

Stand 02.11.2022

Abschlussbericht Sanierungsverfahren Hemelingen

1 Einleitung

Aufgrund ausgeprägter städtebaulicher Missstände im Stadtteil Hemelingen, ausgelöst durch eine ungeordnete Entwicklung von Wohn- und Gewerbenutzungen, wurde Ende der 1980er Jahre beschlossen, vorbereitende Untersuchungen zur Festlegung als Sanierungsgebiet nach dem Baugesetzbuch einzuleiten. Die Beeinträchtigung der Wohnnutzungen durch die Expansion der anliegenden Gewerbebetriebe und die dadurch ausgelösten Gewerbeverkehre galt es zu minimieren und gleichzeitig den Gewerbebestandort zu erhalten. Bedingung war jedoch zunächst ein übergeordnetes Projekt: Bereits im Flächennutzungsplan 1983 wurde die Neuordnung des Verkehrsnetzes im Bremer Osten festgelegt. Darin enthalten war ein Tunnel zur wohnstraßenfreien Verbindung zwischen dem Autobahnzubringer Hemelingen und der Sebaldsbrücker Heerstraße. Erst 1996 konnte dessen Umsetzung beschlossen werden. Damit ergab sich die Möglichkeit, anschließend die erforderliche Neuordnung der Wohn- und Gewerbenutzungen in Hemelingen umzusetzen.

Entsprechend wurde 1997 ein Sanierungsgebiet von der Bürgerschaft beschlossen. Im Laufe des Sanierungsverfahrens ergab sich für weitere Projekte die Möglichkeit einer Finanzierung aus Programmen mit der Zielsetzung, die Wirtschaftskraft zu stärken und insbesondere kleinere und mittlere Gewerbebetriebe zu stärken. Damit ergaben sich zusätzlich neue Perspektiven für die städtebauliche Entwicklung und Stärkung Hemelingsens. Daher sind auch diese Maßnahmen mit gesonderter Finanzierung in diesem Abschlussbericht aufgeführt.

2 Vorbereitung und Festlegung als Sanierungsgebiet nach dem Baugesetzbuch

Durch Beschluss der Deputation für das Bauwesen vom 04.07.1990 erfolgte der Beginn vorbereitender Untersuchungen gem. § 141 BauGB. Mit der Durchführung wurde zum 01.02.1991 die GEWOBA in Kooperation mit der Architekten- und Ingenieurgruppe Luc Lepère beauftragt. Als Durchführungszeitraum wurden 18 Monate vereinbart. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle Wohn-, Arbeits- und Lebensbereiche Hemelingsens, dass aus der geschichtlichen Entwicklung durch eine starke Mischung von Wohn- und Gewerbegebieten geprägt war. Problematisch dabei war, dass die großflächigen Industrien (z.B. Fahrzeugbau und Elektronik) nicht nur in freiwerdende gewerbliche Flächen expandierten, sondern auch in bislang intakte Wohnbereiche, so dass städtebauliche Zusammenhänge gestört wurden. Vordringliches Ziel war die Lokalisierung städtebaulicher Missstände, unter anderem vor dem Hintergrund der Frage, ob eine weitere Ausdehnung der gewerblichen Nutzungen unter Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge vertretbar wäre oder ob vorhandene gewerbliche Nutzungen zugunsten einer standortgerechten Ergänzung beeinträchtigter Wohngebiete aufgegeben werden müssten. Nicht zuletzt sollte eine Lösung erarbeitet werden, die die erheblichen gewerblichen Verkehre so steuert, dass deutlich weniger Störungen für die Wohngebiete entstehen.

Zur Erfassung der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet wurde die Bestandsaufnahme in die Abschnitte Nutzung, Verkehr, Stadtbild, Grün- und Freiflächen sowie Mängel und Missstände gegliedert. Im Ergebnis wurden erhebliche städtebauliche Missstände festgestellt, die vor allem aus der ungeordneten Gewerbeentwicklung resultierten. Neben der Expansion der Gewerbe- und Industriebetriebe in angrenzende Wohngebiete war insbesondere

die unzureichende verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und insbesondere an die Autobahn problematisch. Gewerbliche Verkehre (Schwerlast- und Pendlerverkehr zu Schichtwechselzeiten) wurden in großem Umfang über ein hierfür nicht geeignetes Wohnstraßennetz abgewickelt und angrenzende Wohn- und Einkaufsbereiche in unzumutbarem Ausmaß beeinträchtigt. Großflächige, gewerbliche Grundstücke und Gebäude, z.B. im Bereich der Diedrich-Wilkens-Straße, waren seit Jahren kaum noch genutzt und verwahrlosten zusehends. Abwanderung von Geschäften, Aufgabe von Wohnungen und Unterlassung von Instandsetzungsmaßnahmen an den Gebäuden waren die Folge. Zur Verbesserung der Anbindung der Gewerbe- und Industriebetriebe wurde daher der Bau der Tunnelverbindung zwischen dem Autobahnzubringer Hemelingen und der Sebaldsbrücker Heerstraße bestätigt, deren oberirdische Anschlusspunkte am Autobahnzubringer und der Sebaldsbrücker Heerstraße liegen sollten. Der Bau dieses Tunnels konnte 1996 über Mittel aus dem Investitions Sonderprogramm (ISP) des Senats beschlossen werden. Dadurch bot sich nunmehr die Möglichkeit, die Verkehrsbeziehungen in Hemelingen im Interesse beider Nutzungen – Gewerbe und Wohnen - grundlegend neu zu ordnen

Zur Behebung der festgestellten Missstände wurde auf Basis der Ergebnisse der vorbereiteten Untersuchungen das Sanierungsgebiet Hemelingen förmlich festgelegt (Beschluss der Bürgerschaft am 07.10.1997) und die GEWOBA am 22.12.1997 mit der Sanierungsträgerschaft beauftragt. Die Abgrenzung des 62 ha umfassenden Gebietes wurde so gewählt, dass die wesentlichen Sanierungsmaßnahmen innerhalb des Gebietes lagen.

Der Ortsteil Hemelingen wurde zudem als EU-Ziel-2-Gebiet für den Förderzeitraum 2000-2006 ausgewiesen. Aufgrund entsprechender Ergebnisse aus der sozioökonomischen Analyse wurde es als „städtisches Problemgebiet“ ausgewählt, in dem Maßnahmen zur Belebung wirtschaftlicher Aktivitäten und zur Quartiersentwicklung durchgeführt wurden. Innerhalb der Maßnahmenbereiche wurden insgesamt sechs Projekte festgelegt, mit deren Umsetzung der Sanierungsträger ab September 2000 zusätzlich betraut wurde. Zwei weitere Projekte wurden später unter Federführung des Bauressorts durchgeführt. Die Mittel standen ursprünglich bis Ende 2008 zur Verfügung; der Zeitraum wurde aber aufgrund der Finanzkrise um ein Jahr verlängert.

Ziel der städtebaulichen Sanierung war es, die vorhandene Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe im Stadtteil grundsätzlich zu erhalten. Der Erhalt von Arbeitsplätzen im Stadtteil Hemelingen ist nicht nur notwendig für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Bremen, sondern auch ein Beitrag zu einer ökologischen und damit zukunftsgerichteten Stadtentwicklung. Besondere Bedeutung hatte aber die Aufwertung des Wohnstandortes durch eine geordnete räumliche Entwicklung der Funktionsbereiche Gewerbe und Wohnen, die konsequente Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und die Revitalisierung des Stadtteils durch die Schaffung und Stärkung von Quartierszentren.

Wichtigste Voraussetzung zur Aufwertung Hemelingsens war der Bau des Hemelinger Tunnels zwischen der Sebaldsbrücker Heerstraße und dem Autobahnzubringer Hemelingen. Hier entstand mit einer Länge von 593 Metern das größte unterirdische Bauwerk Bremens. Ebenfalls zur Entlastung der Wohngebiete von gewerblichen Verkehren sollte die neue Erschließung des Gewerbegebietes Funkschneise über die Osterholzer Heerstraße beitragen. Zur besseren Vernetzung der Ortsteile Sebaldsbrück und Hemelingen wurde der Bau der Geh- und Radwegbrücke Funkschneise/Saarstraße durchgeführt. Diese Projekte wurden unter der technischen Steuerung der Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau mbH,

Bremen (GPV) realisiert. Der notwendige Grunderwerb und die Bodenordnung lagen im Aufgabenbereich des Sanierungsträgers.

3 Städtebaulicher Rahmenplan

Der Städtebauliche Rahmenplan konkretisierte die im Bericht über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen formulierten Ziele und Maßnahmen für das Sanierungsgebiet in Form eines Verkehrskonzepts, eines Nutzungskonzepts sowie eines Gestaltungsplanes zur Verbesserung des Stadtbildes. Der 1999 beschlossene städtebauliche Rahmenplan war eine Grundlage für:

- die weitere Vorbereitung und Durchführung der Sanierung
- die Bürger:innenbeteiligung und die Erörterung der Sanierungsziele
- die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange
- die Aufstellung und Fortschreibung des Sozialplans
- die Aufstellung und Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht
- die Entscheidung nach § 144 und § 145 BauGB (genehmigungspflichtige Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgänge) und
- die Bauleitplanung

Der städtebauliche Rahmenplan war hinsichtlich seiner Aussagentiefe zwischen dem Flächennutzungsplan und dem Bebauungsplan einzuordnen. Des Weiteren war er während der Durchführung der Sanierung entsprechend dem Planungs- und Durchführungsstand weiter fortzuschreiben und dient so als flexible Diskussions- und Beurteilungsgrundlage für alle öffentlichen und privaten Maßnahmen im Sanierungsgebiet.

Zur Entlastung der Hemelinger Bahnhofstraße war ursprünglich der Ausbau der Unterführung Ahlringstraße vorgesehen, um den gewerblichen Verkehr dort abzuleiten. Weiterhin wurden verschiedene Maßnahmen für den Umbau und die Aufwertung der Wohn- und Geschäftsstraßen sowie den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes abseits der Hauptstraßen im Sanierungsgebiet formuliert.

Im Nutzungskonzept wurden die Maßnahmen der erforderlichen Neuordnung im Sanierungsgebiet definiert. Ausgelöst durch den Bau des Hemelinger Tunnels wurde im Bereich der Tunnelanschlussstellen und der Godehardstraße Handlungsbedarf festgestellt. Auch durch die neue Anbindung der Funkschneise waren Neuordnungen notwendig. Ferner waren aufgrund struktureller Veränderungen entstandene gewerbliche Brachen nördlich der Diedrich-Wilkens-Straße und der Bereich Osenbrückstraße durch neue Nutzungen zu aktivieren und zu ordnen. An der Diedrich-Wilkens-Straße und im Bereich Schlangstraße / Bruchweg sollten neue Wohnbauflächen entstehen. Um die Versorgungsfunktion zu stärken, sollte an der Schlangstraße das Einzelhandelsangebot ausgebaut werden und das Defizit an Grünflächen durch Aufwertung und Neuausweisung gemindert werden.

Zur Verbesserung des Stadtbildes wurde im Rahmenplan vorrangig die Entflechtung der Wohn- und Gewerbegebiete sowie deren Erschließungen vorgesehen. Weitere Potenziale wurden in der Entwicklung von Gewerbeflächen in hochwertigere Nutzungen (z.B. Dienstleistungen) gesehen. Zudem waren hier Straßenumgestaltungen (z.B. Brüggeweg) und die Aufwertung der Fußgängerunterführungen am Hemelinger und Sebaldsbrücker Bahnhof wesentliche Maßnahmen.

In 2006 erteilte die Stadt Bremen den Auftrag zur Fortschreibung des Rahmenplanes an den Sanierungsträger. Der aktualisierte städtebauliche Rahmenplan wurde im August 2007 veröffentlicht.

4 Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen

Nach der Schaffung der zentralen verkehrslenkenden Maßnahmen konnten die städtebaulichen Maßnahmen im Sanierungsgebiet umgesetzt werden. Die vorher stark belasteten Straßenzüge Brüggeweg und Schlegstraße wurden verkehrsberuhigt und attraktiver gestaltet. Die Unterführung des Hemelinger Bahnhofs und die angrenzenden Teile der Westerholzstraße wurden umgebaut. Neue Wohngebiete wurden erschlossen, an der Schlegstraße wurde das Projekt „Neue Mitte Schlegstraße“ realisiert. An der Hemelinger Bahnhofstraße konnte mit der Ansiedlung eines Fachmarktzentrums und der Neugestaltung des Marktplatzes das historische Zentrum revitalisiert werden. Mit dem in unmittelbarer Nähe realisierten Projekt „Ku-BiKo“ an der Godehardstraße hat Hemelingen ein neues kulturelles Dienstleistungszentrum erhalten. Die öffentliche Grünanlage an der Schlegstraße wurde neu gestaltet und der Spielplatz mit dem Bolzplatz wieder zu einem Anziehungspunkt für Kinder und Jugendliche des Wohngebietes. Darüber hinaus wurde in diesem Zeitraum durch das Stadtteilmaking und die Imagekampagne die Vernetzung der Akteure im Stadtteil gefördert und unterstützt.

Im Laufe der zwölf Jahre, die die GEWOBA mit der Sanierungsträgerschaft beauftragt war, sind ein Großteil der städtebaulichen Sanierungsziele umgesetzt worden. Die Tätigkeit der GEWOBA als Sanierungsträger und Treuhänder der Stadt Bremen endete am 31.12.2009. Einzelne Maßnahmen werden seitdem von der Stadtgemeinde unter Federführung des Bauressorts umgesetzt.

5 Finanzierung

In den Jahren 1994 bis 1998 flossen dem Land Bremen Sanierungshilfen in Form von Sonder-Bundesergänzungszuweisungen von jährlich 1,8 Milliarden DM zu, die zur Schuldentilgung eingesetzt wurden. Die durch diese Teilentschuldung entstandenen Finanzierungsspielräume (Zinersparnisse) wurden für ein Investitionssonderprogramm (ISP) zur Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft eingesetzt. Das Volumen des ISP betrug 4.790,6 Mio. DM, wovon 350 Mio. DM (~ 179 Mio. €) für eine wohnstraßenfreie Anbindung der Gewerbegebiete in Hemelingen (Hemelinger Tunnel) unter dem Schwerpunkt Verkehrsprojekte veranschlagt wurden. Darin eingeschlossen wurde auch die Finanzierung städtebaulicher Maßnahmen im direkten Umfeld.

