Essighaus ohne Renaissance-Fassade

Projektentwickler stellt Plan vor

VON SIGRID SCHUER

Bremen. Den Neubau des Essighauses in der Langenstraße wird nicht, wie zunächst geplant, die Rekonstruktion der ursprünglichen Renaissance-Fassade zieren, sondern nur noch einen historischen Schattenwurf zeigen. Das erläuterte Jean Jacques de Chapeaurouge, Geschäftsführer der Hanseatischen Projektentwicklung, auf der jüngsten Sitzung des Beirates Mitte. An einer Seite wird zudem der historische Giebel der einstigen Sonnenapotheke aus dem Jahr 1770 montiert, so sieht es die Auflage von Landesdenkmalpfleger Georg Skalecki vor.

Die Enttäuschung über diese Entwicklung war einigen Beiratsmitgliedern deutlich anzumerken. Außerdem tauchte die Frage auf, weshalb in dem dreigliedrigen neuen Gebäude nicht auch Wohnraum geplant sei. Projektentwickler de Chapeaurouge betonte, dass das von Anfang an nicht zur Debatte gestanden hätte. Geplant ist vielmehr der Bau eines modernen Geschäfts- und Bürogebäudes mit einem Nutzungsmix von Gastronomie, Handel und Büros. Das beauftragte Architektur-Büro von Quintus Miller und Paola Maranta mit Sitz in Basel habe sich viele Gedanken zum Bau eines nachhaltigen, flexiblen Gebäudes gemacht, das zudem durch Dachbegrünung besonders energie-effizient sein soll.

Der Abriss der bisherigen Gebäude ist für Anfang nächsten Jahres geplant, bis Herbst 2022 soll die Baugrube für das neue Essighaus fertig gestellt sein. Der Projektentwickler rechnet mit einer Bauzeit von zwei Jahren. Das neue Balge-Quartier soll 2024 fertig entwickelt sein.

JUGENDZENTRUM FRIESENSTRASSE

Verdächtiger Brief mit weißem Pulver

Bremen. Der Staatsschutz ermittelt wegen rechtsextremen und homophoben Inhalten in einem Brief. Das Schreiben – mitsamt eines verdächtigen weißen Pulvers – war am Mittwochnachmittag im Jugendzentrum an der Friesenstraße eingegangen, teilte die Polizei mit. Ein Mitarbeiter hatte gegen 13.30 Uhr einen Brief mit einer pulverartigen Substanz entdeckt, die sich später als ungefährlich herausstellte. Der Sendung lag ein Brief mit strafrechtlich relevantem Inhalt bei. Die Soko Spielplatz prüft, ob es einen Zusammenhang zu vorherigen Briefsendungen gibt. Zeugenhinweise nimmt der Kriminaldauerdienst unter 04 21/362 38 88. JFJ

Vorbilder für Stadtentwicklung

Mobilitätsexperte zeigt Modelle anderer europäischer Städte – Projekt „Sommerflotte“ soll nachgeholt werden

VON SIGRID SCHUER

Bremen. Es bleiben die wichtigsten Fragen der Innenstadtentwicklung: Wie sehen die Straßen der Zukunft aus? Und wohin mit all den Autos in den großen Städten? Die BMW Group steht als einer der größten Autoproduzenten Europas nicht unter dem Verdacht, Kraftfahrzeuge aus den Innenstädten vertreiben zu wollen. Aber der bayerische Autohersteller hat viele Ideen für die Zukunft der Mobilität.

Und die hat Frank Hansen, Experte für urbane Mobilität bei BMW, bei einem Workshop des Sunrise-Projektes präsentiert und einen Blick in andere europäische Städte geworfen. Sein Arbeitgeber arbeitet mit acht weiteren Unternehmen und neun Städten, darunter auch Bremen, in der „Plattform urbane Mobilität“ zusammen und entwickelt Stadt-Modelle für die Zukunft.

Hansen präsentierte einen idealtypischen Entwurf für Rotterdam für das Jahr 2030. Interessant für Bremen, da auch Rotterdam eine Stadt am Fluss ist. Kleingliedrig, mit begrünten Gebäuden, verkehrsberuhigten Zonen und attraktiv für alle Verkehrsteilnehmer, so stellt sich Hansen die südholländische Stadt in neun Jahren vor. Dort haben auch Fahrzeug-Konzepte on demand ihren Platz, also Fahrzeuge, die mehrere Fahrgäste von Tür zu Tür bringen. Eine Parallele zu der Viertelstunden-Stadt der kurzen Wege, die in Paris geplant wird.

