

Städtebauliche Studie

(Zusammenfassung)

Revitalisierung der ehemaligen Industrieflächen von Könecke und Coca-Cola in Bremen Hemelingen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH

Wir schaffen Perspektiven ✓

Impressum

Herausgeber

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Wirtschaftsförderung Bremen
Kontorhaus am Markt
Langenstraße 2-4
28195 Bremen

Ansprechpersonen

Torsten Kaal (SUBV)
Ronald Risch (SUBV)
Simone Geßner (SWAH)
Jutta Zernikow (WfB)

Planungsbüros

BPW baumgart+partner
Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
www.bpw-baumgart.de
Bearbeitung:
Frank Schlegelmilch
Tim Kettler

Schulze-Pampus Architekten BDA
Obernstraße 14
28195 Bremen
www.schulze-pampus.de
Bearbeitung:
Martin Pampus

Gasse | Schuhmacher | Schramm
Landschaftsarchitekten Partnerschaft Bremen mbB
Theodor-Heuss-Allee 21
28215 Bremen
www.gasse-schuhmacher-schramm.de
Bearbeitung:
Sebastian Tischendorf

Abbildungsnachweise

Pläne, Fotos und Abbildungen:

BPW baumgart+partner
Schulze-Pampus Architekten BDA
Gasse | Schuhmacher | Schramm

Mit Ausnahme von:

- Deckblatt: Ölgemälde der Industriefläche Könecke, unbekannte/r Maler/in.
- Seite 5: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und GeoInformation Bremen, Luftbild Hemelingen
- Seite 9: Senator für Umwelt, Bau und Verkehr / Agentur BahnStadt, Mögliche Gestaltung des Haltepunkts Föhrenstraße
- Seite 11: wsg Wohnungs- und Siedlungs- GmbH
- Seite 11: 9grad architektur, Beispiele für eine hochwertige Architektur von Vollsortimentern
- Seite 12: wbp Landschaftsarchitekten
- Seite 12: KlimaAnpassungsStrategie (KLAS), Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Beispielbild für eine klimagerechte Freiraumplanung
- Seite 12: wbp Landschaftsarchitekten, Barrierearme Gestaltung
- Seite 12: 9grad architektur, Neuer Hemelinger Marktplatz
- Seite 14: Roselstiel Architekten GmbH, Lausanne; Architekturbüro xy-ar.ch, Lausanne
- Seite 16: LH Architekten
- Seite 16: TDB Landschaftsarchitektur Thomanek Duquesnoy Boemans
- Seite 16: Fotoatelier Holtschneider, Lohmar und club94
- Seite 18: Gutachterverfahren Düsseldorf Unterbach, 1. Preis, Verfasser: netzwerkarchitekten mit foundation 5 Visualisierung: luxfeld digital art

Layout

BPW baumgart+partner

Redaktion

Ronald Risch (SUBV)
Frank Schlegelmilch (BPW)
Tim Kettler (BPW)

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bremer Osten verzeichnet in den letzten Jahren eine große Entwicklungsdynamik. Kennzeichnend sind vermehrt Wohnbauprojekte in unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsphasen, aber auch umfangreiche Umstrukturierungsprozesse im gewerblichen Bereich. Festzustellen ist eine deutliche Tendenz zu Verlagerungen von Betrieben aus den Innenbereichen an den Stadtrand, da hier das Konfliktpotential durch Lärm, Gerüche und Verkehrsaufkommen geringer ist und zudem günstigere Erweiterungsmöglichkeiten bestehen.

Diese Veränderungen betreffen in besonderem Maße den Stadtteil Hemelingen, der historisch durch zahlreiche Großbetriebe geprägt war und teilweise auch heute noch ist.

Hier gilt es, für die bisher industriell und gewerblich genutzten Standorte und Areale gemeinsam mit der Hemelinger Bevölkerung und der Ortpolitik neue Ideen und Umsetzungsstrategien zu entwickeln.

Ein besonderes Projekt stellt das im Herzen von Hemelingen gelegene Areal der beiden Großbetriebe Könecke und Coca Cola dar, die ihre Produktion in den vergangenen Jahren an diesem Standort eingestellt haben. Hier bietet sich die große Chance, in exponierter Lage eine städtebauliche Erneuerung einzuleiten, die zu einer nachhaltigen Aufwertung des Hemelinger Zentralbereichs beitragen kann.

Im Rahmen der hier dokumentierten städtebaulichen Studie, die unter intensiver Einbeziehung der Öffentlichkeit und des Hemelinger Beirates entstanden ist, wurden Ideen für die Perspektiven des Standortes zwischen dem geplanten Haltepunkt Föhrenstraße und der Hemelinger Bahnhofstraße formuliert, die Flächenpotentiale analysiert und konzeptionelle Vorschläge

entwickelt, wie der Bereich zukünftig erschlossen, genutzt und bebaut werden kann. Dabei wird deutlich, welche Funktion das Areal in Bezug auf sein Umfeld und hier insbesondere auch in Hinblick auf die Stärkung des Hemelinger Stadtteilzentrums einnehmen kann. Damit knüpft der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gemeinsam mit dem Senator Wirtschaft, Arbeit und Häfen an eine Vereinbarung mit dem Beirat Hemelingen an.

Die Ergebnisse der Studie dienen als Grundlage für die Formulierung der wesentlichen Planungsziele für die nunmehr anstehende Bauleitplanung.

Iris Reuther
Senatsbaudirektorin



Anlass und Aufgabenstellung

Die Entwicklung Hemelings ist von einer Nutzungsmischung aus Arbeiten und Wohnen geprägt. Viele traditionsreiche Unternehmen wie Nordmende, die Silberwarenfabrik Wilkens & Söhne oder Borgward haben in Hemelingen produziert und sind teilweise bis heute ansässig. Die Industriegeschichte hatte in der Vergangenheit einen starken Einfluss auf das Stadtbild und ist dort auch heute noch deutlich ablesbar.