Dabei entfielen circa 153 Mio. € auf den Bau des Tunnels inklusive des Straßenbaus und 57 Mio. € auf die städtebaulichen Maßnahmen. Die Finanzierung erfolgte aus dem ISP sowie dem AIP.

Erlöse, beispielsweise aus Grundstücksverkäufen, flossen in die Finanzierung mit ein.

Durch Einbeziehung der Ziel-2-Förderung und Finanzierung von weiteren Maßnahmen aus Drittmitteln (z.B. GVFG-Mittel, Eisenbahnkreuzungsmittel) umfasste das Volumen insgesamt circa 218 Mio. €, inkl. der 153 Mio. € für den Bau des Hemelinger Tunnels.

6 Projektsteuerung und Verfahrensdurchführung

6.1 Steuerung und Kostenkontrolle

Die Steuerung des Sanierungsprozesses in seiner Gesamtheit und seinen Einzelmaßnahmen erfolgte durch eine einmal pro Quartal tagende Steuerungsgruppe „Bremen-Hemelingen“. Beteiligt waren dabei Vertreter:innen des Bauressorts, aller betroffenen Behörden, des Sanierungsträgers, des Amtes für Straßen und Verkehr, des Ortsamtes Hemelingen sowie wechselnde Projektbeteiligte. Nach Beendigung des Sanierungsträgervertrages mit der GEWOBA Ende 2009 wurde die weitere Steuerung senatsintern weitergeführt. Die für die Abstimmung über die Strategie- und Budgetplanung der Maßnahme eingerichtete Controllingrunde fand bis 2008 mindestens zweimal jährlich statt. Ab dem Jahr 2009 erfolgte die Abstimmung über den Kostenrahmen der restlichen Maßnahmen direkt im Bauressort.

Des Weiteren wurde eine regelmäßige Beteiligung des Beirates sowie des Fachausschusses „Sanierung“ zu Einzelmaßnahmen vorgenommen.

6.2 Bürgerbeteiligung und Vernetzung

Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen geschah in enger Zusammenarbeit mit den ortsansässigen Bürger:innen. In einem regelmäßig stattfindenden Runden Tisch wurden Wettbewerbsergebnisse, Pläne und andere Einzelheiten von Projekten vorgestellt und besprochen. Zusätzlich wurden gesonderte Beteiligungsverfahren für einzelne Projekte durchgeführt.

6.3 Öffentlichkeitsarbeit

6.3.1 Bürgerberatung und Sanierungsbüro

Die vom Sanierungsträger installierte Sprechstunde im Sanierungsbüro war durch die wöchentlichen Sprechzeiten eine bürgernahe Anlaufstelle, auch für die von der Sanierung betroffenen Akteur:innen. Das Sanierungsbüro öffnete 1998 in der Sebaldsbrücker Heerstraße 14b die Türen, bis es 2001 in die zentraleren und öffentlichkeitswirksameren Räumlichkeiten in der Hemelinger Bahnhofsstraße 10 verlegt wurde. 2003 – 2008 wurde das Sanierungsbüro zudem von der Stadtteilmanagerin mitgenutzt, die anschließend in das Ende 2008 fertiggestellte KuBiKo umzog. Seit dem Jahr 2009 fand die Bürgerberatung nach Auflösung des Sanierungsbüros größtenteils telefonisch oder bei Ortsterminen statt.

6.3.2 Internetauftritt

Eine eigens für den Sanierungsprozess kreierte Homepage lieferte aktuelle Informationen rund um das Sanierungsverfahren. Die Internetseite wurde durch den Sanierungsträger laufend mit aktuellen Bildern und Texten ergänzt.

6.3.3 Informationsstand

Bei den jährlichen Sommerfesten des Bürgerhauses wurde regelmäßig ein Informationsstand angeboten, an dem sich interessierte Bürger:innen über die Maßnahmen und Ziele der Sanierung und über aktuelle Aktivitäten und Baugrundstücke im Sanierungsgebiet informieren konnten.

6.3.4 Weitere Veranstaltungen

Zu allen Anlässen, die die Sanierung betrafen wie ein Baubeginn oder Eröffnungen und Einweihungen von fertiggestellten Projekten wurden öffentliche Veranstaltungen organisiert, die

stets mit Pressemitteilungen angekündigt wurden. Auch vor Ort konnten sich alle Interessierten anhand diverser Flyer und Broschüren informieren.

6.3.5 Broschüren und Flyer

Im Laufe des Sanierungsverfahrens wurden diverse Druckerzeugnisse für die Öffentlichkeitsarbeit erstellt und an die Bewohner:innen Hemelingens verteilt. Darunter waren Informationsbroschüren, die im Vorfeld über das Sanierungsgebiet, den städtebaulichen Rahmenplan und Baustellen informierten. Weitere Broschüren dokumentierten die städtebaulichen Wettbewerbe zur Diedrich-Wilkens-Straße und zum Hemelinger Marktplatz.

6.3.6 Zeitschrift „neue zeiten“

In den Jahren 2003 bis 2009 erschien drei Mal jährlich eine Ausgabe der Zeitschrift „neue zeiten“, die an die Hemelinger Haushalte verteilt wurde. Sie war zentraler Bestandteil des Stadtteilmarketings, informierte über den Stand der Sanierungsprojekte und stellte in unterschiedlichen Rubriken den Ortsteil Hemelingen vor.

6.3.7 Pressemitteilungen

Im Laufe der Sanierung 1998-2009 wurde regelmäßig über die wichtigsten Schritte des Sanierungsprozesses in der lokalen Presse berichtet. Es erschienen zahlreiche Pressemitteilungen und Artikel, inhaltlich vorbereitet vom Bauressort und dem Sanierungsträger.

6.3.8 Imagekampagne Hemelingen

Die Gewoba wurde am 26.06.2008 mit der Begleitung und der wirtschaftlichen Abwicklung der Imagekampagne Hemelingen beauftragt. Ziel dieses Projektes war, die Kommunikation im Stadtteil zu stärken, die Wahrnehmung Hemelingens durch die Bürger:innen zu verbessern und die durch die Sanierung und die EU-Förderung erreichten Veränderungen erkennbar und im Stadtteil bekannt zu machen und dadurch eine Identifikation und breitere Aktivierung zu erreichen. Außerdem sollte durch eine positive Darstellung das Ansehen des Stadtteils innerhalb Bremens aufgewertet werden.

Unter Beteiligung aller Akteure im Stadtteil wurden im Rahmen von „Runden Tischen“ die Anforderungen an das Konzept formuliert und an die mit der Durchführung der Kampagne zu beauftragende Agentur übermittelt.

Nach der Vorauswahl präsentierten 3 Agenturen ihr Konzept einer Jury. Die Wahl fiel auf ein auf Nachhaltigkeit basierendes Konzept, mit dem die interne Kommunikation der Hemelinger Akteure zukünftig verbessert werden sollte. Es vermittelte darüber hinaus auch Kenntnisse für die Gestaltung einer effektiven Öffentlichkeitsarbeit. Die Beauftragung des Wettbewerbsgewinners moltkedesign aus Bremen erfolgte im Mai 2009. Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt bzw. begleitet:

- Eröffnungsveranstaltung Wochenmarkt/ Fachmarktzentrum Hemelinger Bahnhofstraße/ Osenbrückstraße
- Hemelingen Journal (Beilage im Weserkurier)
- Plakatwettbewerb „Mein Hemelingen“
- Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit der Stadtteilstiftung Hemelingen
- Seminar zur Öffentlichkeitsarbeit für Einrichtungen, Vereine, Initiativen
- Redaktionsgespräch Weser Kurier, Workshop
- Konzeption und Produktion von fünf thematischen Falblättern

- Einrichtung und Gestaltung eines Internetportals

Nach dem Auslaufen der Sanierungsträgerschaft der GEWOBA zum 31.12.2009 erfolgte die Begleitung und wirtschaftliche Abwicklung der Imagekampagne über das Ortsamt in Abstimmung mit dem Bauressort.

7 Ordnungsmaßnahmen

Im Rahmen des Sanierungsverfahrens Hemelingen wurden zahlreiche grundstücksbezogene Einzelmaßnahmen durchgeführt, um die Durchführung der geplanten Baumaßnahmen vorzubereiten.

7.1 Bodenordnung

Gemäß § 147 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB wurden Bauordnungsmaßnahmen im Rahmen des Sanierungsgebietes vorgenommen. Die rechtliche und tatsächliche Neuordnung der Grundstücksverhältnisse betraf beispielsweise Flächen der Coffein Compagnie.

7.2 Erwerb von Grundstücken

Zur Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen wurden in großem Umfang Grundstücke erworben. Trotz teilweise schwieriger Verhandlungen, wodurch sich einige Projekte verzögerten, konnten alle für die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen benötigten Grundstücke in das Treuhandvermögen der Stadt übergehen. Für den Bau des Hemelinger Tunnels wurden mit 28 Kaufverträgen sowie einer Besitzeinweisung und einer Ersteigerung insgesamt 29 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 79.364 m² zur Verfügung gestellt. Dies entsprach einem Gesamtvolumen von rd. 11,6 Mio. €. Um den Bau der Geh- und Radwegebrücke Saarstraße/Funkschneise zu ermöglichen, wurden sieben Kaufverträge mit einem Volumen von insgesamt rd. 1,2 Mio. € über eine Fläche von 9.274 m² geschlossen.

Ein weiterer Schwerpunkt war der Zwischenerwerb von Grundstücken im Bereich Sulzbacher und Derlener Straße zur Erweiterung des Werksgeländes der Daimler AG. Mit der Freilegung der Grundstücke war eine hohe Zahl von Umsetzungen der Mieter:innen verbunden. Zur Finanzierung des Zwischenerwerbs und der Umsetzungen wurde 1998 ein Darlehensvertrag in Höhe von rd. 2,97 Mio. € zwischen dem Sanierungsträger und der Daimler AG geschlossen. Im weiteren Verlauf erfolgte im Jahr 2004, nach aufwendigen Verhandlungen, der Ankauf des Grundstücks Brebacher Straße 3/3a zu einem Preis von 818 TEUR.

Zur Durchführung der städtebaulichen Maßnahmen, hier im Besonderen an der Schlangstraße und an der Osenbrückstraße, wurden zwischen 2000 und 2008 insgesamt 23 Verträge zum Grunderwerb geschlossen. Die daraus resultierende Gesamtfläche von 17.934 m²; wurde für einen Kaufpreis von rund 3 Mio. € erworben.

7.3 Veräußerung von Grundstücken

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen des Hemelinger Tunnels und der Geh- und Radwegbrücke Saarstraße / Funkschneise wurden die restlichen Flächen, die nicht für öffentliche Nutzungen vorgesehen waren, zum Zweck der Reprivatisierung vom Sanierungsträger zum Verkauf angeboten. Darunter waren auch die Gewerbeflächen an der Funkschneise und Grenzappel. Die Grundstücke, die im Bereich des Tunnelanschlusses an der Sebaldsbrücker Heerstraße erworben wurden, konnten planmäßig an die Coffein Compagnie zur Erstellung des neuen Verwaltungsgebäudes und an STN Atlas für Parkflächen veräußert werden. Im

Zuge dessen konnte auch die entwidmete Fläche der Straße Segelsbrück der Coffein Compagnie zur weiteren Arrondierung des Firmengeländes übertragen werden. Der Zwischenerwerb im Bereich Sulzbacher Straße und Derlener Straße wurde ebenfalls nach der Freimachung und dem Weiterverkauf an die Daimler AG erfolgreich abgeschlossen.

Im Rahmen der Entwicklung der EU-geförderten städtebaulichen Projekte konnten an der Schlegstraße, der Osenbrückstraße und Am Saal Grundstücke aus dem Treuhand- und dem Sanierungsvermögen veräußert werden. Darüber hinaus wurden die neu erschlossenen Wohnbauflächen im Bereich des Bebauungsplanes 2220 (Belmer Straße / Osterhop) und der neuen Wohnbaugebiete südlich und nördlich der Schlegstraße vermarktet.

7.4 Umzüge von Wohnbevölkerung und Betrieben

Für den Bau des Hemelinger Tunnels und der Geh- und Radwegbrücke zwischen Saarstraße und Funkschneise und den damit verbundenen Ordnungsmaßnahmen mussten in den ersten Jahren der Sanierung Bewohnerinnen und Bewohner von betroffenen Gebäuden sowie Gewerbebetriebe umgesetzt werden.

Betroffen waren hiervon Grundstücke im gesamten Verlauf der Tunneltrasse, dem Anschlussbereich der Geh- und Radwegebrücke auf der Sebaldsbrücker Seite sowie die dort angrenzenden Flächen, die für eine Erweiterung des Mercedes-Werkes umgenutzt wurden.

Bei der Suche nach Ersatzobjekten wurden die Planungsbetroffenen intensiv betreut. Für die Beschaffung dieser Ersatzobjekte wurde das Miet- und Neubauangebot der GEWOBA genutzt und sowie die Unterstützung einer Vielzahl von Maklerbüros. Bei den Gewerbebetrieben waren die Bremer Investitionsgesellschaft mbH (BIG) sowie die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WfB) - in erheblichem Maße daran beteiligt, die Voraussetzungen für die Verlagerung zu schaffen. In Einzelfällen wurden auch zinsgünstige Darlehen gewährt. Im Jahr 2001 konnte das letzte Wohngebäude freigelegt werden.

7.5 Freilegung von Grundstücken

Für den Bau des Hemelinger Tunnels wurden nach Erwerb der notwendigen Grundstücke in den Jahren 1998 und 1999 zahlreiche Abbrüche durchgeführt. Insgesamt waren hierbei 24 Grundstücke mit unterschiedlicher Bebauung betroffen, die entweder ganz oder teilweise geräumt werden mussten. Darunter befanden sich etliche Wohnhäuser und Garagen, aber auch Industriegebäude der ehemaligen Nordmende und einer Drahtseilerei. Die Gesamtkosten für den Abbruch beliefen sich auf rd. 2,3 Mio. €.

Auch für den Bau der Geh- und Radwegebrücke Funkschneise / Saarstraße und im Rahmen des Zwischenerwerbs an der Derlener und Sulzbacher Straße für die Bereitstellung von Gewerbeflächen wurden einige Gebäude abgebrochen. Davon waren 11 Grundstücke betroffen, die alle vollständig freigeräumt wurden. Die Kosten für diese Abbruchmaßnahmen betragen rd. 1,6 Mio €, wovon alleine rd. 1,2 Mio € auf den Abbruch der Fabrikations- und Lagerhallen auf dem Grundstück Osterhop 41 entfielen.