29

Prozent der Menschen, die an dem Experiment „Sommerflotte“ teilnahmen, haben ihr Fahrzeug abgeschafft.

Auch in Wien und Brüssel sei auf großen Straßen mit viel Durchgangsverkehr, die beispielsweise der Martinistraße ähneln, erfolgreich mit der Umgestaltung und Belebung des urbanen Straßenraumes erfolgreich experimentiert worden, berichteten Referenten aus den beiden Städten.

Grundsätzlich aber, so Hansen, sei nicht der ansteigende Durchgangsverkehr in den Städten das Problem, sondern die zunehmende Verdichtung der teilweise historisch gewachsenen Innenstädte. Und die ein exponentielles Ansteigen der Fahrzeuge mit sich brächten. In Zahlen bedeutet das ein Plus von 2500 zusätzlichen Autos pro Jahr oder in Längenmaßen ausgedrückt: Ein halber Pkw mehr pro Straße pro Jahr. Dazu, so Hansen, kämen noch die zunehmenden Längenabmessungen der Kraftfahrzeuge.

Zusammen mit acht anderen Unternehmen und neun Städten, darunter auch Bremen, arbeitet BMW in der „Plattform urbane Mobilität“ zusammen und entwickelt Stadt-Modelle für die Zukunft. Und so könnte ein Ergebnis aussehen: Eine Straße in Berlin vor (oben) und in einer Montage nach der Umgestaltung.

FOTO/MONTAGE: BMW GROUP

Anders sieht laut Hansen beispielsweise die Entwicklung in London-Islington aus. Dort sei es mittels einer differenzierenden Parkgebühren-Ordnung gelungen, die Fahrzeug-Quote um vier Prozent zu senken, obwohl die Bevölkerung in den vergangenen zehn Jahren dort um ein Viertel gewachsen sei. Das Konzept: Sobald ein Fahrzeug viele Co_2-Emissionen verursacht, wird das Parken richtig teuer. Außerdem gelte: Je länger geparkt wird, desto teurer wird es. Bei niedriger Auslastung der Parkplätze sinken automatisch die zu entrichtenden Parkgebühren.

Hansen stellte eine Studie der Universität Karlsruhe zu Mobilitätsbedürfnissen von Menschen in Berlin, Shanghai und San Francisco vor. Die Ergebnisse: 33 Prozent der Befragten sind überzeugte Autonutzer, neun Prozent bräuchten eigentlich ein Fahrzeug, haben aber keines. Weitere 33 Prozent sind sogenannte auto-unabhängige Pragmatiker, sprich: Sie haben kein Auto und wollen auch keines. Rund ein Viertel der Befragten sind sogenannte Auto-affine Pragmatiker, das heißt, sie brauchen eigentlich keinen Wagen, wollen aber einen.

BMW ist nun in Berlin selbst aktiv geworden und hat den Autofahrern 2019 mit dem Format „Sommerflotte“ ein Alternativ-Angebot gemacht. Verzichteten sie einen Monat lang auf ihr Auto, bekamen sie ein Paket aus unterschiedlichen Mobilitätsgutscheinen geschenkt. Das Ergebnis des Experimentes: 29 Prozent der Menschen, die an dem Experiment „Sommerflotte“ teilnahmen, hätten ihr Fahrzeug in der Folge abgeschafft, so Hansen.

Von 80 Prozent der Teilnehmer wurde das Paket mit alternativen Mobilitätsangeboten als sehr attraktiv bezeichnet, so das Ergebnis einer Evaluation durch die technische Universität Berlin. Laut Michael Glotz-Richter, Referent für nachhaltige Mobilität im Mobilitäts-Ressort, war die Übernahme des Projektes „Sommerflotte“ als Baustein für das Bewohnerparken auch in Bremen geplant. Corona verhinderte den Start, aber das Projekt soll noch kommen.