Zu den prägenden Unternehmen in Hemelingen gehörten bis in die jüngere Vergangenheit Könecke Fleischwaren und Coca-Cola, deren Standorte benachbart unmittelbar westlich der Hemelinger Bahnhofstraße und damit auf exponierter Fläche im Stadtteil lagen. Dieses Areal wurde bereits seit dem 19. Jahrhundert gewerblich genutzt, im südlichen Teil über 100 Jahre (1876 bis 1981) durch die Hemelinger Aktien-Brauerei AG, erhalten sind aus dieser Zeit der markante und weithin sichtbare Brauereiturm sowie einzelne Wohnhäuser für Betriebsangehörige; im nördlichen Teil durch verschiedene und wechselnde Unternehmen und nach dem 2. Weltkrieg durch Könecke Fleischwaren, einen der größten Fleischereibetriebe in Bremen. Der Standort der Hemelinger Aktien-Brauerei wurde 1985 durch die Brauerei Beck & Co. übernommen, und von 2007 bis 2017 produzierte zuletzt Coca-Cola. Könecke fusionierte 2006 mit der Firma Tönnies Holding GmbH & Co. KG, 2012 zog die Firma nach Delmenhorst, seitdem wird das Gelände in Teilen nur noch als Lagerfläche genutzt, einzig das ehemalige Verwaltungsgebäude ist an die ZwischenzeitZentrale vermietet und hat damit noch eine aktive Funktion als Übergangsnutzung.

Durch die Standortaufgaben gingen zahlreiche Arbeitsplätze in Hemelingen verloren, was sich negativ auf die Gesamtsituation im Hemelinger Zentrum auswirkte. Es ergibt sich durch die Betriebsverlagerungen jedoch nunmehr auch eine Chance für die Entwicklung Hemelings in zentraler Lage. Die Entwicklung eines urbanen Quartiers kann zu einer nachhaltigen Belebung der angrenzenden Hemelinger Bahnhofstraße beitragen. Ziel ist es, den historischen Charakter des Straßenzuges als „Schlagader“ Hemelings und Mittelpunkt des Stadtteils mit neuen Geschäften, Gastronomie und kulturellen Angeboten zu forcieren und günstige Rahmenbedingungen für ein prosperierendes Stadtle-

ben an diesem Ort zu schaffen. Darüber hinaus sind bei der weiteren Entwicklung Fragen zu klären, die sich durch die Öffnung der Industrieariale ergeben. Unter anderem sind dieses:

- Wie und wo soll auf dem Gelände gewohnt werden?
- Welche Nutzungsmischung soll entstehen?
- Wo kann eingekauft werden?
- Was ist mit dem Lärmschutz?
- Wo liegen die Grünflächen und wie geht man mit dem Regenwasser um?
- Kann eine Verbindung Richtung Weser geschaffen werden?
- Was muss getan werden, um die Umsetzung des Konzeptes zu ermöglichen?

Aufbau der Studie

Durchführung einer Bestandsanalyse und Formulierung von Entwicklungszielen

Bisher vorliegende Planungen, Gutachten und Konzepte für das Plangebiet wurden zusammengefasst. Darüber hinaus gab es eine Bestandsanalyse vor Ort. Die Hallen wurden begutachtet und auf mögliche Verwertbarkeiten untersucht. Die Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit, das Gelände zu erkunden. Die Ergebnisse mündeten in der Formulierung von Entwicklungszielen.

Phase 1

Nutzungskonzept und städtebauliche Varianten

Es wurden mehrere Erschließungs- und Nutzungskonzepte erarbeitet und mit der interessierten Hemelinger Bevölkerung diskutiert. In der Diskussion kristallisierte sich eine Vorzugsvariante heraus, die Grundlage für die weiteren Überlegungen wurde.

Phase 2

Entwicklung eines Konzeptes

Die Vorzugsvariante wurde zu einem städtebaulichen Strukturkonzept weiterentwickelt. Ein städtebaulicher Testentwurf visualisierte ein mögliches Strukturkonzept. Zusätzlich sind erforderliche Schritte zur Umsetzung des Konzeptes dargelegt worden.

Phase 3

Rechte Seite: Luftbild zur Bestandssituation von Könecke und Coca-Cola sowie der Umgebungsstrukturen.



Beteiligung der Öffentlichkeit

Bei der Bearbeitung der Studie wurde Wert auf einen transparenten und offenen Planungsprozess gelegt. Die Koordination erfolgte über eine eigens eingerichtete Projektgruppe. In Fachgesprächen wurden städtische Ressorts und Institutionen des Stadtteils wie das Ortsamt und das Stadtteilmanagement zu bestimmten Fragestellungen hinzugezogen. Um Ideen und Wünsche der Hemelinger Bevölkerung in den Planungsprozess zu integrieren, fanden öffentliche Veranstaltungen sowie Präsentationen im Beirat statt. Zusätzlich gab es Abstimmungsgespräche mit Vertretern der beiden Haupteigentümer.

Stadtteilspaziergang und Infoabend

Am 21. März 2017 nutzten rund 75 Interessierte die Gelegenheit, die ehemaligen Betriebsflächen kennenzulernen. Die Teilnehmenden konnten die Gewerbehallen erkunden und sich einen unmittelbaren Eindruck von der Dimension des Areals verschaffen. Im Anschluss an den „Spaziergang“ wurden im Bürgerhaus Hemelingen erste Ergebnisse der Bestandsanalyse vorgestellt und mögliche Entwicklungsziele aufgezeigt. Diese wurden von den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und bewertet.

Ideenwerkstatt

Am 29. Mai 2017 kamen rund 50 Bürgerinnen und Bürger zu einer Ideenwerkstatt zusammen und diskutierten unterschiedliche von den Planungsbüros erarbeitete Entwicklungsvorschläge unter den Schwerpunkten „Freiraum“, „Besondere Orte, Identität und Gebäudetypologien“ sowie „Nutzungen und Erschließung“. Es konnte in Arbeitsgruppen aktiv – mit Stift und Papier – an Plänen und Skizzen gearbeitet werden. Eine Unterstützung erfolgte dabei durch Fachplaner. Im Ergebnis wurde von allen Arbeitsgruppen ein gemeinsamer Vorschlag präferiert. Wichtig waren den Teilnehmenden unter anderem eine gute Durchquerbarkeit des Areals für den Fuß- und Radverkehr, die Stärkung der Hemelinger Bahnhofstraße durch ergänzende Angebote, viel Grün im öffentlichen Raum, geschützte private Bereiche, ein zentraler Platz als Treffpunkt sowie eine Mischung verschiedener Gebäudetypen und Nutzungen.



Das öffentliche Interesse war enorm, Presse und Fernsehen berichteten

Das Plangebiet in seiner Umgebung

Das Plangebiet befindet sich an der Schnittstelle der drei Ortsteile Hemelingen, Hastedt und Sebaldsbrück und ist rd. 11 ha groß, wovon ca. 8,4 ha auf die Grundstücke von Könecke und Coca-Cola entfallen.