Der bei den Rückbaumaßnahmen in den Jahren 1998 und 1999 angefallene Bauschutt wurde größtenteils aufbereitet und konnte während des Tunnelbaus weiterverwertet werden.

Ab dem Jahr 2001 wurden nur noch vereinzelt Grundstücke, wie die Hemelinger Bahnhofstraße 5 oder die Osenbrückstraße 3 für die Entwicklung der städtebaulichen Projekte freigelegt.

7.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Um das Sanierungsgebiet und insbesondere die neuen Wohnbaulandgebiete neu zu ordnen, wurden Erschließungsanlagen in Form von Zugangsstraßen für die Gebiete Belmer Straße / Osterhop sowie Böschenhof und für das Gebiet nördlich der Schlegstraße über die Auguste-Bosse-Straße hergestellt. Auch die Osenbrückstraße und die neu hergestellte Planstraße Grete-Stein-Straße sind im Zuge der Umgestaltung des Hemelinger Marktplatzes und der Ansiedelung des Fachmarktzentrums neu geordnet worden. Auch die Lärmschutzvorrichtungen an der Diedrich-Wilkens-Straße zählen zur Herstellung neuer Erschließungsanlagen.

Änderungen wurden an den Erschließungsanlagen Unterführung Westerholzstraße und Unterführung Sebaldsbrücker Bahnhof vorgenommen. Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Schlegstraße und dem Brüggeweg übernehmen eine Schlüsselfunktion zur Verbesserung der Wohnqualität und der Stärkung der Versorgungsfunktion im Ortsteil Hemelingen.

Des Weiteren fallen die Umgestaltung des Schlegparks Süd sowie die Einrichtung des Tamra-Hemelinger-Parks an der Diedrich-Wilkens-Straße unter die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen.

7.7 Naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Im Rahmen des Projektes „Am Saal“ wurde für den neuen Standort der Bootshallen am Fuldahafen eine naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme gemäß § 8 a Abs. 3 des Bundesnaturschutzgesetzes vorgenommen. Die Ausgleichsfläche wurde durch die Gemeinde an der Korbinsel geschaffen.

Als Ausgleichsmaßnahme für den Bau des Hemelinger Tunnels wurde der Wilkens-Park erweitert und neugestaltet, und auch für den Bau der Elisabeth-Selbert-Straße wurden erhebliche Ausgleichsflächen in unmittelbarer Nähe geschaffen.

8 Baumaßnahmen

8.1 Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude

Im Sanierungsgebiet wurde in der Hemelinger Bahnhofstraße und am Brüggeweg die Instandsetzung und Aufwertung von Fassaden finanziell gefördert, um die Attraktivität des Straßenraumes und die Aufenthalts- und Wohnqualität zu verbessern. In der Hemelinger Bahnhofstraße konnten fünf Verträge über eine Fassadensanierung abgeschlossen werden und im Brüggeweg zwei Verträge. Außerdem konnte die historische Fassade der Firma Wilkens in der Hemelinger Bahnhofsstraße in diesem Zug saniert werden.

Darüber hinaus wurden zwei städtische Gebäude an der Sebaldsbrücker Heerstraße unter Modernisierungsaufgaben reprivatisiert, um die Wohnhäuser, die in einem schlechten Zustand waren, wieder attraktiv und zeitgemäß herzurichten. Fassadensanierungen und Gebäudemodernisierungen wurden insgesamt mit rd. 188.000 € gefördert.

Das gleiche Verfahren wurde auch bei den städtischen Gebäuden Hemelinger Bahnhofsstraße 1-3 angewandt. Auf dem angrenzenden Grundstück Hemelinger Bahnhofsstraße 5 ist ein Neubau entstanden.

8.2 Modernisierung und Instandsetzung von gemeindeeigenen Gebäuden

Im Rahmen des EU-Projektes KuBiKo wurde auch das Gebäude Godehardstraße 21, das sich im Eigentum der Stadtgemeinde befindet, saniert. Damit konnte für Hemelingen ein kulturelles Zentrum geschaffen werden. Im unteren Bereich des Gebäudes befinden sich Ateliers und Ausstellungsräume, auch der Verein „Ein Haus für unsere Freundschaft“ ist dort zu finden. In der oberen Etage wurden die Wohnräume für die im Hause arbeitenden Kunstschaffenden geschaffen bzw. saniert. Während die Herrichtung der Ateliers und der Vereinsräume Bestandteil des EU-Projekts waren, wurden die Sanierungsmaßnahmen der Wohnebene aus den Mitteln der Sanierung finanziert. Der Aufwand hierfür belief sich auf 267.000 €.

Im Zuge des Ankaufs der Flächen Böschenhof gelangte das Gebäude Schlegelstraße 2a in städtischen Besitz. Nach der Teilsanierung wurde das Objekt anschließend an einen neuen Besitzer verkauft.

9 Nicht realisierte Projekte

9.1 Unterführung Ahlringstraße

Die Verkehrsbelastung der Hemelinger Bahnhofstraße durch gewerbliche Schwerlastverkehre ist kritisch, da die anliegenden Industrie- und Gewerbebetriebe ausschließlich über diese Straße angefahren werden können. Wie bereits in der 1. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes aus 1999 festgestellt wurde, ist für eine Entlastung der Ausbau der Bahnunterführung Ahlringstraße unabdingbar. In 2003 wurde deshalb ein Verkehrsgutachten erstellt. Dies ergab jedoch unter anderem, dass mit Drittmitteln der Bahn bzw. des Bundes voraussichtlich nur in geringem Umfang gerechnet werden konnte. Trotz knapper Haushaltsmittel wurde aber das Konzept der Straßenbegradigung als einzige ernsthafte Alternative angesehen. Die weitere Diskussion um den Ausbau der Bahnunterführung Ahlringstraße ergab dann in 2004, dass dieses Projekt nicht weiter verfolgt wurde. Entscheidend dafür war, dass die veranschlagten Drittmittel der Bahn bzw. des Bundes nicht wie geplant bereitgestellt wurden.

9.2 Verkehrsberuhigung Bruchweg

Im Zuge der Entlastung des Bruchwegs durch die Schließung der Verbindung zwischen Funkschneise und Osterhop sollten auch hier weitere bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erfolgen. Für den Umbau des Bruchwegs bis zur Bahnlinie Bremen-Hannover wurde vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) als Projektträger in 2005 ein Planungsauftrag an das Büro Schnüll und Haller, Hannover vergeben. Es war bereits im Vorfeld vom ASV mitgeteilt worden, dass ein Umbau der Fahrbahn aufgrund des guten Zustands nicht vorgesehen sei. Im weiteren Verlauf des Jahres 2006 befanden sich die Planungen in der Abstimmung. Für die Maßnahme sollten eine Million Euro aus dem Sanierungsvermögen zur Verfügung gestellt werden. Die möglichen sinnvollen Umgestaltungsmaßnahmen im Bruchweg beschränkten sich nach Abstimmung der Planung im Wesentlichen auf die Anpflanzung von Bäumen. Da aufgrund verschiedener Faktoren in 2007 die Finanzierung des Umbaus aus dem Sanierungsvermögen unsicher war, wurden die beauftragten Leistungen der Planung abgerechnet und das Projekt nicht fortgeführt.

9.3 Ausbau Gießergeweg

Da in 2008 absehbar war, dass sich die Herstellung der gesamten Erschließungsanlagen für das Wohnbaugebiet Diedrich-Wilkens-Straße verzögern würde, wurde ein modifizierter Planungsauftrag an das Büro BPR vergeben. Das Büro sollte den Ausbau des Teilstücks Gießergeweg planen. Der Ausbau der am westlichen Rand der Wohnbauflächen gelegenen Straße sollte zur Funktionsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes beitragen. Im Rahmen der Trägeranhörung wurde der Ausbau des Gießergewegs vom Beirat Hemelingen abgelehnt aufgrund der Befürchtungen, dass sich Schleichverkehre entwickeln könnten. Das beauftragte Ingenieurbüro BPR entwickelte daraufhin alternative Lösungen und legte eine abgestimmte Lösung vor. Vor dem Hintergrund der Überlegungen des Baurechts, das Planungsrecht für die angrenzende Fläche des Baugebietes Diedrich-Wilkens-Straße grundlegend zu ändern, wurden alle weiteren Tätigkeiten für das Projekt eingestellt.

10 Projektübersicht

Grundlegende Voraussetzung für alle weiteren Maßnahmen im Sanierungsgebiet Hemelingen war der Bau des Hemelinger Tunnels mit den dazugehörigen Projekten Anbindung der Funk-schneise von der Osterholzer Heerstraße, Geh- und Radwegbrücke über die Bahnstrecke Bremen-Hannover und Brüggeweg-Nord/Martensstraße (siehe Projektblätter 1.1 bis 1.3). Damit wurde die Umgestaltung der Anbindung und der verkehrlichen Situation im Ortsteil Hemelingen ermöglicht und erreicht. Die weiteren Maßnahmen bauen auf diesen Veränderungen auf, um die dadurch entstandenen positiven Entwicklungen als eine langfristige Stärkung Hemelingsens als Wohn,- Gewerbe- und Einkaufsstandort zu sichern.

Im Rahmen des EU-Ziel-2-Programms wurde Hemelingen als „städtisches Problemgebiet“ identifiziert. Die Projekte 2.1 bis 2.5 wurden zur Belebung wirtschaftlicher Aktivitäten und die Projekte 2.6 bis 2.8 zur Quartiersentwicklung durchgeführt und in den städtebaulichen Rahmenplan integriert. Durch die städtischen Mittel des Investitions-Sonderprogramms (ISP) und des Anschlussinvestitionsprogramms (AIP) sind im Sanierungsgebiet zahlreiche weitere Projekte zur Attraktivitätssteigerung Hemelingsens umgesetzt worden (siehe Projektblätter 3.1 bis 3.12).

10.1 Hemelinger Tunnel

10.1.1 Bau des Hemelinger Tunnels

10.1.1.1 *Godehardstraße*

10.1.1.2 *Gewerbegebiet Grenzappel*

10.1.1.3 *Sebaldsbrücker Heerstraße*

10.1.2 Anbindung Funkschneise / Elisabeth-Selbert-Straße

10.1.3 Geh- und Radwegebrücke Funkschneise - Saarstraße

10.1.3.1 *Gewerbegebiet Funkschneise*

10.1.4 Brüggeweg-Nord / Martensstraße

10.2 EU-Ziel-2-Projekte

10.2.1 Neue Mitte Schlenkstraße

10.2.2 Am Saal

10.2.3 Hemelinger Bahnhofsstraße

10.2.4 Osenbrückstraße

10.2.5 Stadtteilmarketing

10.2.6 Quartierszentrum „Mobile“

10.2.7 KuBiKo

10.2.8 Sporthaus SV Hemelingen

10.3 Sanierungsmaßnahmen

10.3.1 Unterführung Hemelinger Bahnhof / Westerholzstraße

10.3.2 Unterführung Sebaldsbrücker Bahnhof

10.3.3 Verkehrsberuhigung Brüggeweg

10.3.4 Wendeplatz Hemelinger Rampe

10.3.5 Fassadenprogramm Hemelinger Bahnhofsstraße und Brüggeweg

10.3.6 Hemelinger Apotheke

10.3.7 Verkehrsberuhigung Schlenkstraße

10.3.8 Böschenhof und Schlenkpark Süd

10.3.9 Auguste-Bosse-Straße und Schlenkpark Nord

10.3.10 Osterhop und Belmerstraße

10.3.11 Diedrich-Wilkens-Straße

10.3.12 Tamra-Hemelingen-Park

10.1 Hemelinger Tunnel

10.1.1 Bau des Hemelinger Tunnels

Anlass der Planung

Der Bau des Hemelinger Tunnels war das Kernprojekt, das die folgende Sanierung erst ermöglichte. Vor dem Bau war die verkehrliche Erschließung der Gewerbe- und Industriebetriebe unzureichend: Schwerlast- und Pendlerverkehre wickelten sich durch die Hemelinger Wohnstraßen ab, sodass durch enorme Lärm-, Geruchs- und Schadstoffemissionen Belastungen für die Wohnbevölkerung und die ortsansässigen Einzelhandelsbetriebe entstanden. Dadurch wurde eine attraktive Entwicklung des Ortsteils verhindert. Die Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner schränkten zudem die Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbe- und Industriebetriebe ein. Die Trennung der gewerblichen Güter- und Personenverkehre und der Wohnanliegerverkehre durch eine Direktanbindung der Gewerbegebiete an den Autobahnzubringer zur A1 war somit die essentielle Maßnahme, um den Ortsteil Hemelingen sowohl als Gewerbe- und Industrie- als auch Wohnstandort langfristig zu sichern.

Projektbeschreibung und Ziele

Drei Jahre Bauzeit und eine 25-jährige Planung stecken in dem rund 150 Millionen Euro Projekt des Hemelinger Tunnels. Die ersten Planungen begannen bereits mit der Ansiedlung des Mercedes Werkes in den 1970er Jahren. Aufgrund der Komplexität des Projektes handelte es sich hierbei um einen sehr langwierigen und schwierigen Planungsprozess. Der Beschluss zum Bau des Tunnels erfolgte bereits vor dem Beschluss über das Sanierungsgebiet Hemelingen am 05.03.1996. Aufgrund der Auswirkung auf das Sanierungsgebiet findet der Tunnelbau hier dennoch Aufnahme. Durch die Bündelung des gewerblichen Verkehrs außerhalb der Wohnstraßen Hemelingsens einerseits konnten die städtebaulichen Maßnahmen erst entwickelt und umgesetzt werden. Andererseits konnten die erforderlichen Eingriffe im Trassenverlauf des Tunnels und insbesondere an den Ein- und Ausfahrtbereichen durch Sanierungsmaßnahmen abgemildert werden, vor allem im Bereich der Godehardstraße.

Die Finanzierung erfolgte aus Mitteln des Investitionssonderprogramms des Senats. Dieses sollte über Arbeitsmarkteffekte und die Stärkung der Wirtschaftsrate die Steuereinnahme erhöhen und damit zur Sanierung des Bremischen Haushalts beitragen.

Bei diesem Jahrhundertprojekt für Bremen wurden zunächst die unterschiedlichen Varianten und Bauverfahren gründlich auf ihre Realisierbarkeit geprüft. Es wurde sich für eine offene Baugrube mit anschließender Abdeckung entschieden, da dies die wirtschaftlichste Lösung darstellte.