Köln setzt auf Fahrradstraßen

Auch Köln setzt auf die Verkehrswende, wie Lukas Hein vom dortigen Amt für Straßen und Verkehr berichtete. Natürlich treffe man auch auf den Widerstand passionierter Autofahrer, aber es gebe grundsätzlich den starken Wunsch, den Straßenraum anders aufzuteilen und zu nutzen. In Köln gibt es zurzeit 50 Bewohnerparkgebiete, Tendenz steigend. Die Höchstparkdauer beträgt vier Stunden. Das klare Ziel, das auch bereits umgesetzt werde: Verknappung des Parkraumes zugunsten von Fahrradstraßen und Außengastronomie, so Hein. Höhere Bußgelder und Parkgebühren seien zudem geplant. Alle Beiträge des Workshops sind unter www.sunrise.de einsehbar.

AMTLICHE BEKANNTMACHUNGEN

Allgemeinverfügung über zusätzliche Öffnungen und Erleichterungen aufgrund der Niedriginzidenzbestimmung der 27. Coronaverordnung (§ 22 a Abs. 3) vom 07.07.2021

Die Zahl der Neuinfektionen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 pro 100 000 Einwohner liegt in der Stadtgemeinde Bremen laut Veröffentlichungen des Robert Koch-Instituts stabil unter dem Schwellenwert von 35. Das Ordnungsamt erlässt daher als zuständige Behörde gemäß § 28 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 28a Absatz 1 Nummern 3, 4 bis 8, 13, 14 und 17 des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1045), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1174), in Verbindung mit § 22a Abs. 3 der Siebenundzwanzigsten Verordnung zum Schutz vor Neuinfektionen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 (27. CoronaVO) vom 18. Juni 2021 (Brem.GBl. S. 482) die nachfolgende Allgemeinverfügung:

1. Öffnung von Festhallen

Abweichend von § 4 Absatz 1 27. CoronaVO ist die Öffnung von Festhallen für die Durchführung von Veranstaltungen nach § 2 Absatz 2 27. CoronaVO zulässig. Es gelten die allgemeinen Bestimmungen der 27. CoronaVO.

2. Veranstaltungen in geschlossenen Räumen

a) Abweichend von § 2 Abs. 2 Satz 1 der 27. CoronaVO sind Veranstaltungen in geschlossenen Räumen mit bis zu 500 gleichzeitig anwesenden Personen erlaubt, soweit zwischen den teilnehmenden Personen ein Abstand von mindestens 1,5 Metern eingehalten wird, wenn der Veranstalter oder die Veranstalterin eine technische Lüftung mit Frischluftzufuhr des Veranstaltungsraumes gewährleistet.

b) Abweichend von § 2 Abs. 2 Satz 1 der 27. CoronaVO und Ziffer 2a dieser Verfügung sind kulturelle, sportliche oder sonstige Veranstaltungen in geschlossenen Räumen, die der Unterhaltung des Publikums dienen (Unterhaltungsveranstaltungen), mit bis 500 gleichzeitig anwesenden Personen erlaubt, soweit zwischen den teilnehmenden Personen ein Abstand von mindestens einem Meter eingehalten wird, wenn der Veranstalter oder die Veranstalterin eine technische Lüftung mit Frischluftzufuhr des Veranstaltungsraumes gewährleistet. Das Hygienekonzept muss eine Sitzplatzpflicht oder eine vergleichbare Regelung zur Einhaltung der Abstandsregeln vorsehen.

c) Abweichend von § 2 Absatz 2a der 27. CoronaVO sind Veranstaltungen in geschlossenen Räumen auch ohne Einhaltung des Mindestabstandes erlaubt, wenn eine gleichzeitige Anwesenheit von mehr als 150 Personen ausgeschlossen ist. Die weiteren Vorgaben des § 2 Absatz 2a der 27. CoronaVO gelten dabei entsprechend.

3. Veranstaltungen unter freiem Himmel

a) Abweichend von § 2 Abs. 2 Satz 1 der 27. CoronaVO sind kulturelle, sportliche oder sonstige Veranstaltungen unter freiem Himmel, die der Unterhaltung des Publikums dienen (Unterhaltungsveranstaltungen), mit bis 1 000 gleichzeitig anwesenden Personen erlaubt, soweit zwischen den teilnehmenden Personen ein Abstand von mindestens einem Meter eingehalten wird. Das Hygienekonzept muss eine Sitzplatzpflicht oder eine vergleichbare Regelung zur Einhaltung der Abstandsregeln vorsehen.

b) Abweichend von § 2 Absatz 2a der 27. CoronaVO sind Veranstaltungen unter freiem Himmel auch ohne Einhaltung des Mindestabstandes erlaubt, wenn eine gleichzeitige Anwesenheit von mehr als 250 Personen ausgeschlossen ist. Die weiteren Vorgaben des § 2 Absatz 2a der 27. CoronaVO gelten dabei entsprechend.