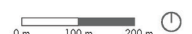
Stadtteilentwicklung

Der Strukturwandel in Hemelingen hat deutliche Spuren hinterlassen; Brachflächen, Leerstände und eine geringe Investitionsneigung waren dafür kennzeichnend. Im Jahre 1997 wurden daher einige Teile Hemelings als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Schwerpunkt der Sanierungsmaßnahmen war die gestalterische Aufwertung der Hemelinger Bahnhofstraße und der umgebenden Wohnstraßen. An der Hemelinger Bahnhofstraße entstand zudem ein Platz mit Sitzmöglichkeiten und einer Skulptur. Zur Stärkung des Nahversorgungsangebots wurde darüber hinaus die Entwicklung eines kleineren Fachmarktzentrums an der Osenbrückstraße flankiert, im Wesentlichen bestehend aus einem Lebensmitteldiscounter, einem Drogeriemarkt und einem Bäcker.

Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept
Bremen hat seit dem Jahr 2009 ein kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept. Dieses setzt sich mit dem Einzelhandel auseinander und definiert Handlungsfelder für eine zukünftige Entwicklung. Typisch für Hemelingen sind „autoorientierte“ größere Einzelhandelskomplexe am Rande des Stadtteils. In zentraler Lage gibt es, bis auf wenige kleinere Läden, kaum Einkaufsmöglichkeiten. Diese Situation hat sich auch nach der Sanierung der Hemelinger Bahnhofstraße nicht wesentlich verändert, so dass die Funktion eines Stadtteilzentrums derzeit nicht gegeben ist. Das Zentren- und Nahversorgungskonzept wird derzeit fortgeschrieben. Auch in der Fortschreibung wird die Hemelinger Bahnhofstraße als „perspektivisches Stadtteilzentrum“ definiert. Um die Tragfähigkeit dieser Konzeption zu überprüfen, wurde zusätzlich eine vertiefende Untersuchung für den Hemelinger Zentralbereich durchgeführt. Im Ergebnis wird die Perspektive der Hemelinger Bahnhofstraße aufgrund der möglichen neuen Potenziale der angrenzenden Gewerbeareale grundsätzlich positiv gesehen. Die Gutachter empfehlen die Stärkung



Plangebiet und wichtige Nutzungen in der Umgebung



des Zentrums durch einen Lebensmittelvollsortimenter mit 1.500 bis 2.000 m² Verkaufsfläche in Ergänzung des bestehenden Fachmarktzentrums und als Pendant zum Hemelinger Marktplatz sowie weitere Fachmärkte insbesondere aus dem Bereich Kleidung, Elektro- und Haushaltsgeräte.

Landschaftsprogramm

Hemelingen wird im Landschaftsprogramm der Stadt Bremen als Stadtteil mit einer Unterversorgung an Grünräumen eingestuft. Eine bessere Erreichbarkeit und Vernetzung der Erholungsräume haben im Stadtteil eine hohe Priorität.

Demografie

Seit 2010 nimmt die Hemelinger Bevölkerung aufgrund eines positiven Wanderungssaldos wieder zu. Dabei bleibt Hemelingen verglichen mit dem bremischen Durchschnitt jung. Der Anteil von 10- bis 18-Jährigen wird voraussichtlich bis 2030 noch weiter zunehmen. Demgegenüber wird der Anteil der älteren Bevölkerung voraussichtlich zurückgehen.

Aktuelle Entwicklungen

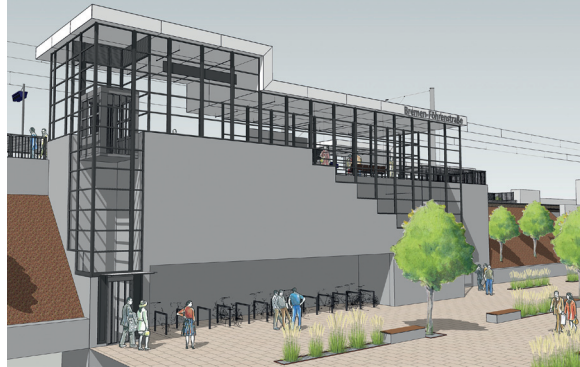
In Hemelingen zeichnen sich neue relevante Entwicklungen für den Stadtteil ab, die von daher in die städtebauliche Studie einbezogen wurden.

Verlegung und Neubau Zeppelinbrücke

Die „Zeppelinbrücke“ ist in die Jahre gekommen und muss durch einen Neubau ersetzt werden. Die neue Brücke wird etwa in 50 m Entfernung in Richtung Hastedt entstehen. Dieses hat Auswirkungen auf den bestehenden Heerstraßenzug und den öffentlichen Raum. Im Zuge der Brückenverschiebung kann der Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden.

Neuer Haltepunkt Föhrenstraße

Eine bedeutsame Maßnahme im Gebiet wird der geplante Neubau eines Umsteigeknotens im Bereich der Föhrenstraße sein; hier werden in naher Zukunft zwei Bahnhaltunkte für den Regionalverkehr entstehen, die ergänzt werden durch einen Ausbau vorhandener Straßenbahn- und Bushaltestellen. Der heutige Sebaldsbrücker Bahnhof am Nordende der Hemelinger Bahnhofstraße wird dann entfallen. Der neue Haltepunkt markiert zukünftig den „Auftritt“ zum Hemelinger Zentrum und soll durch entsprechende Gebäude und eine Platzfläche angemessen baulich flankiert werden. Denkbar sind hier auch einige kleinere Läden und Dienstleister.



Vorschlag für eine mögliche Gestaltung des Haltepunktes Föhrenstraße (oben)

Weserraum und Allerhafen

Südwestlich vom Plangebiet liegt in fußläufiger Entfernung der Weserraum, der allerdings für die Hemelinger Bevölkerung durch Hafen- und Gewerbeflächen sowie Verkehrstrassen nur schwer zu erreichen ist. Diese Situation soll sich ggf. perspektivisch schrittweise verändern. Vorstellbar wäre eine Aufwertung des Allerhafens und eine verbesserte Zuwegung über das Plangebiet. Eine Veränderung der Situation kann jedoch nur in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden erfolgen.



Allerhafenbecken mit angrenzendem Weserraum

Fahrradpremiumroute

Die Stadt Bremen hat im Rahmen seines Verkehrsentwicklungsplanes neue durchgehende Radwegerrouten definiert („Premiumrouten“), die sukzessive ausgebaut werden sollen. Ein Streckenabschnitt verläuft durch die Ahlringstraße in Richtung Tamra-Hemelingen-Park.