Für die Rampen und die Trasse mit einer Gesamtlänge von 593 Metern musste bestehende Bebauung weichen, sodass zunächst der Erwerb und die Freimachung der Flächen vorgenommen wurden. Insgesamt wurden 36 Objekte rückgebaut. Unter anderem das ehemalige Molan-Gebäude an der Sebaldsbrücker Heerstraße, an dessen Stelle die östliche Tunneleinfahrt entstand. Das eigentliche Trogwerk befindet sich zwischen den beiden Gleislinien. Die westliche Tunnelzufahrt liegt in unmittelbarer Nähe zum Autobahnzubringer und zum Gewerbegebiet An der Grenzappel.

Die offene Bauweise ermöglichte eine gesonderte Geh- und Radwegeverbindung unter den Bahnlinien Bremen-Hannover und Bremen-Osnabrück hindurch, wodurch die Barrierewirkung der Bahnstrecken beseitigt wurde.

Das größte unterirdische Bauwerk Bremens war die wichtigste Voraussetzung, um das oberste Sanierungsziel, die Entlastung des Ortsteils vom Schwerlast- und Durchgangsverkehr, zu erreichen. Die Fertigstellung brachte eine beträchtliche Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität mit sich: Der Straßenraum in den Wohngebieten konnte wieder als Lebensraum wahrgenommen werden und das Verkehrsaufkommen und die damit einhergehende Lärm- und Abgasbelastung wurden reduziert. Gleichzeitig verbessert der Tunnel die Erreichbarkeit der Industriebetriebe und stärkt damit ihre Entwicklungsfähigkeit.

Flankierende Maßnahmen

10.1.1.1 Godehardstraße:

Die Godehardstraße glich durch die offene Bauweise des Tunnels zu Beginn der 2000er Jahre einer Großbaustelle. Durch millimetergenaue Planung konnten stadtbildprägende Gebäude wie das Bürgerhaus jedoch erhalten bleiben. Nach Fertigstellung des Tunnels rekonstruierte man die Godehardstraße nach historischem Vorbild mit Baumreihen an beiden Straßenseiten. Als Ausgleichmaßnahme für die Tunneltrasse wurde der Wilkens Park restauriert und um das Bürgerhaus erweitert.

Das Betriebsgebäude des Tunnels an der Godehardstraße 10 wurde im gleichen Design wie der Tunneltrasse mit einer Bänderung der vertikalen Bauwerksflächen errichtet.

10.1.1.2 Gewerbefläche An der Grenzappel:

Durch den Bau der westlichen Tunnelzufahrt musste das dortige Gewerbegebiet neu geordnet werden. Direkt am Autobahnzubringer Hemelingen entstanden so zwei attraktive Flurstücke von 6.000 und 2.000 m², die beide schnell vermarktet wurden. Ein Investor errichtete 2007 auf einer Teilfläche Hemelingens erstes Gartencenter.

10.1.1.3 Sebaldsbrücker Heerstraße:

Um die Zufahrt des Hemelinger Tunnels zu integrieren, wurde der Straßenraum der Sebaldsbrücker Heerstraße neu geordnet. In diesem Zuge wurden auch die Trinidadstraße und die Fläche des ehemaligen Sebald-Center neu an die Sebaldsbrücker Heerstraße angebunden. Die Neugestaltung umfasste außerdem die Bepflanzung mit einer Reihe von Bäumen. Um die Aufwertung zu komplettieren, wurden die Fassaden an dem stark sanierungsbedürftigen und vom Leerstand bedrohten Gebäude Sebaldsbrücker Heerstraße 131/133 modernisiert.

Akteure / Beteiligung

Projektkoordinierung: SUBV

Technische Steuerung: GPV

Vorbereitung: Amt für Straßen- und Brückenbau

Ausführung: Arbeitsgemeinschaft aus Bilfinger & Berger BauAG, Philipp Holzmann AG, Ed.

Züblin AG und Heinrich Hecker GmbH & Co. KG

Projektphasen / Meilensteine

Planungen und Vorbereitung: 1970er bis 1999

Senatsbeschluss: 05.03.1996

Beschluss Planfeststellungsverfahren: 30.03.1999

Baubeginn (Spatenstich): 28.04.1999

Fertigstellung: Mai 2003

Finanzierung

Kosten (einschließlich Brüggeweg/Martensstraße): 101.002.000,- €. Finanzierung aus ISP.

10.1.2 Anbindung Funkschneise / Elisabeth-Selbert-Straße

Anlass der Planung

Die neue Anbindung des Gewerbegebietes Funkschneise war neben dem Hemelinger Tunnel ein weiterer Grundstein der Sanierung des Ortsteils: Vor dem Bau führte der Schwerlastverkehr zum Gewerbegebiet Funkschneise größtenteils durch Wohnquartiere Hemelingens. Zwischen der Sulzbacher Straße und Osterhop führte der öffentliche Bahnübergang Bruchweg über die Gleisstrecke.

Projektbeschreibung und Ziele

Die neue Anbindung des Gewerbegebietes Funkschneise an das übergeordnete Straßennetz über die Osterholzer Feldmark an die Osterholzer Heerstraße befreite die Wohnquartiere vom gewerblichen Verkehr. Die ca. 2.200 m lange Trasse Elisabeth-Selbert-Straße verbindet nun Firmen rund um die Zulassungsstelle, das Eisenbahnausbesserungswerk (EAW) und das Werksgelände der DaimlerChrysler AG. Der Bahnübergang wurde geschlossen. Nach dem Zwischenerwerb und dem Abriss der Häuser an der Sulzbacher Straße wurden die Grundstücke an die Daimler AG veräußert. Damit konnte eine Arrondierung des Werksgeländes erreicht werden.

Somit wurde eine infrastrukturelle Aufwertung und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verkehrsentlastung erreicht werden.

Akteure / Beteiligung

Technische Projektsteuerung GPV

Projektkoordinierung: SUBV

Projektphasen / Meilensteine

Beteiligung TöB/ Ämteranhörung: Frühjahr 2001

Bebauungsplan 2228: August 2002

Beginn: 2002

Fertigstellung September 2004 (halbes Jahr früher als geplant)

Eröffnung 18.09.2004

Finanzierung

Anbindung Funkschneise/Heerstraßenzug: 1.628.000 €

Finanziert aus ISP – Gesamtbaumaßnahme Tunnel

10.1.3 Geh- und Radwegebrücke Funkschneise - Saarstraße

Anlass der Planung

Die Geh- und Radwegebrücke Funkschneise – Saarstraße ist ein Baustein der neuen Anbindung des Gewerbegebietes Funkschneise an das übergeordnete Straßennetz. Durch Aufhebung des Bahnübergangs Bruchweg sowie der Verbindung Martensstraße – Sulzbacher Straße und die neue Anbindung der Funkschneise über die Elisabeth-Selbert-Straße konnte das Wohnquartier um die Saarstraße, die „Eisenbahnersiedlung“, vom Gewerbeverkehr entlastet werden. Gleichzeitig war es erforderlich, eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Zentralbereich von Hemelingen und der „Eisenbahnersiedlung“ zu schaffen, um so einer Isolation vorzubeugen. Täglich nutzen rund 1000 Radfahrer:innen und 200 Fußgänger:innen diese Verbindung.

Projektbeschreibung und Ziele

Die neue Geh- und Radwegeverbindung führt von der Straße Osterhop bis zur Saarstraße. Sie hat eine Gesamtlänge von 600 m, wovon 135 m auf eine große und 16 m auf eine kleine Fachwerkbrücke entfallen. Das große Brückenbauwerk überspannt die Gleise der Deutschen Bahn AG, des Eisenbahnausbesserungswerkes sowie der Daimler Chrysler AG; die kleine Brücke einen privaten Gleisanschluss an der Funkschneise. Die Gesamtbreite des Weges von 4,50 m teilt sich in 2,10 m für den Gehweg und 2,40 m für den Radweg auf, wobei der Radweg in beiden Richtungen befahren werden darf. Dafür mussten einige Gebäude an der Sulzbacher Straße abgebrochen werden und ein Teilstück wurde zur Arrondierung des Werksgeländes an die Daimler AG veräußert. Die Rampen wurden begrünt und mit Treppenaufgängen versehen.

Durch die Brückenverbindung wurde eine attraktive Anbindung der Eisenbahnersiedlung an den Zentralbereich Hemelingsens und damit zu den Nahversorgungs- und Freizeitangeboten geschaffen. Erreicht wurde außerdem eine klare Trennung der Gewerbe- und Wohnnutzung.

Flankierende Maßnahme

10.1.3.1 Gewerbegebiet Funkschneise:

Das Grundstück An der Funkschneise (ehemals Osterhop 41) wurde zur Herstellung der Wegeverbindungen angekauft und anschließend reprivatisiert. Die Flächen wurden zum einen zur Gewerbeerweiterung als auch zur Ansiedlung einer religiösen Versammlungsstätte verwendet. Der Beirat wurde im Sommer 2007 beteiligt.

Akteure / Beteiligung

Projektkoordinierung: SUBV

Technische Projektsteuerung: GPV

Abstimmung mit DB AG

Planung / Entwurf / Prüfstatistik / Bauüberwachung: Ingenieurbüro Assmann Beraten und Planen, Hamburg; Prof. Bellmer Ingenieurgruppe GmbH, Bremen; BPR Beraten, Planen, Realisieren, Bremen / Hannover; Architekten Müller, Zenker und Partner, Hannover

Bauausführung: Bauunternehmen HEIN GmbH, Georgsmarienhütte (Stahlbau und Betonarbeiten), ARGE Funkschneise – Matthäi & Jelabau (Erd-, Straßen- und Landschaftsbau)

Projektphasen / Meilensteine

Bebauungsplan 2177: 11.04.2000 rechtskräftig

Bauphase: 09.1999 – 02.2000

Übergabe: 18.03.2000

Finanzierung

Kosten: 15.943.000 €

Finanziert aus ISP

10.1.4 Brüggeweg-Nord / Martensstraße

Anlass der Planung

Durch die Fertigstellung des Hemelinger Tunnels und den Bau des „Fly-Over Ost“ (Anbindung des Gewerbegebiets Funkschneise an die Osterholzer Heerstraße) wurde die Straße Brüggeweg vom Durchgangsverkehr entlastet. Dadurch entstand die Möglichkeit, den Bereich Sebaldsbrücker Heerstraße / Brüggeweg neu zu ordnen und an die geringeren verkehrlichen Anforderungen anzupassen. Der Planungsbereich umfasste dabei vor allem die Martensstraße. Diese verlief vor Umsetzung der Maßnahme zwischen der Straße Segelsbrück und der Sulzbacher Straße, sodass gewerbliche Verkehre die Wohngebiete um die Saarstraße belasteten.

Projektbeschreibung und Ziele

Durch Aufhebung des Bahnübergangs Bruchweg wurde auch die Anbindung Martensstraße / Sulzbacher Straße aufgehoben. Anstelle dessen wurde hier die Zufahrt zum Daimler Betriebsgelände gesichert und ein Wendekreis installiert. Die Anbindung über die Straße Segelsbrück wurde aufgehoben und die Straße dem Betriebsgelände der Coffein Compagnie zugesprochen. Die Martensstraße ist nunmehr über eine Neugestaltung des Bereichs Sebaldsbrücker Heerstraße / Brüggeweg zu erreichen und soll vornehmlich dem gewerblichen Verkehr dienen.

Durch diese neue Verkehrsleitung konnten zusammenhängende Gewerbeflächen für Daimler sowie die Coffein Compagnie hergestellt werden. So konnte die weitere Betriebsentwicklung vor Ort gewährleistet werden. Die Umbaulänge des Brüggewegs zwischen der Sebaldsbrücker Heerstraße und der Verbindungsrampe zwischen Brüggeweg und Martensstraße beträgt 150 m. Die Länge der Verbindungsrampe zwischen der Martensstraße und Brüggeweg beträgt ebenfalls 150 m. Die Verkehrsführung im Brüggeweg wurde durch Veränderung der Bordlinien und den Einbau einer „Dreiecksinsel“ zwischen dem Geradeausverkehr auf die Verbindungsrampe und dem Rechtsabbieger in den Brüggeweg stärker auf die Martensstraße ausgerichtet. Im Bereich des Knotenpunktes Brüggeweg/ Sebaldsbrücker Heerstraße entfällt eine Abbiegespur aus dem Brüggeweg in die Sebaldsbrücker Heerstraße. Zukünftig steht nur noch eine Linksabbiegerspur und eine kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur zur Verfügung. Durch den Bau des Hemelinger Tunnels und die dadurch zurückgegangenen Verkehrsstärken, sind zwei Spuren im Brüggeweg ausreichend. Alle Abbiegespuren enthalten Breiten von 3,50 m. Die Fahrbahn der Verbindungsrampe ist mit 7,00 m Breite angelegt. Für die Nebenanlagen, die direkt an die vorhandene Lärmschutzwand grenzen, verbleibt eine Breite von 3,10 m. Der Kurvenbereich zur Martensstraße hat eine Fahrbahnbreite von 7,00 m und wurde auf eine Länge von 250 m erneuert. Der verbleibende Teil der Martensstraße wurde entwidmet und an die Daimler Crysler AG verkauft. Auf der nördlichen Seite wird ein Gehweg mit einer Breite von 2,00 m angeordnet. Am Ende der Martensstraße ist die Wendeanlage erbaut worden, die ausschließlich als Wendemöglichkeit für Fehlfahrten und zur Erschließung der Werkszufahrt von RDE (Rheinmetall-Defence-Elektronik) vorgesehen ist. Des Weiteren wurde das Wohnquartier um die Saarstraße vom gewerblichen Verkehr entkoppelt.

Akteure / Beteiligung

Planung und Durchführung: GPV

Projektkoordinierung: SUBV

Projektphasen / Meilensteine

Deputationsbeschluss: 12.02.2004 (Nr. 16/90)

Bauphase: 2004

Finanzierung

Kosten: 1.703.530 € (netto) (2 Mio. € brutto)

Finanziert wurde der Umbau aus der Gesamtbaumaßnahme Hemelinger Tunnel „Tunnel Hemelingen“.

10.2 EU-Ziel-2-Projekte

10.2.1 Neue Mitte Schlegstraße

Anlass der Planung

Der Bereich um die Schlegstraße war vormals wichtige Keimzelle des Ortsteils Hemelingen. Aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung der Schlegstraße als Verkehrsknotenpunkt zwischen der Hannoverschen Straße und dem Brüggeweg war diese von einer attraktiven städtebaulichen Entwicklung ausgenommen und konnte die Funktion eines lebendigen Ortsteilmittelpunktes und Nahversorgungszentrums nicht mehr erfüllen. Es kam zunehmend zu Leerstand in der Straße.

