standort könnte im Gewerbegebiet Riedemannstraße sein oder auch entlang der Oslebshauer Heerstraße.

Umgestaltung der Straße Im Weinberge

Im Zuge des Neubaus ist der Straßenraum bedarfsgerecht umzugestalten. Mit einer guten Gestaltung kann vor allem der Kreuzungsbereich Am alten Sportplatz/ Oslebshauer Landstraße/Im Weinberg aufgewertet und eine intuitive Raumwahrnehmung ermöglicht werden.

Umsetzungsempfehlungen

Im Rahmen der Studie wurde die Umgestaltung der Kreuzung als eine Schlüsselmaßnahme herausgearbeitet. Es fanden erste Abstimmungen mit den Fachbereichen von SKUMS und dem ASV sowie der BSAG statt. Auf Basis einer Verkehrsuntersuchung wurde die Leistungsfähigkeit des Entwurfs überprüft und sichergestellt. Ergänzend zur Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Knotenpunktes wird empfohlen, im Vorfeld einer vertiefenden Fachplanung die verkehrlichen Auswirkungen auf das Wohnquartier und dessen innerer Erschließung einer quantitativen Betrachtung zu unterziehen, um ggf. erforderliche Begleitmaßnahmen (z. B. die Anpassung der Einmündung Oslebshäuser Heerstraße/Auf den Heuen) zu lokalisieren.

Der Beirat Gröpelingen empfahl der Verwaltung in seiner Sitzung am 17.11.21, die oben genannten Untersuchungen sowie eine Beteiligung der örtlichen Bevölkerung vorzunehmen, um eine Entscheidungsgrundlage für Ortspolitik und Verwaltung zu schaffen, auf derer über den Umbau der Kreuzung entschieden werden kann.

Neben den verkehrlichen Themen sollte auch die Umgestaltung der Nebenanlagen berücksichtigt werden. Eine Umgestaltung muss Hand in Hand gehen mit einer Beauftragung der Objektplanung für den „Roten Teppich“.

Es finden aktuell konkrete Planungen im Untersuchungsgebiet statt. Die Studie sollte Grundlage für weitere Gespräche bezüglich der Planungen im Weinberge mit dem Sozialwerk der Freien Christengemeinde sein. Auch bei den anstehenden Bauleitplanverfahren für die Sporthalle im Oslebshäuser Park sollten die Hinweise bezüglich einer verbesserten Wegeführung berücksichtigt werden.

Neben den großen Maßnahmen, können auch unabhängig davon kleinere Projekte -auch kurzfristig- in die Umsetzung gehen. Somit kann eine Aufbruchstimmung geschaffen werden und im Quartier deutlich gemacht werden: Hier verändert sich etwas.

Mögliche Sofortmaßnahmen:

- Informations-Kampagne: Briefwurfsendung der vorhandenen Flyer zum Corporate Design Konzept der Heerstraßen mit Informationen zu möglichen Sanierungszuschüssen.
- Verkehrliche-gestalterische Anpassungen in der Ritterhuder Heerstraße mit den Maßnahmen:
 - Installation Schlafampel (ggf. im Zuge der EDEKA-Ansiedlung)
 - Gestaltung der Eingangsbereiche des Grünzuges
 - Rückbau der Stellplätze mit einhergehender Begrünung/Baumpflanzung
 - Ausweitung des Tempo 30-Bereiches von der Einmündung Oslebshäuser Heerstraße bis zum Tunnel
 - Rückbau/Versetzen von Schildern (z.B. Werbetafel vor dem Parkplatz der Kirche)
- Gestaltung des Tunnels in Zusammenarbeit mit lokalen Einrichtungen
- Komfortverbesserung (Überdachung) der Bushaltestelle am Bf Oslebshausen
- Signalisierte Querungsmöglichkeit an der KiTa Oslebshäuser Heerstraße Haus-Nr. 140
- Beschilderung des Oslebshäuser Parks, einheitlich und sichtbar an wichtigen Zuwegungen

**Der Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau**



**Freie
Hansestadt
Bremen**