Bahnübergang Brauerstraße

Die Deutsche Bahn plant, in den nächsten Jahren den Bahnübergang zu sanieren. In diesem Zusammenhang könnte auch die Brauerstraße gestalterisch aufgewertet werden.

Baugebiet Am Sachsdam

Nördlich des Plangebietes ist die Errichtung von ca. 80 Wohnungen im Geschosswohnungsbau beabsichtigt. Die zusätzlichen Bewohner werden zur Stärkung des Hemelinger Zentrums beitragen können.

Stärken und Restriktionen des Plangebietes

Grundsätzlich lassen sich folgende Entwicklungschancen herausstellen:

- Das Areal hat eine zentrale Lage im Stadtteil und eine gute Verkehrsanbindung.
- Die Hemelinger Bahnhofstraße hat erhebliche Entwicklungspotentiale und kann den historischen Charme eines gewachsenen Quartiers bieten.



Historisch gewachsene Hemelinger Bahnhofstraße

- Im Zentrum gibt es bereits Nahversorgungseinrichtungen sowie Dienstleistungen unterschiedlichster Art sowie soziale und kulturelle Angebote.
- Es kann neuer Wohnraum in beträchtlicher Größenordnung geschaffen werden.
- Auf der Fläche kann sich ein Pilotprojekt für ein größeres zusammenhängendes Quartier mit vielfältigen Nutzungen entwickeln (Urbanes Gebiet).
- Die Neubelebung des Gebietes kann deutliche, positive Impulse für das Umfeld zur Folge haben.
- Die Öffnung des Bereiches fördert die Vernetzung zwischen den Ortsteilen in signifikanter Weise.
- Durch die parallele Einrichtung des neuen Haltepunktes an der Föhrenstraße entsteht ein zusätzlicher Entwicklungsschub.
- Neue Grünanlagen und Plätze können zur Aufwertung und Imageverbesserung des Stadtteils insgesamt beitragen.

Folgende Entwicklungshemmnisse gilt es bei der Planung zu überwinden:

- Die Flächen sind durch die Lage zwischen Bahnstrecken und der Hauptstraße relativ stark verlärmert und müssen entsprechend „geschützt“ werden.

- Hauptstraßen und Gleisanlagen bilden Barrieren zu benachbarten Quartieren.



Trennende Barrierewirkung der Bahnstrecken

- Im Boden befinden sich aufgrund der langjährigen industriellen Vornutzungen teilweise Altablagerungen, deren Beseitigung mit Kosten verbunden ist.
- Der Hemelinger Marktplatz wird seiner ursprünglich gedachten Funktion nicht gerecht und ist als Treffpunkt nur sehr verhalten angenommen worden.
- Der Rückbau der Gewerbehallen verursacht relativ hohe Investitionskosten.



Gewerbehallen der Fleischwarenfabrik Könecke

- Die Flächen befinden sich nicht in städtischem Eigentum, so dass die Stadtgemeinde nur bedingt Einfluss auf die Entwicklung nehmen kann und grundsätzlich auf die Mitwirkungsbereitschaft der Privateigentümer angewiesen ist.
- Die vorhandenen großflächigen Einzelhandelsstandorte in Hemelingen erschweren die Entwicklung der Hemelinger Bahnhofstraße, da sie einen erheblichen Teil der Kaufkraft binden.

Allgemeine Entwicklungsziele

Auf Grundlage der Untersuchungen und Diskussionen wurden grundsätzliche Entwicklungsziele für das Areal definiert, die im weiteren Planungsprozess zu konkretisieren waren. Folgende wesentlichen Ziele für das Areal und für das Hemelinger Zentrum haben sich dabei herauskristallisiert:



- Schaffung von attraktiven Wohnangeboten für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen



- Schaffung von Voraussetzungen für eine vielfältige Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholung



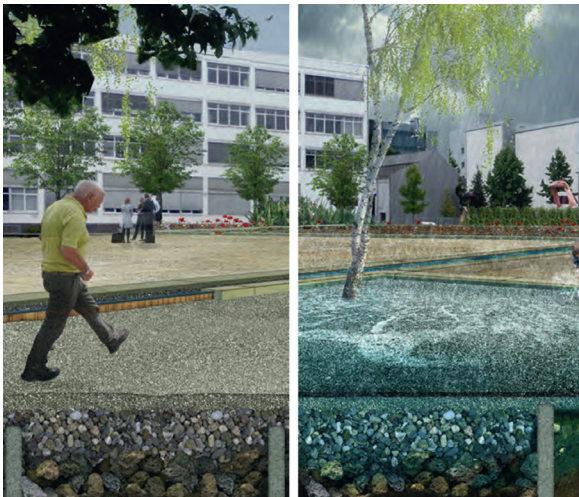
- Wiederbelebung und nachhaltige Stärkung der Hemelinger Bahnhofstraße als urbane „Schlagader“ Hemelingens



- Bessere Vernetzung der Ortsteile Hemelingen, Hasstedt und Sebaldsbrück über das Quartier durch neue Wegeverbindungen



- Nachhaltige Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten durch neue Grünflächen und Verbindungen zu umliegenden Grün- und Freiräumen



- Klimagerechtes Quartier, mit besonderem Augenmerk auf den Umgang mit Regenwasser und auf ökologische Bauweisen



- Barrierearme Gestaltung der öffentlichen Räume für eine gute Nutzbarkeit auch für ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen



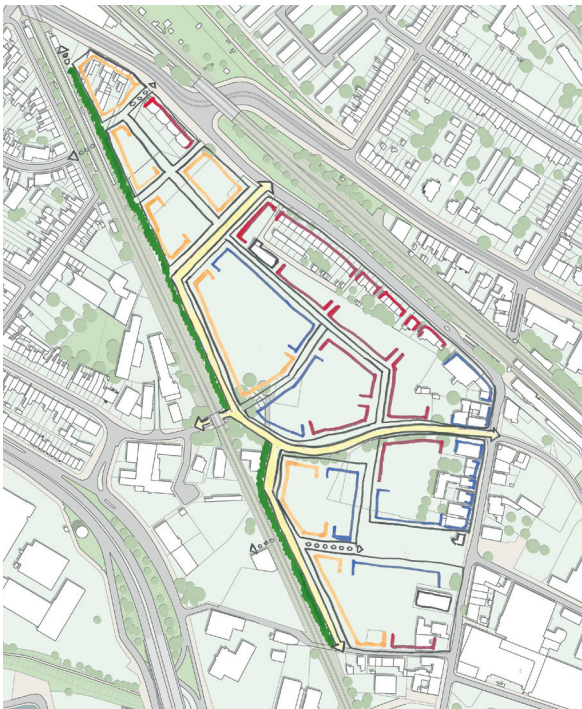
- Neuer Marktplatz, als zentraler Baustein im Quartier und „Impulsgeber“ für die Hemelinger Bahnhofstraße