Im Zuge des Baus des Hemelinger Tunnels konnte die Verkehrsbelastung des Hemelinger Straßennetzes, darunter auch der Schlegstraße, erheblich reduziert werden. Dies bot die Chance, durch entsprechende Maßnahmen die Schlegstraße wieder als einen lebendigen Quartiersmittelpunkt zu etablieren.

Projektbeschreibung und Ziele

Der Vorlauf des Projektes umfasste einen mehrjährigen Planungsprozess, bei dem auf Grundlage der Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern, der Ortspolitik und des lokalen Einzelhandels sowie auf Basis mehrerer Gutachten und Studien ein neues Konzept für die Schlegstraße erarbeitet wurde. Im Zuge des EU-Ziel-2-Programmes wurde zur Verkehrsberuhigung der Kreuzungspunkt Schlegstraße / Hannoversche Straße umgebaut. Die Schlegstraße wurde im Einmündungsbereich wenige Meter südlich verlegt; der Querschnitt der Straße stark reduziert. Auf der dadurch gewonnenen Fläche konnte anschließend ein Discounter (Plus-Markt) angesiedelt werden, um das Nahversorgungsangebot zu stärken.

Um einen zentralen Quartiertreffpunkt zu schaffen, entstand südlich der Schlegstraße ein 1.800 m² großer Platz. In das dort befindliche ehemalige Bauernhaus (Schlegstraße 2) zogen nach Umbau eine Volksbankfiliale sowie ein Ärztezentrum. Gleichzeitig wurde auf dem neuen Platz ein italienisches Eiscafé errichtet. Der Platz wird außerdem durch einen Wochenmarkt genutzt.

Das Ziel, eine neue Ortsmitte zu entwickeln, die aufgrund ihrer stadträumlichen und gestalterischen Qualität sowohl imageprägend als auch lebendiger und akzeptierter Mittelpunkt für umliegende Wohnquartiere und die Menschen im Stadtteil ist, wurde erfolgreich umgesetzt. Durch Neuansiedlungen im Dienstleistungs- und Einkaufsbereich wurden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und Investitionen wie Investitionsbereitschaft im Ortsteil erhöht. So wurde Kaufkraft im Ortsteil gebunden.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: Sanierungsträger

Projektkoordinierung: SUBV

Städtebauliches Konzept, Gestaltung Quartiersplatz: Büro Lepère und Partner

Investor „Projektgesellschaft Neue Mitte Hemelingen mbH“

Beirat: 21.08.2003, 06.11.2003, 02.02.2006

Runder Tisch: 28.10.2003

Projektphasen / Meilensteine

Planung und Vorbereitung: 2000 – 2006

Deputationsbeschluss: Vorlage August 2005 (16/370)

Bebauungsplan 2307 rechtskräftig: 24. Mai 2006

Bauphase: 2006 - 2007

Eröffnung Straße und Quartiersplatz: November 2007

Finanzierung

Kosten (Neue-Mitte Schlegelstraße): 1.344.000 €

finanziert aus EU-Ziel-2-Programmmitteln

10.2.2 Am Saal

Anlass der Planung

Das 8.000 m² große Grundstück „Am Saal“ liegt besonders verkehrsgünstig am Autobahnzubringer. Die Nutzung durch die Bootshallen, die als Winterlager des Wassersportvereins Hemelingen dienten, entsprach dieser hochzentralen Lage jedoch nicht. Nicht nur für die Stadt, auch für den Wassersportverein war die Lage der Bootshallen nicht optimal, da die Boote immer erst über weite Landwege ins Winterlager transportiert werden mussten. Um mehr Arbeitsplätze in Hemelingen zu schaffen, wurde ein zukunftsorientiertes Dienstleistungs- und Gewerbezentrum geplant, indem sich besonders kleine und mittelständische Unternehmen ansiedeln sollten.

Projektbeschreibung und Ziele

Um das Gebiet in ein modernes Gewerbe- und Dienstleistungszentrum zu verwandeln, mussten die Bootshallen des Wassersportvereins zunächst verlegt werden. Dafür wurde eine außendeichs liegende Fläche am Fuldahafen zunächst um rd. 2,50 m hochwassersicher aufgeschüttet. Der Beginn der Arbeiten wurde aufgrund von Rechtsstreitigkeiten mit dem Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. (GNUU) verzögert. Die fertiggestellte Fläche wurde anschließend dem Wassersportverein übergeben, der dort aus eigenen Mitteln sein neues Winterlager errichtete. Ausgleichsflächen wurden in direkter Nähe auf der sogenannten Korbinsel geschaffen.

Die Fläche „Am Saal“ wurde infrastrukturell erschlossen und von Altlasten und Kampfmitteln befreit. Da die Bootshallen keiner zukünftigen Nutzung zugeführt werden konnten, wurden sie abgebrochen. Ein Teilgrundstück von 2.300 m² ist an die auf dem benachbarten Grundstück ansässige Druckerei Girzig + Gottschalk zur Erweiterung ihres Betriebes veräußert worden. Dem Eigentümer des Grundstückes Am Saal 5 wurde zur Regulierung der Grenzverhältnisse ein kleiner Grundstücksstreifen verkauft. Die Vermarktung der Restfläche erfolgte im Anschluss durch die WfB. Weitere Flächen konnten bisher allerdings nicht veräußert werden und sind noch zu vermarkten.

Mit dem Projekt „Am Saal“ wurde das Ziel verfolgt, auf einem verkehrsgünstig gelegenen Grundstück direkt am Autobahnzubringer ein modernes Gewerbe- und Dienstleistungszentrum mit einer Nutzfläche von ca. 6.000 m² zu errichten. Zwar konnten noch nicht alle der zentralen und hochwertigen Gewerbeflächen vermarktet werden, dennoch wurde durch den Verkauf einer Teilfläche an die Druckerei zur Betriebsentwicklung erreicht, diese mit den zugehörigen Arbeitsplätzen im Ortsteil zu halten.

Zum anderen ist der Freizeitwert am Fuldahafen erheblich gesteigert. Durch die Schaffung des neuen öffentlichen Zugangs als öffentliche Grünanlage von der Weser-Ems-Straße zum Weserufer wird dem Leitmotiv „Stadt am Fluss“ Rechnung getragen. Hier wurde ein Aufenthaltsbereich geschaffen, der aufgrund seiner landschaftlichen Reize von besonderer Bedeutung für die Verbesserung des Hemelinger Erholungsangebots ist. Über eine Einbindung in den Rundweg am Hemelinger See konnte eine Aufwertung von übergeordneter Bedeutung mit touristischen Effekten erzielt werden.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: GEWOBA

Projektkoordinierung: SUBV

Genehmigungsrechtliches Verfahren und Ausführungsplanung: Ingenieurbüro IDN
landschaftsplanerischer Begleitplan: Gruppe Grün
Abbruch Bootshallen, Aufbereitung Fläche: Ingenieurbüro Dr. Pirwitz Umweltberatung
Erschließung „Am Saal“: Ingenieurbüro Hiller und Begemann

Projektphasen / Meilensteine

Planung und Vorbereitung	2003-2004
Deputationsbeschluss	29.04. 2004 (16/121)
Bauphase Fläche Fuldahafen	2005 - 2006
Bauphase „Am Saal“	2007 – 2008
Vermarktung „Am Saal“	ab 2009

Finanzierung

Kosten: 759.000 €

Finanziert aus Ziel-2-Programmmitteln

10.2.3 Hemelinger Bahnhofsstraße

Anlass der Planung

Der Bereich der Hemelinger Bahnhofsstraße wies erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf und war auch hinsichtlich der Außendarstellung des Handels und der Gebäudefassaden stark aufwertungsbedürftig. Somit konnte das Areal seine Funktion als Nahversorgungs- oder Nebenzentrum nicht mehr erfüllen. Dies spiegelte sich in einer Unterversorgung durch bereits lückenhaften Einzelhandelsbesatz wider, die durch meist altersbedingte Geschäftsaufgaben verstärkt wurde. Zudem war der Zustand der Immobilien und Freiräume teilweise marode. Bereits erfolgte Maßnahmen wurden nur in Ansätzen durchgeführt und konnten keine Erfolge erzielen, sodass es eines neuen Gesamtkonzeptes bedurfte.

Projektbeschreibung und Ziele

Dieses Projekt gliederte sich in drei Bereiche:

- Aufwertung Hemelinger Bahnhofsstraße
- Planung Hemelinger Marktplatz
- Bau einer Ersatzerschließung (Planstraße) in Verlängerung Ahlringstraße

Zur Aufwertung der Hemelinger Bahnhofsstraße wurde von dem Planungsbüro Lepere und Partner ein Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept entworfen. Bestandteil dessen war die Neugestaltung des Vorplatzes vom Bahnhof Sebaldsbrück, die zusammen mit der Sanierung der Unterführung umgesetzt werden sollte. Allerdings konnte mit der DB AG kein Konsens über die Inanspruchnahme des Vorplatzes gefunden werden, sodass dieses Teilprojekt nicht umgesetzt wurde. Ein weiterer Baustein der Aufwertung war die Neugestaltung der verfügbaren öffentlichen Fläche vor dem Bunker an der Hemelinger Bahnhofsstraße. Eine Ausweitung auf die angrenzende Fläche des Verwaltungsgebäudes der Bremer Erfrischungsgetränke GmbH konnte aufgrund der damit notwendigen Kostenbeteiligung des Eigentümers nicht realisiert werden. Das Wandbild des Bunkers wurde durch den Künstler Jürgen Schmiedekampff erneuert und es wurden Sitzmöbel auf dem Bunkervorplatz errichtet. Das abendliche Anstrahlen des Wandbildes war Teil des Beleuchtungskonzeptes wie auch die Beleuchtung der sanierten Wilkens-Halle, die aber über die Mittel des Sanierungsgebiets finanziert wurde. Die Installation einer Beleuchtung der Villa im Wilkens-Park wurde vom Pächter übernommen.

Zur Umgestaltung des Hemelinger Marktplatzes wurde im Rahmen des Ziel-2-Projektes ein beschränkter städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, dessen Sieger das Büro Kreikenbaum und Heinemann, Bremen war. Da sich die Verhandlungen mit dem Investor über die Ansiedlung des Fachmarktes in der ehemaligen Wilkens-Halle (EU-Projekt Osenbrückstraße) langwieriger gestalteten als angenommen, konnte die Planung für den Marktplatz in diesem Bereich nicht vorangetrieben werden. Zunächst wurde in einem ersten Bauabschnitt nur der Bereich zur Hemelinger Bahnhofsstraße durch die Aufstellung des Kunstwerkes „Szenario“ der Künstlerin Gisela Eufe neu gestaltet. Der zweite Bauabschnitt erfolgte zusammen mit der Umsetzung des Projektes Osenbrückstraße.

Mit dem Bau der neuen Erschließung (Grete-Stein-Straße) in Verlängerung der Ahlringstraße wurden der Marktplatz und der neue Einzelhandelsstandort an der Osenbrückstraße rückwärtig erschlossen. Dafür wurden die Grundstücke Hemelinger Bahnhofsstraße 1 – 5 aufgekauft, der erforderliche Abbruch von Gebäude Nr. 5 vorgenommen sowie eine Bodensanierung

durchgeführt. Aufgrund der Vertragsabstimmungen über den Einzelhandelsstandort und technischer Probleme beim Bau verzögerte sich die Umsetzung dieser Maßnahme, konnte dann aber im April 2008 abgeschlossen werden.

Die Hemelinger Bahnhofstraße ist der zentrale Bereich des Stadtteils und muss als solcher gesichert und entwickelt werden. Die Maßnahmen erwirkten eine Wiederbelebung des Stadtteilzentrums Hemelinger Bahnhofstraße. So wurde neben einer städtebaulichen, gestalterischen und identitätsstiftenden Aufwertung auch eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation im Programmgebiet erreicht.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: GEWOBA

Projektkoordinierung: SUBV

Gesamtentwurf (Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept): Planungsbüro Lepere und Partner

künstlerische Leitung Bunkervorplatz: Senator für Kultur

Abstimmung Bunkervorplatz: Senator für Inneres (Grundstückseigentümer)

Planung Hemelinger Marktplatz: Büro Kreikenbaum + Heinemann

Projektträger Kunstwerk (1.BA): Senator für Kultur

Planung Grete-Stein-Straße: SHI Planungsgesellschaft, Oldenburg

Bodensanierung und Abbrucharbeiten: Büro Dr. Pirwitz

Beirat: 03.06.2004, 07.10.2004, 02.12.2004

Projektphasen / Meilensteine

Planung und Vorbereitung: 2003-2005

Deputationsbeschluss: 03.02.2005 (16/179)

Juni 2005 (16/327)

Bauphase: 2005 - 2008

Wandbild Einweihung: 25.06.2005

Finanzierung

Kosten: 1.828.000 €

Finanziert aus Ziel-2-Programmmitteln

10.2.4 Osenbrückstraße

Anlass der Planung

Die einstmals belebte Hauptgeschäftsstraße im Bereich der Hemelinger Bahnhofsstraße und des Marktplatzes im Kreuzungspunkt zur Osenbrückstraße befand sich im stetigen Niedergang, sodass die Quartiersversorgung nur noch rudimentär gewährleistet werden konnte und eine Aufenthaltsqualität nicht mehr gegeben war.

Projektbeschreibung und Ziele

Um dem gesamten Bereich wieder den Charakter eines Stadtteilzentrums zu verleihen, war es notwendig, zentrale Nutzungen mit Magnetwirkung anzusiedeln. Nach umfassenden Standortprüfungen wurden bereits 2002 Verhandlungen mit der Firma Wilkens über ein Grundstück mit einer Lagerhalle an der Osenbrückstraße aufgenommen. Zwischenzeitlich war eine Nutzung dieser Halle durch ein Borgward-Museum angedacht, die aufgrund einer unklaren Finanzierung nicht realisiert wurde. Die Suche nach einem Investor für den Einzelhandelsstandort gestaltete sich zunächst schwierig, konnte jedoch in 2007 erfolgreich abgeschlossen werden. Das Konzept für die Umnutzung der vorhandenen Halle wurde zugunsten eines Neubaus verworfen, sodass diese abgebrochen wurde. Das Areal wurde anschließend dekontaminiert und für die Nutzung durch ein Fachmarktzentrum vorbereitet. Es wurden außerdem mehrere öffentliche KFZ-Stellplätze geschaffen. Durch die Neuordnung und Wiederherstellung des Straßenzuges Osenbrückstraße konnte das Grundstück nutzungsgerecht erschlossen werden. Die Straßenbauarbeiten verzögerten sich jedoch aufgrund vorhandener Fernwärmeleitungen der Firma Wilkens, deren Lage nicht bekannt war, sodass die Arbeiten nicht fristgerecht abgeschlossen werden konnten. Restmaßnahmen wurden durch Mittel aus dem Sanierungsgebiet finanziert.