4. Inkrafttreten/Außerkrafttreten

[…] Die vollständige Allgemeinverfügung kann ab dem 09.07.2021 auch auf der Internetseite https://www.amtliche-bekanntmachungen.bremen.de abgerufen und eingesehen werden. […] Diese Verfügung tritt damit am 09.07.2021 in Kraft.

Hinweise:

- Die Anordnungen dieser Allgemeinverfügung sind gemäß § 28 Absatz 3 in Verbindung mit § 16 Absatz 8 des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) sofort vollziehbar. Widerspruch und Klage haben keine aufschiebende Wirkung.
- Zuwiderhandlungen gegen die Anordnung stellen gemäß § 73 Abs. 1a Nr. 6 IfSG Ordnungswidrigkeiten dar und werden mit Bußgeldern geahndet.

Bremen, den 7. Juli 2021 Ordnungsamt Bremen

Häufigste Todesursachen

Landesamt legt neue Statistik vor

VON PATRICK REICHELT

Bremen. Das Statistische Landesamt hat erstmals eine monatliche Statistik zu den Todesursachen in Bremen veröffentlicht. Demnach sind von Januar 2020 bis Januar 2021 8748 Menschen gestorben. Die meisten Todesfälle entfallen auf Krankheiten des Kreislaufsystems (34 Prozent) und Krebserkrankungen (25 Prozent). Covid-19 wird in der Statistik extra ausgewiesen: Im Jahr 2020 sind demnach 184 Menschen an dem Virus gestorben. Allein im Januar 2021 kamen 50 weitere Todesfälle hinzu. Daneben war die Krankheit bei weiteren 51 Sterbefällen eine sogenannte Begleiterkrankung – das Grundleiden geht hier auf eine andere Krankheit zurück.

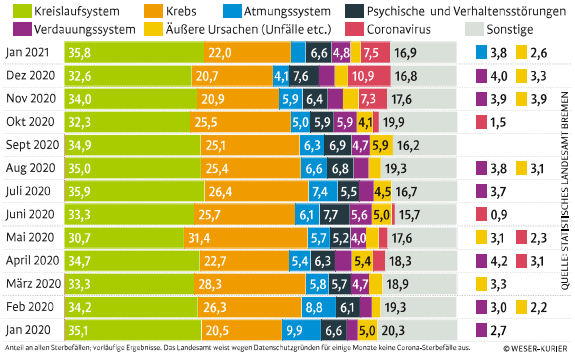
Die saisonalen Schwankungen in der Pandemie sind dabei deutlich zu sehen: Im Oktober lag der Anteil der Corona-Toten an allen Sterbefällen noch bei 1,5 Prozent, im November schon bei sieben und im Dezember bei fast elf Prozent.

Da es im Laufe des Jahres immer wieder zu Nachmeldungen und Korrekturen kommt, kann laut Statistischem Landesamt erst mit dem Vorliegen der Jahresdaten sichergestellt sein, dass alle Sterbefälle korrekt und vollzählig mit einer Todesursache versehen sind. Das beutetet, dass die Qualität der Daten bei späteren Veröffentlichungen besser wird. Für den Zeitraum von Januar 2020 bis Januar 2021 liegt für mehr als 98 Prozent der Sterbefälle in Bremen eine plausible Todesursache vor.

Angaben auf dem Totenschein

Das Landesamt für Statistik in Bremen bestimmt das Grundleiden anhand der Angaben auf dem Totenschein. Diese werden wiederum mit der internationalen statistischen Klassifikation von Krankheiten und verwandten Gesundheitsprobleme (ICD-10) abgeglichen. Das Grundleiden ist definiert durch „die Krankheit oder Verletzung, die den Ablauf der direkt zum Tode führenden Krankheitszustände auslöste, oder die Umstände des Unfalls oder der Gewalteinwirkung, die den tödlichen Ausgang verursachten.“

HÄUFIGSTE TODESURSACHEN IN BREMEN *Angaben in Prozent*



Anteil an allen Sterbefällen; vorläufige Ergebnisse. Das Landesamt weist wegen Datenschutzgründen für einige Monate keine Corona-Sterbefälle aus.

© WESER-KURIER