- Beginn eines Imagewandels für Hemelingen durch das neue Quartier

So könnte das Gebiet erschlossen werden

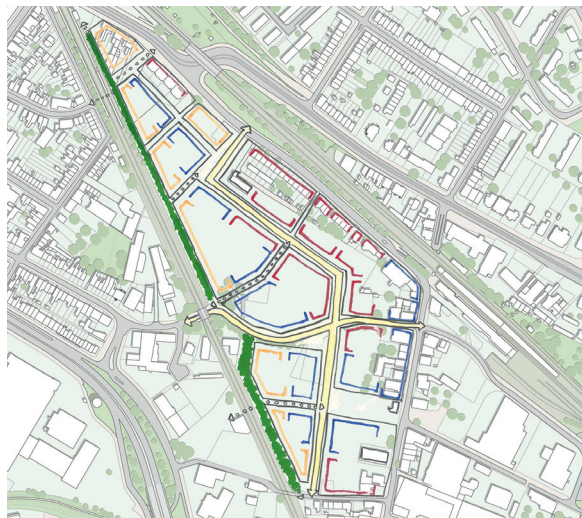
Im Planungsprozess wurden drei Erschließungsvarianten entwickelt. Alle drei Varianten stimmen darin überein, dass eine Zu- und Abfahrt sowohl von Norden (Zum Sebaldsbrücker Bahnhof) als auch von Süden (Brauerstraße) erfolgen sollte, und dass die Ahlringstraße als Verbindung nach Hastedt eine wichtige Funktion übernimmt. Alle Varianten sehen ebenfalls ein Pendant zum Hemelinger Marktplatz sowie eine Grünachse bzw. Straße entlang des Bahndammes vor. Im Einzelnen ergeben sich folgende Alternativen:



Variante 2 – „Erschließung an der Bahn“:

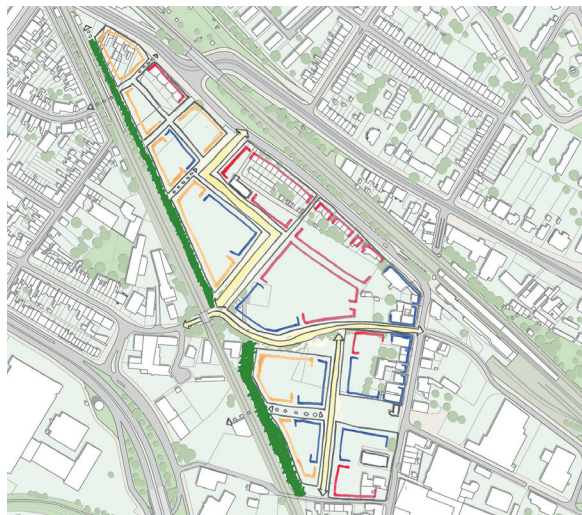
Haupterschließung verläuft entlang des Bahndammes.
Nachteil: Einseitige Erschließung
Vorteil: Die Lärmquellen werden gebündelt und der Innenbereich kann über gebietsinterne Wohnstraßen und Wohnwege erschlossen werden. Es entsteht ein zusammenhängendes Quartier mit geringem Verkehrsaufkommen und hohen Freiraumqualitäten

Diese Variante wurde favorisiert.



Variante 1 – „Paralleles Rückgrat“:

Haupterschließung inmitten des Gebietes, parallel zur Bahnhofstraße und Zum Sebaldsbrücker Bahnhof.
Nachteil: Der Innenbereich des Quartiers wird durch interne Verkehre belastet, das Gebiet wird geteilt.



Variante 3 – „Nord-/Südquartier“:

Die Bereiche nördlich und südlich der Ahlringstraße werden getrennt erschlossen.
Nachteil: Jedes Teilquartier hat eine mittlere Erschließungsstraße und damit relative hohe Lärmbelastung und der Gesamtbereich wird geteilt.
Vorteil: Die Teilquartiere können ggf. unabhängig voneinander entwickelt werden.

Entwicklung eines Strukturkonzeptes

Der weitere Planungsprozess baut auf der favorisierten Erschließungsvariante 2 „Erschließung an der Bahn“ auf. Es wurde ein Strukturkonzept mit ersten Aussagen zu Städtebau, Nutzungen und Freiräumen für das Gesamtgebiet erarbeitet. Kernaussage ist eine Mischung der Nutzungen. Das Wohnen konzentriert sich in den Innenbereichen, gewerbliche Nutzungen, Büros und Dienstleistungen, Sonderwohnformen wie Studentenwohnheime etc. an den bahnseitigen Rändern. Analog hierzu sind die höheren Gebäude insbesondere auch aus Lärmschutzaspekten in möglichst geschlossener Bauweise der Bahn zugewandt; in den inneren Bereichen sind die Gebäudehöhen und Haustypen flexibler zu handhaben. Die Haupteerschließungsstraße verläuft entlang des Bahndammes. Das Gebiet schließt im Norden an die Straße „Zum Sebaldsbrücker Bahnhof“ an und mündet über die südlich gelegene Brauerstraße in die Hemelinger Bahnhofstraße. Die inneren Bereiche sind weitestgehend verkehrsarm und können vielfältig genutzt werden.

Ein besonderes Thema ist der Umgang mit der relativ starken Verlärmung insbesondere durch die auf einem Bahndamm verlaufenden Zugverkehre von Bremen in Richtung Osnabrück, die unmittelbar am Plangebiet vorbeiführen. Da auf absehbare Zeit nicht von einer Lärmschutzwand auszugehen ist, muss die Lärmminde- rung bei einer Umsetzung der Planungsabsichten über Abstände und randständige Baukörper erfolgen. Das Strukturkonzept sieht aus diesem Grunde eine Bündel-

lung mehrerer Funktionen zwischen Bahndamm und Bauflächen vor, die eine Haupteerschließungsstraße, einen separat geführten Radweg innerhalb eines Grünzuges, Regenwasserrückhaltung und Gebäudekörper mit relativ großer Vorzone (ggf. für Anlieferungen) umfassen. Die rückwärtig liegenden Wohngebäude können so weitestgehend vor Lärm geschützt und von Autoverkehren freigehalten werden.