Die Ansiedlung eines Einzelhandelsanziehungspunktes in der Osenbrückstraße stellt einen wichtigen Baustein für die wirtschaftliche Belebung des Quartiers dar. Von diesem gehen vielfältige Impulse für das Umfeld des Hemelinger Marktplatzes und das gesamte Gebiet der Hemelinger Bahnhofsstraße aus. Neben der Schaffung neuer Arbeitsplätze durch die Ansiedlung des Fachmarktzentrums konnten positive Effekte sowohl für den bestehenden umliegenden Einzelhandel als auch für die ortsansässige Bevölkerung durch einen Ausbau der Nahversorgung erreicht werden.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: Sanierungsträger

Projektkoordinierung: SUBV

Projektentwickler: Hofschröder, Standort- und Objektmarketing

Planung Umgestaltung Osenbrückstraße: Planungsbüro Kreikenbaum + Heinemann

Beirat: 09.10.2008

Projektphasen / Meilensteine

Planung und Vorbereitung	2002 - 2007
Deputationsbeschluss	Dezember 2005 (16/444)
Vorbereitung Fläche	2008
Bauphase	2008 - 2009
Eröffnung	Oktober 2009
Wendeplatz Grete-Stein-Straße:	in Planung

Finanzierung

Kosten: 338.500 €

Finanziert durch Programmmittel Ziel-2

10.2.5 Stadtteilmarketing

Ausgangslage

Im Ortsteil Hemelingen wurde neben gravierenden Strukturschwächen auch ein von außen überwiegend negativ bewertetes Image festgestellt. Die Vorbereitenden Untersuchungen ergaben, dass das Programmgebiet in der Entwicklung stagnierte, auch Vandalismus und Verwahrlosung des Stadtteils spielten dabei eine wichtige Rolle. Die ansässigen Anwohner und Gewerbetreibenden identifizierten sich immer weniger mit Ihrem Wohn- und Arbeitsumfeld – was sich deutlich in der sinkenden Motivation für eigene Aktivitäten zeigte. Dort, wo es Motivation für Initiativen zur Aufwertung des Stadtteils gab, fehlte es an Erfahrung und Kenntnissen, um zielgerichtet Maßnahmen in die Wege zu leiten.

Projektbeschreibung und Ziele

Um dem entgegenzuwirken, entwickelte das Büro Junker und Kruse im Oktober 2002 ein Konzept zur Einrichtung eines Stadtteilmarketings und Stadtteilmanagements in Hemelingen, welches als Grundlage für die Einstellung der Stadtteilmanagerin im Februar 2003 diente. Mit einer weiteren Beauftragung des Büros konnte die fachliche Begleitung im ersten Halbjahr der Umsetzung und praktischen Arbeit des Stadtteilmarketings, das im Stadtteilbüro in der Hemelinger Bahnhofsstraße 10 eingerichtet wurde, sichergestellt werden. Das Büro ist Anlaufstelle für Geschäftstreibende, Dienstleister und Bürger bei Belangen von EU und Sanierungsprojekten, aber auch bei allen anderen Fragen in Ortsteilangelegenheiten. Für eine enge Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren fanden regelmäßig Lenkungsrounds mit den lokalen Einzelhändlern statt, die durch die Stadtteilmanagerin organisiert wurde. Aus dieser Verbindung hat sich der Interessenverband „Wir Hemelinger e. V.“ bereit erklärt, als Träger des Stadtteilmanagements die Aufgaben des Sanierungsträgers ab 2007 zu übernehmen. Die Weiterführung des Stadtteilmarketings wurde aus anderen Mitteln bis zum Jahr 2009 sichergestellt. In diesem Zug zog das Stadtteilbüro in das KuBiKo um.

Die Initiierung des Stadtteilmanagements unterstützte vor Ort ansässige Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gewerbetreibende bei der Identifizierung, Formulierung und Lösung der gebietsbezogenen Probleme und die daraus hervorgehenden Initiativen wurden effektiv und zielgerichtet koordiniert. Dadurch wurden die Stadtteilidentifikation und das Image des Programmgebietes angehoben, Hilfe zur Selbsthilfe geleistet und Maßnahmen in die Wege geleitet, die eine Aufwertung des Programmgebietes bewirkten. Ziel dabei war es, die zentralen Bereiche des Ortsteils Hemelingen wieder zu einem Stadtteilzentrum zu entwickeln und so den Standort als eines der 14 Bremer Stadtteilzentren zu sichern. Zu diesem Zweck sollte ein gesunder Branchenmix – insbesondere ein breit gefächertes Angebot in den Bereichen Handel, Dienstleistungen und Gastronomie etabliert werden. Das Stadtteilmarketing, dessen Ziel die Aufwertung des Hemelinger Images war, veröffentlichte unter anderem die Ortsteilzeitung „neue Zeiten“. Zu den weiteren Aufgaben und Projekten gehörte neben der Organisation der Lenkungsrounds auch die stetige Pflege und Aktualisierung des Internetauftritts www.hemelingen-marketing.de, allgemeine Pressearbeit und die Entwicklung der Imagekampagne „Hemelingen – hier tut sich was“. Auch die Interessengemeinschaft „Wir Hemelinger“ wurde mit der Planung, Organisation und Durchführung diverser Veranstaltungen in Hemelingen unterstützt, die immer in Kooperation mit den lokalen Akteuren initiiert wurden. Hier ein paar Beispiele der Aktivitäten, die bei den Bewohnern großen Anklang fanden: Gewerbeschau auf dem Hof Stackkamp, Oster- und Nikolausaktionen, Laternenumzüge, Weihnachtsaktionstage, Lichterfest, Sauberkeitstag, und viele weitere Events werden in Hemelingen geplant.

Akteure / Beteiligung

Konzept: Büro Junker und Kruse

Projektträger: GEWOBA (2003-2006)

Wir Hemelinger e.V. (2007-2008)

Projektkoordinierung: SUBV

Projektphasen / Meilensteine

Planung und Vorbereitung: 2002

Deputationsbeschluss: November 2002 (15/733), November 2006 (16/596)

Umsetzungsphase: 2003-2008

Finanzierung

Kosten: 751.000 €

Finanziert durch Programmmittel Ziel-2

10.2.6 Quartierszentrum „Mobile“

Anlass der Planung

Das Quartier „Hinter den Ellern“ ist seit der Bebauung in den 1960er Jahren als soziales Problemgebiet gekennzeichnet. Soziale Einrichtungen in diesem Ortsteil leisten neben unmittelbarer unterstützender Hilfe präventive, integrative und zuweilen auch deeskalierende Arbeit; sie waren jedoch in engen, nicht behindertengerechten Räumlichkeiten untergebracht und zudem über den Stadtteil verteilt.

Projektbeschreibung und Ziele

Das Quartierszentrum „Mobile“ ist ein Projekt das im Rahmen eines umfangreichen Maßnahmenbündels zur Stärkung und positiven Entwicklung des Ortsteils Hemelingen und des Wohnquartiers „Hinter den Ellern“, beiträgt. Der Baubeginn des Familienzentrums startete am 03.09.2004 und wurde zum Ende des Jahres 2005 fertiggestellt. Es ist ein Gebäude mit einer Grundfläche von rund 760 m² sowie einem umliegenden Spielgelände entstanden. Das Haus ist kinder- und familienfreundlich gestaltet und besitzt eine barrierefreie Ausstattung. Das Zentrum ist eine multifunktionale Einrichtung, die gemeinschaftsbildend für Familien mehrerer Generationen wirkt. Es ermöglicht Begegnung, Kommunikation, Weiterbildung, Beschäftigung, Qualifizierung und Selbsthilfeaktivitäten. „Mobile“ fördert Prävention und Integration und ist bürger- und kundenorientiert.

In dem neu errichteten Familienzentrum werden verschiedene soziale Dienste, Qualifizierungsangebote und Freizeitmöglichkeiten von unterschiedlichen Trägern angeboten: Stadtteilcafé der „Fraueninitiative Quirl e.V.“, Spielhaus, Frühberatungsstelle, Gesundheitsamt, Haus der Familie, BewohnerInnen-Selbsthilfe, St. Petri Kinder- und Jugendhilfe und die Bürgerinitiative Hemelingen Ost e.V.. Angrenzend bietet ein Spielplatz Spielflächen sowie Sitzmöglichkeiten und Grünflächen. Als multifunktionale Einrichtung bündelt sie verschiedene bestehende soziale Einrichtungen des Quartiers und trägt zur Verbesserung des sozialen Miteinanders bei.

Durch das von Beginn an gute und erfolgreiche Zusammenwirken von Bewohnerschaft und Akteuren vor Ort entstand hier ein zentraler Ort im Quartier. So fördert es nicht nur das Engagement der Menschen für ihren Stadtteil, sondern integriert Menschen aus dem Quartier über die Beschäftigungsmaßnahmen im Mobile wieder in ein regelmäßiges Arbeitsleben.

Erweiterung des Quartierszentrums „Mobile“

Die steigenden Besucherzahlen unterschiedlichster Zielgruppen zeigten eine große Akzeptanz des Hauses – besonders durch die hohe Träger und Vereinsdichte gelangte das Zentrum nach und nach an seine räumlichen Grenzen. Aus diesem Grund sahen der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Senatorin für Soziales, Kinder, Jugend und Frauen sowie das Sozialzentrum Hemelingen/Osterholz die Notwendigkeit zusätzliche Räumlichkeiten zu schaffen. Es wurde sich für eine Teilaufstockung des „Mobile“ entschieden, die sich im Rahmen eines umfangreichen Abstimmungsprozesses zwischen Nutzer:innen, Ämtern, Behörden und Immobilien Bremen als optimale Lösung herausgestellt hatte. Durch die Aufstockung wurde die Möglichkeit eröffnet, innovative Projekte, Einzelberatungen sowie die Förderung des Selbsthilfepotenzials auszuweiten.

Zu dem gestiegenen Raumbedarf ergab sich parallel auch eine erhöhte Nachfrage nach Mittagsversorgung von den Besuchern des QZ, aber auch von Einrichtungen aus dem Quartier,

der nicht nachgekommen werden konnte. Aufgrund dieser Entwicklung und einer erwarteten Zunahme weiterer EU2 – Zuwanderung und Flüchtlingen, war die Größe der Küche nicht mehr ausreichend.

Der Küchenbetrieb wurde 2005 als Lehrküche geplant und war somit maximal für 25 Essen pro Tag ausgelegt. Parallel zur Aufstockung wurde auch die Küche saniert und damit Ihre Kapazität gesteigert. Künftig können bis zu 150 Essen pro Tag zubereitet werden. Das Café Mobile ist ein wichtiger neutraler Treffpunkt innerhalb des Quartierszentrums. Menschen aus verschiedenen Kulturen und mit unterschiedlicher religiöser Ausrichtung treffen sich generationsübergreifend beim Mittagessen oder bei Veranstaltungen.

Nach einer nur etwa 8-monatigen Bauphase konnte das Familienzentrum am 22.03.2017 seinen Erweiterungsbau mit zusätzlichen 118 qm feierlich in Betrieb nehmen.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: Bremer Immobilien
Baubetreuung: Bremische Gesellschaft
Projektkoordinierung: SUBV

Projektphasen / Meilensteine

Planung und Vorbereitung	2004
Deputationsbeschluss	Mai 2005 (16/294)
Bauphase	09/2004 - 2005
Eröffnung	25.11.2005

Finanzierung

Kosten: 1.909.500 €

Finanziert durch
EU-Ziel-2 Mittel (50%)
Bundesmittel Soziale Stadt (17%)
Städtebauförderungsmittel der Gemeinde (18%)
WiN-Mittel (4%)
Beiratsmittel (2%)
Stiftung Wohnliche Stadt (9%)
Personalkosten: Stadt
Betriebskosten (40.000/Jahr): Kommune und soziale Träger
Finanzierung Erweiterung „Mobile“

10.2.7 Kultur-, Bildungs- und Kommunikationszentrum „KuBiKo“

Anlass der Planung

Im Ortsteil fehlten individuelle und kollektive Möglichkeiten zur Aus- und Weiterbildung. Um dieses Defizit auszugleichen, wurde das im Rahmen der Baumaßnahme Hemelinger Tunnel angekaufte Grundstück Osenbrückstraße 16-18 als Standort für ein zentral im Ortsteil gelegenes Kultur-, Bildungs- und Kommunikationszentrum ausgewählt. Auf dem Grundstück selbst waren alle Gebäude bis auf das stark sanierungsbedürftige ehemalige Verwaltungsgebäude der Maschinenfabrik Bohm & Kruse sowie einen Flügel an der westlichen Grundstücksseite abgebrochen worden. Das Gebäude der ehemaligen Schule Godehardstraße 21, das modernisierungsbedürftig war, wurde im Rahmen des Projektes mit einbezogen.

Projektbeschreibung und Ziele

Hauptbestandteil des Projektes war die Instandsetzung und Modernisierung der Immobilien und deren nutzungsgerechte Bereitstellung. Das Gelände der ehemaligen Maschinenfabrik musste zudem von Altlasten geräumt werden. Im Laufe des Projektes wurden mit einer Vielzahl von möglichen Nutzerinnen und Nutzern Gespräche geführt. In der St. Petri Kinder- und Jugendhilfe, einer vierzügigen Kinderkrippe des DRK und dem Ortsamt Hemelingen konnten schließlich die zukünftigen Nutzer der Osenbrückstraße 16-18 gefunden werden. Als Mieter für die ehemalige Schule blieben die Vereine „Ein Haus für unsere Freundschaft“ (Migrationsarbeit) und „Schule 21“ (Künstlerwerkstatt), die schon in dem Gebäude ansässig waren, erhalten. Zusätzlich wurde in dem Gebäude eine Wohnebene eingerichtet, in der die Künstlerinnen und Künstler des Vereins „Schule 21“ als Mietergemeinschaft leben. Der Ausbau des Wohnbereichs wurde durch Mittel des Sanierungsgebietes umgesetzt.

Die Außenanlagen der beiden Gebäude wurden als wahrnehmbare Einheit zusammengeführt und hergerichtet. Dazu zählte insbesondere die Herstellung einer Gartenanlage für die Kinderbetreuungseinrichtung und einer öffentlichen Wegeverbindung zwischen Godehardstraße / Bürgerhaus und Grete-Stein-Straße / Osenbrückstraße (KuBiKo).

Das Projekt KuBiKo leistet durch die Bündelung von Infrastrukturangeboten im Bereich Kommunikation, Aus- und Weiterbildung sowie sozialer und kultureller Integration an einem zentralen Ort im Ortsteil, der zugleich quartiersbezogener Anlauf- und Treffpunkt für unterschiedliche Gruppen ist, einen Beitrag zur Belebung des Quartiers und zur Stärkung von Eigeninitiative von Bewohnerinnen und Bewohnern. Dies fördert die Zentrenfunktion des Quartiers. So wurde vor allem das Freizeit- und Bildungsangebot im Ortsteil Hemelingen ausgeweitet und um einen attraktiven, imagefördernden Standort erweitert. Durch die Erzeugung von Publikumsverkehr in direkter räumlicher Nähe wird außerdem die Einzelhandelsentwicklung gestärkt.

In diesem Zuge konnten brach liegende Flächen aktiviert und einer neuen Nutzung zugeführt werden, wodurch das Ortsbild attraktiver geworden ist. Zudem konnten identitätsstiftende und historische Gebäude durch die Sanierung und Zuführung einer langfristigen Nutzung gesichert werden. Am 10. Oktober 2008 eröffnete das KuBiko auf insgesamt 2500 m² seine Türen als neue Anlaufstelle für Alt und Jung.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: Sanierungsträger

Planung: Architekturbüro Wiedenroth & Siebert, Bremerhaven
Projektkoordinierung: SUBV
Träger: Immobilien Bremen
statische Voruntersuchung: Ingenieurbüro Hoßfeld & Martens
Außenanlagen: Kreikenbaum + Heinemann

Projektphasen / Meilensteine

Deputationsbeschluss: August 2005 (16/371), Juli 2006 (16/553)
Bauphase: August 2007 – Oktober 2008
Eröffnung: 10.10.2008

Finanzierung

Kosten	2.780.000 € (Ziel-2-Mittel)
Förderung der Wohnnutzung	267.000 € (ISP/AIP)

10.2.8 Sporthaus und Sport- und Freizeitanlage SV Hemelingen

Ausgangslage

Der seit 1858 im Ortsteil ansässige Sportverein Hemelingen stellt eine wichtige Säule des Freizeit- und Sportangebotes vor Ort dar. Zunächst war ein Spiel- und Sportpark auf dem Gelände des SV Hemelingen angedacht worden, um das Sport- und Bewegungsangebot im Ortsteil zu stärken. Dies konnte jedoch nicht realisiert werden, da Teile des Gebietes in Arbergen lagen und somit nicht dem förderfähigen Gebiet des Ziel-2-Programmes zugehörig waren.

Projektbeschreibung und Ziele

Anstellen des Spiel- und Sportparks wurde stattdessen die Sportanlage des SV Hemelingen durch die Schaffung einer kombinierten Beach- und Rasen-Sportfläche ergänzt, um auch familienfreundliche Angebote für sportliche Betätigung im Freien anzubieten. Dabei handelte es sich um eine Fläche von 2.200 m².

Des Weiteren wurden der Umbau und die Sanierung des Sporthauses Am Sportplatz 2 aus den EU-Mitteln finanziert. Durch die Verlegung der Geschäftsstelle konnten hier nach Geschlechtern getrennte Duschen und Toiletten sowie ein kleiner Fitnessbereich entstehen. Im Zuge der Sanierung wurden Wärmeschutzmaßnahmen und Verbesserungen der Belüftungsverhältnisse vorgenommen.

Insgesamt wurde dadurch das Spiel- und Sportangebot in Hemelingen erweitert und für eine größere Breite der Bewohnerschaft zugänglich gemacht. Außerdem fördert es soziale und kulturelle Netzwerke und Selbstorganisation. So wurde eine Qualitätssteigerung Hemelingens als Wohnstandort erreicht und durch sportliche und gesundheitspräventive Freizeitangebote im Ortsteil die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit diesem erhöht.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: SV Hemelingen

Projektkoordinierung: SUBV

Lokales Forum Hemelingen: 28.04.2005, 27.04.2006

Projektphasen / Meilensteine

Deputationsbeschluss Sport: 29.03.2006

Bauphase: 2005 - 2007

Eröffnung Beach- und Rasenfeld: 17.06.2006

Fertigstellung Sporthaus: Frühjahr 2007

Finanzierung

Sport- und Freizeitanlage im Freien: 26.000 €

Umbau Sporthaus: 204.000 €

Finanziert durch EU-Ziel-2-Programmmitteln, WIN-Mitteln/Soziale Stadt, Eigenanteil SVH

10.3 Sanierungsmaßnahmen

10.3.1 Unterführung Hemelinger Bahnhof / Westerholzstraße und Kirchenvorplatz

Anlass der Planung

Der DB Bahnhof Bremen-Hemelingen an der Bahnstrecke Bremen – Bassum ist ein wichtiger Verkehrs- und Umsteigeplatz. In den 1970er Jahren ersetzte die Fußgängerunterführung den Bahnübergang an dieser Stelle in der Westerholzstraße. Im Zuge der Umgestaltung wurde jedoch keine Anpassung der Straßenraumgestaltung vorgenommen. Im Laufe der Jahre verwandelte sich die Unterführung zudem durch Vandalismus, unzureichende Beleuchtung und bauliche Schäden zunehmend in einen Angstraum und befand sich in einem desolaten, kaum zumutbaren Zustand.

Projektbeschreibung und Ziele

Da die ursprünglichen Planungen einschließlich einer Veränderung der Treppenanlagen und dem Einbau von Aufzügen technisch und finanziell nicht darstellbar waren, wurde die Sanierung der Bahnunterführung ohne Aufzüge und die Neugestaltung des Tunnelumfeldes geplant. So wurden nicht nur die Unterführung, sondern auch alle Treppenanlagen aufwendig saniert und mit hellen Wand- und Bodenbelägen aus Granit versehen.

Durch die Verlegung des Wendekreises der Westerholzstraße in Richtung der Bahngleise ist der frisch gepflasterte Vorplatz der Evangelischen Kirche erlebbar. Die Westerholzstraße selbst erhielt eine Hochpflasterung aus Granitsteinen. Diese Umgestaltung wurde durch Grünflächen und Bäume optisch unterstützt. Die Ringstraße auf der Westseite des Tunnels ist zu einem Bahnhofsvorplatz ausgebaut worden. In beiden Straßen stellen bike + ride Anlagen einen besonderen Service für Pendler dar. Ein effektvolles Beleuchtungskonzept der Hemelinger Kirche, dessen Betriebskosten die Kirchengemeinde trägt, rundete diese Sanierungsmaßnahme ab.

Der Straßenraum konnte endlich funktionell an die Unterführung angepasst und durch den neu entstandenen Platz sowie die Begrünung aufgewertet werden. Die Unterführung ist durch die Sanierung wieder attraktiver für alle Nutzerinnen und Nutzer des Hemelinger Bahnhofs. Mit dieser im vorgesehenen Kostenrahmen termingerecht abgeschlossenen Maßnahme, wurde ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Ortsbildes, der Wohnqualität und des Wohnumfeldes im Stadtteil geleistet. Das Projekt wurde Ende 2004 abgeschlossen. Leider hat der Vandalismus in der Unterführung im Laufe der Jahre wieder zugenommen.

Akteure / Beteiligung

Sanierungsträger: GEWOBA

Planung: Planungsbüro BPR

Projektkoordinierung: SUBV

Beirat: 06.11.2003

Runder Tisch 28.10.2003

Träger öffentlicher Belange im Rahmen eines formalen Beteiligungsverfahrens

Projektphasen / Meilensteine

Deputationsbeschluss November 2003

Bauphase 05/2004 – 11/2004

Einweihung 16. November 2004

Finanzierung

Kosten 1.172.000 €

SPNV-Mittel* (26%)

Mittel Brückenbau ASV (7%)

ISP-Mittel (67%)

10.3.2 Unterführung Sebaldsbrücker Bahnhof

Anlass der Planung

Die Unterführung des Sebaldsbrücker Bahnhofs ist die wichtigste fußläufige Verbindung zwischen den Ortsteilen Sebaldsbrück und Hemelingen. Sie besitzt eine zentrale Bedeutung, besonders für den Einzelhandel in der Hemelinger Bahnhofstraße, da ein Großteil des Kundenkreises aus Sebaldsbrück stammt.

Die Unterführung befand sich jedoch aufgrund von Vandalismus, baulichen Mängeln, Feuchtigkeit und Verwahrlosung in einem desolaten Zustand und stellte eine wenig attraktive Fuß- und Radwegeverbindung dar.

Projektbeschreibung und Ziele

Ziel der Sanierungsmaßnahmen war der Erhalt der Unterführung als historisches Merkmal des Ortsteils bei gleichzeitiger Aufwertung der Aufenthaltsqualität, um so die Verbindung zwischen den Ortsteilen Hemelingen und Sebaldsbrück zu stärken. Da das Gebiet jedoch außerhalb des formalen Sanierungsgebietes liegt, musste das Projekt aufgrund knapper Haushaltsmittel zunächst verschoben werden. Der Baubeginn verzögerte sich weiter, da die Klärung der Zuständigkeiten für die Unterhaltung der Bauwerksteile zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn im Vorfeld erfolgen musste. Diese gestaltete sich sehr schwierig und langwierig.

Das bei der ersten Planung entstandene Entwurfskonzept wurde nach Abschluss der Verhandlungen überarbeitet. Dabei wurde eine kostensparende Variante einer aufwändigen Sanierung der vorhandenen Fliesen vorgezogen. Diese beinhaltete stattdessen den Erhalt der vorhandenen Dächer über den Treppenabgängen, das Verputzen der Wände sowie ein Konzept zur Gestaltung der Wände mit Graffiti in Kooperation mit dem Beirat, dem Bau- und dem Kulturressort. Bei einer erneuten Begehung wurde jedoch festgestellt, dass an einigen Stellen inzwischen Feuchtigkeit eintrat, sodass das Sanierungskonzept erneut überarbeitet werden musste.

2013 konnte die Sanierung endlich stattfinden. Das Ergebnis ist eine deutlich attraktivere Unterführung sowie eine bessere funktionale Verknüpfung der beiden Ortsteile.

Akteure / Beteiligung

Sanierungsträger: GEWOBA und anschließend SUBV

Projektkoordinierung: SUBV

Planungsentwurf: Büro Deeken

sachverständige Stellungnahme (Sanierung): Ingenieurbüro Bellmer

Planung und Durchführung: ASV

Abstimmungen mit ASV und DB AG

Beirat: 14.11.2013, 11.12.2014

Projektphasen / Meilensteine

Planung und Vorbereitung: 2003 - 2012

Deputationsbeschluss: 12.04.2007

Bericht der Verwaltung: 11.10.2012

Bauphase: 2013

Fertigstellung: 2014

Finanzierung

Gesamtkosten: rd. 396.000 €

1. Bauabschnitt Abdichtung außen rd. 115.000 €
2. Bauabschnitt Sanierung innen rd. 205.000 €

Finanziert aus ISP-Mitteln

10.3.3 Verkehrsberuhigung Brüggeweg

Anlass der Planung

Der Brüggeweg war vor dem Bau des Hemelinger Tunnels besonders stark durch Schwerlastverkehre belastet. Die beiden Straßenhälften waren kaum mehr funktional zusammengehörig und es entstand eine hohe Emissions- und Lärmbelastung. Nach Inbetriebnahme des Tunnels und Schließung der Anbindung der Funkschneise am Osterhop konnte das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen bereits von 16.000 auf 12.000 Fahrzeuge reduziert werden. Eine weitere Senkung auf 8.000 Fahrzeuge sollte durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erreicht werden.

Projektbeschreibung und Ziele

Im Schnittpunkt Brüggeweg / Bruchweg / Schlangstraße wurde ein kleiner Verkehrskreisel hergestellt. Gleichzeitig wurde im nördlichen Bereich des Brüggewegs eine neue Anbindung an die Martensstraße geschaffen. Im gesamten Bereich des Brüggewegs wurde der Straßenquerschnitt verändert: der Fahrradweg wurde durch einen beidseitigen Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegt, sodass nur ein eingeschränkter Verkehrsraum für Kraftfahrzeuge bleibt, der zum Langsamfahren zwingt. An den Fahrbahnseiten wurden rund 26 Längsparkplätze eingerichtet, die von Baumscheiben unterbrochen sind. Die Sanierungsmaßnahmen brachten außerdem eine deutliche Aufwertung des gesamten Straßenbildes mit sich. Mit durchgängig neuen Oberflächenbelägen, Begrünung und der Umgestaltung des Einmündungsbereiches Klausstraße / Westerholzstraße / Brüggeweg zu einem zentralen Platz wurde die Aufenthaltsqualität der Straße erheblich verbessert.

Der Brüggeweg konnte durch diese Maßnahmen noch stärker verkehrsberuhigt werden. Laut Untersuchungen konnte das tägliche Verkehrsaufkommen sogar auf 7.000 Fahrzeuge reduziert werden. Die beiden Straßenseiten werden wieder als eine Einheit wahrgenommen und die neuen Stellplätze fördern die Einzelhandelsentwicklung in diesem Bereich.

Akteure / Beteiligung

Sanierungsträger: GEWOBA
Projektkoordinierung: SUBV
Ausführungsplanung: ASV
Durchführung: GPV
Beirat: 09.10. 2003

Projektphasen / Meilensteine

Planung	2003
Deputationsbeschluss	11.12. 2003
Ausschreibung	Anfang 2004
Bauphase	Mitte 2004 – Ende 2005

Finanzierung

Kosten: 1.814.000 €

Finanziert aus ISP

10.3.4 Wendeplatz Hemelinger Rampe

Planungsanlass

Im Zuge der Umgestaltung der Schlangstraße und der Neuplanung des Kreuzungsbereiches an der Hannoverschen Straße im Rahmen des EU-Projektes „Neue Mitte Schlangstraße“ wurde die Verbindung zwischen der Hemelinger Rampe und der Hannoverschen Straße zurückgebaut. Damit war die Notwendigkeit eines Wendehammers an der Hemelinger Rampe, gemäß den Festsetzungen im Baubauungsplan 2307, zur besseren Erschließung der neuen Wohngebiete gegeben.