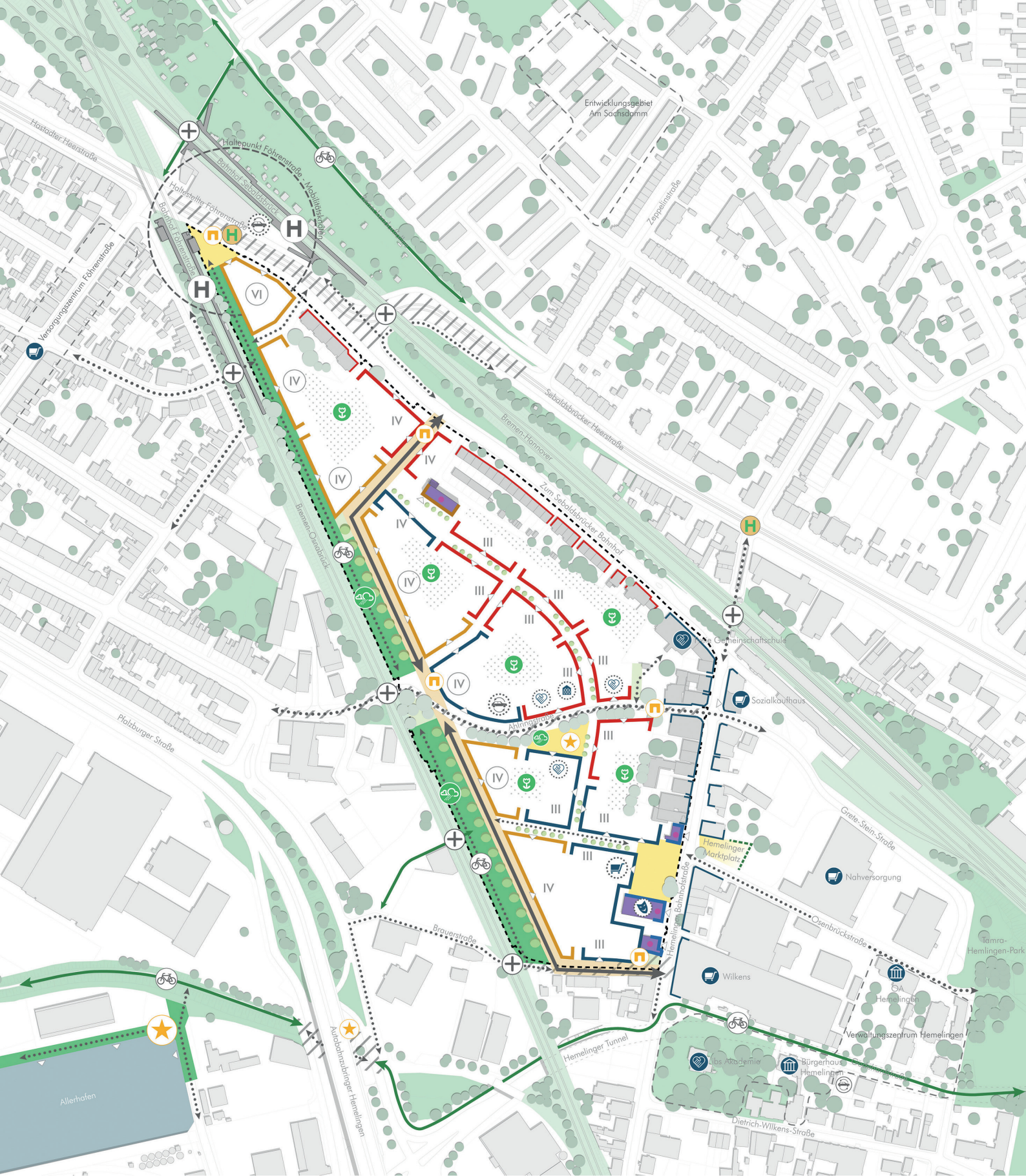
Entlang der Ahrlingstraße, die eine zentrale Verbindungsfunktion zwischen den Ortsteilen hat, bieten sich aufgrund der guten Erreichbarkeit Einrichtungen für den Gemeinbedarf an (z.B. Kita, Seniorenheim). Entstehen könnte hier ebenfalls ein Quartiersplatz, ggf. in Kombination mit einem Spielplatz. Die gebietsprä- genden Bäume in der Ahrlingstraße sind zu erhalten und können durch weitere Baumpflanzungen ergänzt werden.

Am geplanten Haltepunkt Föhrenstraße im äußersten Nordzipfel des Plangebietes ergibt sich eine weitere öffentliche Platzfläche, die durch ein höheres markantes Gebäude, z.B. mit Büronutzungen, bahnbezogenen kleineren Läden oder auch durch ein Hotel, baulich betont werden kann. Ziel ist es, an diesem Ort einen deutlichen städtebaulichen Auftakt als „Eingangssituation“ nach Hemelingen zu konzipieren.

Ein wichtiger Aspekt ist die Entwicklung eines neuen attraktiven Platzes an der Hemelinger Bahnhofstraße



Beispielbild für den parallel zur Erschließung verlaufenden Grünzug



Strukturkonzept



Städtebau und Nutzungen

- Plangebiet städtebauliche Studie
- Gewerbliche Nutzung (Raumkante)
- Mischnutzung (Raumkante)
- Wohnnutzung (Raumkante)
- Erhaltenswerte Gebäude mit Sanierungsbedarf
- Anzahl Vollgeschosse
- Mindestanzahl Vollgeschosse
- Adressierung / Ausrichtung
- Standortoption für Baugemeinschaften

- Quartiersplatz
- Besonderer Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Gestaltqualität
- Quartiers- und/oder Stadteingang
- Bestehende soziale Nutzung
- Standortoptionen für soziale Nutzungen
- Standortoptionen für kulturelle Nutzungen
- Bestehender Einzelhandel
- Standortoptionen für Einzelhandel
- Verwaltungseinrichtung

Freiraum

- Neue Freiraumstrukturen
- Themenfelder Freiraum
- Neue Baumstrukturen
- Grüne Innenhofbereiche
- Ausbau bestehender Freiraumverbindungen
- Neue Fuß- und Radwegverbindungen
- Grüne Raumkante schaffen
- Flächen zur Klimaanpassung

Erschließung

- Haupteerschließung
- Anliegerstraßen
- Ausbau Tunnel, Übergänge etc.
- Ausbau bestehender Straßen
- Standortoption für Car- & Bikesharing
- neuer Bahnhof
- Straßenbahnhaltepunkt
- Neuer Straßenbahnhaltepunkt



Beispielbilder einer markanten Bebauung mit vorgelagerter öffentlicher Platzfläche am geplanten Haltepunkt Föhrenstraße

als Pendant zum bestehenden Marktplatz. Der Bereich kann dadurch insgesamt aufwertet und gestärkt werden. Dieses soll einhergehen mit der Ansiedlung eines Vollsortimenters, der ggf. durch weitere Verkaufseinrichtungen ergänzt wird. Gemeinsam mit dem bereits bestehenden Fachmarktzentrum kann sich so ein deutlicher Entwicklungsschwerpunkt herausbilden. Weitere Angebote aus dem kulturellen und gastronomischen Bereich (z.B. im sogenannten Brauerhaus und im Bunker) sollen für eine möglichst intensive Besucherfrequenz sorgen und damit entscheidende Impulse für eine nachhaltige Belebung der Hemelinger Bahnhofstraße ermöglichen. Unabdingbar sind in diesem Zusammenhang die attraktive Gestaltung und eine angemessene räumliche Einfassung des Platzes; Parkplätze und eingeschossige Flachbauten wären hier kontraproduktiv. Der Einzelhandelskomplex soll daher mit weiteren Nutzungen in den Obergeschossen ergänzt werden.

Diese fachliche Einschätzung zur weiteren Einzelhandelsentwicklung an der Hemelinger Bahnhofstraße wird durch Aussagen der Gutachter gestützt, aber noch nicht von allen betroffenen Grundstückseigentümern geteilt. Die Frage ist daher im weiteren Planungsprozess zu klären.

Aufgrund der zentralen Lage kommt dem Plangebiet als Ganzem in besonderem Maße eine Verbindungsfunktion zu. Das Konzept sieht daher eine netzartige Verknüpfung wichtiger Funktionsräume vor. Hierzu gehören unter anderem eine bessere Anbindung des

Tamra-Hemelingen-Parks durch attraktive weiterführende Wege über den Hemelinger Marktplatz und über die Ahlringstraße nach Hastedt und zum Haltepunkt Föhrenstraße. Ein besonderes Anliegen in Hemelingen ist auch die Erreichbarkeit des Weserraumes, der zwar relativ nah gelegen, aber durch gewerbliche Flächen und Verkehrsträger nur schwer zugänglich ist. Vorgeschlagen wird daher als perspektivisches Entwicklungsziel eine Wegführung in Richtung Allerhafen mit einer möglichst attraktiven Unterquerung des Hemelinger Autobahnzubringers.



Beispielbild für die Gestaltung des Hemelinger Marktplatzes

Städtebauliches Konzept

Aufbauend auf den strukturellen Überlegungen wurde ein städtebauliches Konzept entwickelt, das veranschaulichen soll, wie sich das Gebiet zukünftig baulich und räumlich darstellen kann. Hier sind vor allem folgende Aspekte zu nennen:

Baustruktur

Aufgrund der zentralen Lage des Areals, sieht das Konzept eine relativ hohe bauliche Dichte vor.

Entlang des Bahndammes sollen weitestgehend geschlossene Baukörper mit vier bis fünf Geschossen und gewerblichen oder gemischten Nutzungen entstehen, die u.a. auch eine lärmschützende Funktion erfüllen müssen. Rückwärtig sind die Baustrukturen kleinteiliger und auf Wohnungsbau ausgerichtet. Hier können z.B. Stadthäuser oder Geschosswohnungen mit drei bis vier Geschossen errichtet werden.

Ein höheres Gebäude mit vorgelagerter Platzfläche und kleineren Ladenstrukturen im Erdgeschoss wird für den geplanten Haltepunkt Föhrenstraße vorgeschlagen. Von besonderer Bedeutung ist der neue Hemelinger Marktplatz, der mehrgeschossig eingerahmt wird und sich zu einem urbanen prosperierenden Treffpunkt entwickeln soll.

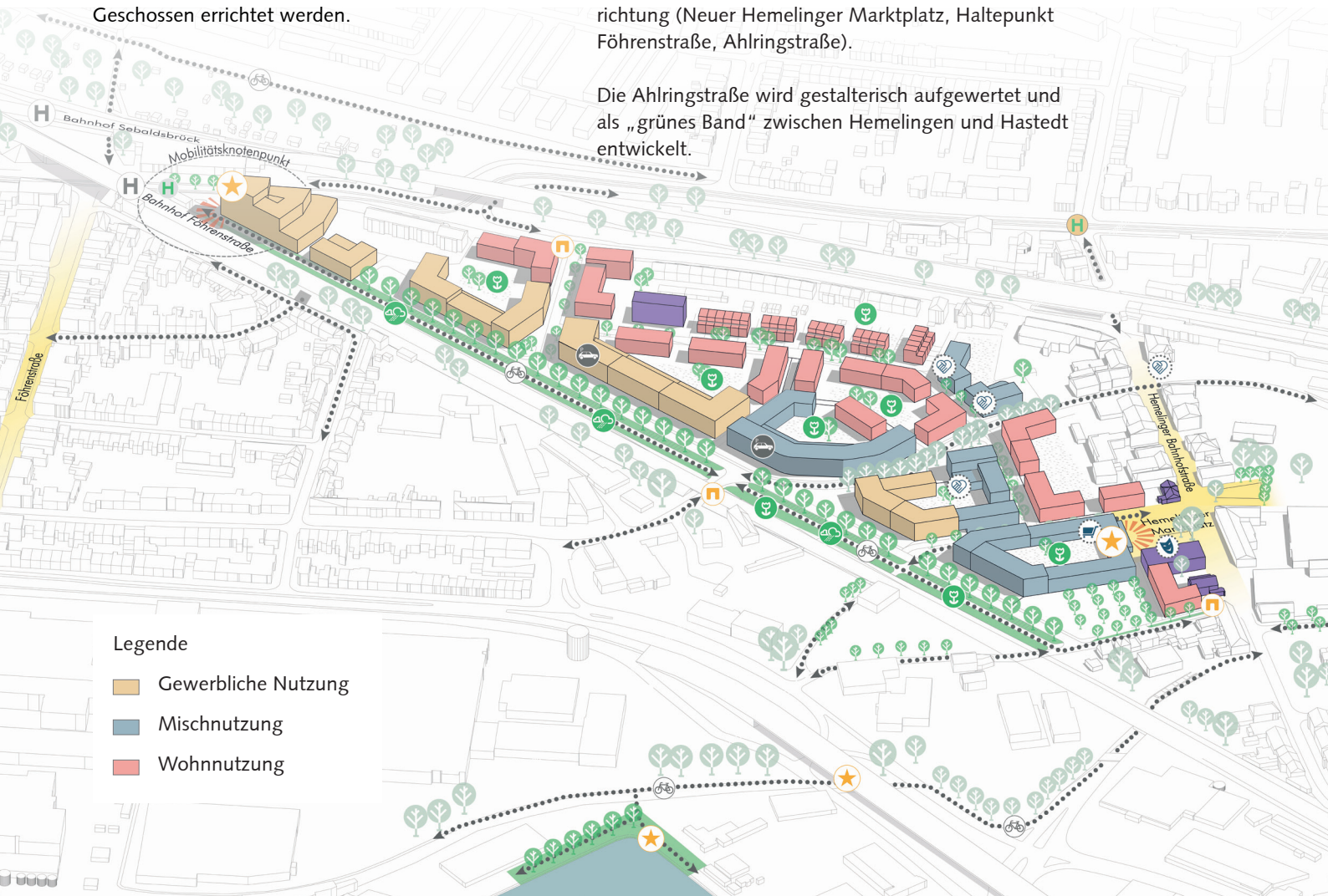
Öffentliche Räume

Im Gebiet sollen unterschiedliche Straßenräume für vielfältige Aktivitäten entstehen. Der Verkehr konzentriert sich im Wesentlichen auf die Gebietsränder, in den internen Straßen gibt es daher nur eingeschränkte Parkmöglichkeiten. Stellplätze sollten überwiegend in Quartiersgaragen zusammengefasst werden. Über das Gebiet werden verschiedene Plätze verteilt, jeweils mit einer spezifischen lageabhängigen Ausrichtung (Neuer Hemelinger Marktplatz, Haltepunkt Föhrenstraße, Ahrlingstraße).

Die Ahrlingstraße wird gestalterisch aufgewertet und als „grünes Band“ zwischen Hemelingen und Hastedt entwickelt.

Legende

- Gewerbliche Nutzung
- Mischnutzung
- Wohnnutzung





Beispielbild für eine Wohnstraße

Grün- und Freiräume

Entlang des Bahndammes wird ein breiter Grünzug entwickelt, die Wohnstraßen sollen durch Bäume, Hecken und begrünte Fassaden geprägt sein. In der Ahlringstraße wird ein öffentlicher Spielplatz vorgesehen, ggf. in Kombination mit einer Kindertagesstätte. Private und öffentliche Freiräume sollen möglichst gemeinsam nutzbar sein.

Nutzungen

Insgesamt sieht das Konzept ein breites Nutzungsspektrum als Voraussetzung für urbanes Stadtleben vor. Wohnverträgliches Gewerbe konzentriert sich auf die Gebietsränder und auf den Bereich des geplanten Haltepunktes. In diesen Lagen können auch Büros, Studentenwohnungen, Seniorenwohnen, Boardinghouses, Hotel oder ggf. Quartiersgaragen entstehen. Einkaufen und Gastronomie sowie Kultur werden am Hemelinger Marktplatz und auf der Hemelinger Bahnhofstraße zusammengeführt.

In den inneren Bereichen ist ruhiges Wohnen in unterschiedlichen Gebäudetypen möglich; der Anteil an sozialem Wohnungsbau beträgt mindestens 25%.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Studie ist im Kontext zu anderen Entwicklungen im näheren und weiteren Umfeld des Plangebietes zu sehen. In den östlichen Bremer Stadtgebieten sind zahlreiche Wohnprojekte unterschiedlicher Art in Vorbereitung oder bereits in der Umsetzung. Neben Neubauprojekten im Wohnungsbau sind im Bremer Osten, und im Besonderen in Hemelingen, auch gewerbliche Umstrukturierungsprozesse von großer Relevanz für die Stadtentwicklung. Ein wesentlicher Baustein ist in diesem Zusammenhang die Neubelebung der großen Industriebrache im Herzen Hemelings. Die Studie bietet hierfür eine richtungsweisende Orientierung. Es wurden konkrete Möglichkeiten aufgezeigt und teilweise bildhaft dargestellt. Die Studie ist unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit und der Lokalpolitik entstanden; die Ergebnisse sind auf eine große Akzeptanz im Stadtteil gestoßen und haben sich insofern als konsensfähig erwiesen.

Als nächster Planungsschritt ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes vorgesehen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden die Ergebnisse der Studie in die Formulierung der Planungsziele einfließen.

Im Weiteren steht die Untersuchung bestimmter planungsrelevanter Aspekte an. Erforderlich sind konkrete Aussagen zum Verkehrslärm und hier insbesondere zu den Immissionen der Bahn, zu Gerüchen aus umgebenden industriellen und gewerblichen Nutzungen und zu Verunreinigungen im Boden durch Altlasten. Einer vertiefenden Betrachtung bedarf auch die verkehrliche Erschließung des neuen Quartiers und die Auswirkungen auf die Umgebung; hier ist auch der Haltepunkt Föhrenstraße von Relevanz, da sich die Verkehrssituation an diesem Ort zukünftig verändern wird. Von großer Bedeutung sind ebenfalls Aspekte des Klimawandels; auch zu diesem Thema sind Maßnahmen zu definieren bezüglich des Umgangs mit Regenwasser, Energie, Ökologie und Begrünungen.

Die vorliegende Studie trifft konzeptionelle Aussagen und bedarf der Konkretisierung und Ergänzung durch vertiefende Untersuchungen aus den genannten Bereichen. Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen des Areals, der exponierten stadträumlichen Lage sowie der erheblichen Bedeutung für den Stadtteil Hemelingen ist auf Grundlage der Studie eine weitere städtebauliche und freiraumplanerische Qualifizierung erforderlich.

**Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr**



**Freie
Hansestadt
Bremen**

**Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen**



**Freie
Hansestadt
Bremen**

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