Projektbeschreibung und Ziele

Der Sanierungsträger nahm in 2006 die Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer über die Fläche für den Wendehammer auf. Nach langwierigen Verhandlungen konnte eine Einigung über den Kaufpreis erzielt werden, danach mussten allerdings weitere Verhandlungen über Entschädigungs- bzw. Ersatzleistungen mit dem Eigentümer und dessen Rechtsanwalt geführt werden. Bis Ende 2009 konnte eine Zustimmung des Eigentümers zum Verkauf erreicht werden. Die Umsetzung der Baumaßnahme wurde nach Fertigstellung der Bebauung an der Hemelinger Rampe durchgeführt.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: Sanierungsträger (bis 2009), SUBV (ab 2009)

Planung und Anhörung der Träger: Büro Schnüll und Haller (bis 2008), anschließend ASV

Meilensteine:

Vorbereitung (inkl. Verhandlungen): 2006 – 2016

Baumaßnahme: Umsetzung 2017-2019

Finanzierung

Kosten: 131.000 € für die Umsetzung, 30.000 € für den Grundstücksankauf

Finanziert aus ISP

10.3.5 Fassadenprogramm Hemelinger Bahnhofsstraße und Brüggeweg

Anlass der Planung

Die städtebauliche Entwicklung in den Straßen Hemelinger Bahnhofsstraße und Brüggeweg wurde viele Jahre durch das hohe Verkehrsaufkommen gehemmt. Die Aufenthaltsqualität war beeinträchtigt und es kam zu einem Sanierungsstau, da eine attraktive Entwicklung der Straßenzüge nicht abzusehen war.

Projektbeschreibung und Ziele

Um die Attraktivität des Straßenraumes und die Aufenthalts- und Wohnqualität in der Hemelinger Bahnhofsstraße zu fördern, wurden die Instandsetzung und Aufwertung von Fassaden im Rahmen des Sanierungsgebietes finanziell gefördert. In der Hemelinger Bahnhofstraße wurde deshalb von einem Architekturbüro ein Konzept für die Aufwertung der Fassaden erstellt, die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer wurden angeschrieben und zu Informationsgesprächen eingeladen. In den Jahren 2002 bis 2005 konnten insgesamt fünf Verträge in der Hemelinger Bahnhofsstraße über die Förderung von Fassadensanierung geschlossen werden. Außerdem konnte die historische Fassade mit dem ortsbildprägenden Turmelement der Firma Wilkens saniert werden.

Da die Resonanz zur Fassadensanierung in der Hemelinger Bahnhofsstraße eher gering war, wurden die Anwohnerinnen und Anwohner des Brüggewegs nicht einzeln angeschrieben, sondern über die Presse (z.B. neue zeiten) informiert. Daraufhin entschlossen sich zwei Hauseigentümer dazu, ihre Hausfassaden zu sanieren.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: Sanierungsträger

Projektkoordinierung: SUBV

Projektphasen / Meilensteine

Umsetzungszeitraum: 2002-2006

Finanzierung

Fassadenprogramm Brüggeweg: 13.000 €

Fassadenprogramm Hemelinger Bahnhofsstraße: 34.000 €

10.3.6 Hemelinger Apotheke

Anlass der Planung

Die 1896 erbaute Apotheke in der Hemelinger Bahnhofsstraße 15 galt als Kleinod der Hemelinger Bahnhofsstraße, da sie nicht nur als Gebäude mit denkmalgeschützter Fassade ortsbildprägend ist, sondern darüber hinaus auch noch über die komplette historische und ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Inneneinrichtung verfügt. Dieses für viele Hemelingerinnen und Hemelinger Wahrzeichen des Ortsteils stand jahrelang leer, sodass ein neues Nutzungskonzept gefunden werden musste, sonst drohte der bauliche Verfall.

Projektbeschreibung und Ziele

Im Rahmen der Sanierung wurde die Apotheke seitens der Stadt angekauft, um die geplanten Neuordnungen überwiegend brachliegender bzw. -fallender Flächen im rückwärtigen Bereich sowie die Arrondierung des heutigen Hemelinger Marktes und die Interessen des Denkmalschutzes zu gewährleisten. Nach der Neuordnung konnte das Kerngebäude mit der Auflage einer denkmalschutzgerechten Modernisierungsverpflichtung reprivatisiert werden.

Die Suche nach einem Investor gestaltete sich aufgrund der mit der Sanierung verbundenen Kosten äußerst schwierig und mehrmals sprangen potentielle Käufer kurz vor Vertragsabschluss ab. 2011 konnte schließlich eine Investorengruppe gefunden werden, durch die eine Arztpraxis und eine Rechtsanwaltskanzlei gefunden wurde, die das Erdgeschoss sowie Teile des Obergeschosses gewerblich nutzen und so zur Belebung der Hemelinger Bahnhofsstraße beitragen. Die Inneneinrichtung sowie zahlreiche andere historische Bauteile wie Wintergarten, Holzdecke, Fliesen, Wandmalereien, Türelemente und Holzschnitzereien blieben erhalten. In Teilen des Obergeschosses sowie dem ausgebauten Dachgeschoss befindet sich Wohnnutzung.

Zur Sanierung wurde der Investorengruppe ein Zuschuss bewilligt, der einen Großteil der unrentierlichen Kosten deckt, die durch Mieteinnahmen nicht gedeckt werden können.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: GEWOBA (Einzelvertrag)

Projektkoordinierung: SUBV

Vermarktung ab 2010: Immobilie Bremen

Modernisierungsgutachten: Planungsbüro Lass

Projektphasen / Meilensteine

Ankauf: 2000

Deputationsbeschluss: 06.05.2010 Vorlage Nr. 17/371

Verkauf: Juni 2011

Sanierung: 2011 – 2012

Finanzierung

Kosten: 205.000 € (Modernisierungszuschuss)

10.3.7 Verkehrsberuhigung Schlegstraße

Anlass der Planung

Die Schlegstraße als wichtiger Verkehrsknotenpunkt zwischen der Hannoverschen Straße und dem Brüggeweg war durch eine hohe verkehrliche Belastung gekennzeichnet. Durch den Bau des Tunnels verringerte sich das tägliche Verkehrsaufkommen bereits, es sollte jedoch noch weiter reduziert und unerwünschte Durchgangsverkehre sollten verhindert werden.

Projektbeschreibung und Ziele

Im Rahmen des Sanierungsgebietes wurde der Fahrbereich der Schlegstraße zwischen dem neuen Quartiersplatz und dem Minikreisel des Brüggewegs zur weiteren Verkehrsberuhigung umgestaltet. Der Radweg wurde mithilfe eines markierten Schutzstreifens auf die Fahrbahn verlegt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 30 km/h beschränkt. Für den ruhenden Verkehr wurden am nördlichen Fahrbahnrand 15 Längsparkplätze errichtet, die abschnittsweise durch neu gepflanzte Bäume unterbrochen sind.

Dadurch konnte eine weitere Reduzierung des täglichen Verkehrsaufkommens erreicht und so eine attraktive Entwicklung der neuen Quartiersmitte ermöglicht werden. Des Weiteren entstand so eine Attraktivitätssteigerung des neu entwickelten Wohnbaulandes auf beiden Seiten der Schlegstraße.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: GEWOBA

Projektkoordinierung: SUBV

Konzept Umbau Straße: Büro Schnüll und Haller

Projektphasen / Meilensteine

Bauphase: 2007

Eröffnung: 13.11.2007

Finanzierung

Kosten Anpassung Schlegstraße einschl. Rückbau Hemelinger Rampe: 2.121.000 €

Finanziert aus ISP

10.3.8 Böschenhof und Schlenkpark Süd

Anlass der Planung

Um den Zuzug vor allem junger Familien nach Hemelingen zu fördern, sollte ein neues Wohngebiet südöstlich der Schlenkstraße entwickelt werden, wo sich Wiesen eines Bauers befanden. Der angrenzende Park bestand bereits. Diese Grünanlage sollte als Teilbereich einer Grünverbindung entwickelt werden, die die Bereiche Osterhop und Hemelinger Rampe verbindet.

Projektbeschreibung und Ziele

Östlich des neuen Quartiersplatzes wurde Wohnbauland entwickelt, auf dem 17 Grundstücke für Einzel- und Doppelhäuser entstanden. Zunächst war die Bebauung durch Reihenhäuser angedacht, deren Vermarktung sich jedoch als schwierig erwies. Zur Erschließung des neuen Wohngebietes wurde die Straße Böschenhof gebaut.

Die angrenzende Parkfläche mit einem Spiel- und Bolzplatz wurde auf Grundlage eines Beteiligungsverfahrens neu gestaltet und somit aufgewertet. Es wurden einige neue Spielgeräte aufgestellt und Wegebeziehungen geschaffen, um eine gute Erreichbarkeit der Anlage aus den umliegenden Quartieren zu gewährleisten. So wird eine weitgehend straßenverkehrsfreie Wegeverbindung in Richtung des Dienstleistungs- und Versorgungsbereich Hemelinger Bahnhofstraße ermöglicht.

In direkter Nähe zur neuen Quartiersmitte entstand somit ein attraktives Wohnquartier, das neue Bewohnerinnen und Bewohner, vor allem junge Familien, für Hemelingen anlockte. Dadurch wird die Kaufkraft vor Ort erhöht und somit die neue Mitte Schlenkstraße gestärkt. Insgesamt wurde eine weitere Stabilisierung des Ortsteils erreicht.

Akteure / Beteiligung

GEWOBA bis 2009, danach SUBV (Referat 30 für Schlenkpark)

Planung Schlenkpark: Stadtgrün

Beirat: 14.05.2009 (Schlenkpark)

Beteiligungsverfahren für die öffentliche Spielplatzfläche durch das ASD (2009)

Projektphasen / Meilensteine

BdV Schlenkpark (18.08.2009)

Neugestaltung Schlenkpark Süd 2009 - 2010

Vermarktung Böschenhof ab 2008

Finanzierung

Kosten Schlenkpark Süd 243.000 €

Kosten Böschenhof 228.000 €

10.3.9 Auguste-Bosse-Straße und Schlengpark Nord

Anlass der Planung

Nördlich der Schlengstraße befanden sich Wiesen und Kleingartenparzellen. Um den Ortsteil zu stabilisieren und zu stärken, wurde diese Fläche für ein neues Wohngebiet vorgesehen. Um die Unterversorgung Hemelingens mit öffentlichen Grünanlagen zu mindern, sollte hier außerdem ein neuer Park in Ergänzung zum Schlengpark Süd entstehen.

Projektbeschreibung und Ziele

Nördlich des Verbrauchermarktes wurde weiteres Bauland zur Verfügung gestellt. Der Bereich zur Hemelinger Rampe wurde inzwischen von der Deutsche Reihenhäuser bebaut. Weitere Wohnungsbauflächen nördlich der Schlengstraße befinden sich in der Umsetzung. Dort wurde eine neue Kindertagesstätte errichtet. Eine Erschließung erfolgt durch die in 2022 fertiggestellte Auguste-Bosse-Straße.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: Sanierungsträger (bis 2009), SUBV

Projektphasen / Meilensteine

Teilbebauung Schlengstraße Nord: 2015-2016

Bereich Schlengpark Nord / Auguste-Bosse-Straße: Fertiggestellt 2022

Finanzierung

Kosten Schlengpark Nord: 933.000 €

Kosten: Auguste-Bosse-Straße: 638.000 €

10.3.10 Osterhop und Belmerstraße

Anlass der Planung

Die Grundstücke an der Belmerstraße und am Osterhop wurden im Zuge der ersten Planentwürfe des Hemelinger Tunnels von Seiten der Stadt angekauft, da hier zunächst die Tunneltrasse verlaufen sollte. Nach Änderung der Planung sollten auf diesen Grundstücken die neuen Wohnquartiere Hinrich-Claußen-Weg (Belmerstraße) und Minna-Wilkens-Weg (Osterhop) entstehen.

Projektbeschreibung und Ziele

Zur Entwicklung von Wohnungsbauland war jeweils der Bau einer öffentlichen Stichstraße mit Wendepplatz zur Erschließung der Grundstücke erforderlich. Zuvor wurde auf den Grundstücken eine Kampfmittelsondierung durchgeführt. Nach Herstellung der Baustraße und Leitungsverlegung wurde mit der Vermarktung der Grundstücke begonnen. Dies erfolgte zunächst durch die GEWOBA und wurde anschließend durch Immobilien Bremen weiter betrieben. Die Vermarktung lief im Wohngebiet Hinrich-Claußen-Weg aufgrund der besseren Lage schneller an. Insgesamt sind am Hinrich-Claußen-Weg und am Minna-Wilkens-Weg inzwischen jedoch fast alle Grundstücke bebaut.

Durch die Entwicklung der beiden Gebiete als attraktives Bauland konnten vor allem junge Familien angezogen werden. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Stabilisierung des Ortsteils.

Akteure / Beteiligung

Projektsteuerung Erschließung: Sanierungsträger

Projektkoordinierung: SUBV

Vermarktung: Sanierungsträger, später IB

Projektphasen / Meilensteine

Bebauungsplan 2220: 02.06.2003 rechtskräftig

Erschließung: Ende 2004 – 2007

Vermarktung: ab Ende 2005

Finanzierung

Kosten Erschließung: 1.025.000 €

Finanziert aus ISP

10.3.11 Diedrich-Wilkens-Straße

Anlass der Planung

Die Grundstücke Diedrich-Wilkens-Straße 35-47 (ehemalige Nordmende-Hallen), Gießbergweg 8-10 (Drahtseilerei) und Osenbrückstraße 23 wurden für den Bau des Tunnels erworben und freigeräumt. Nach Fertigstellung des Tunnels war auf den ehemaligen Industriebrachen in der ersten Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes ein Wohngebiet vorgesehen.

Projektbeschreibung und Ziele

Für die Konzeptualisierung wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt und auf Grundlage des prämierten Entwurfes die weitere Planung durchgeführt. Da das Gebiet in unmittelbarer Nähe zur Bahnlinie Bremen-Hannover liegt, wurde ein fünf Meter hoher begrünter Lärmschutzwall aufgetragen und zur Tunneltrasse hin wurde eine Lärmschutzwand errichtet. Neben den Lärmemissionen gab es allerdings zusätzlich Probleme mit Geruchsemissionen des nahegelegenen Industriebetriebes Coffein Compagnie, sodass ein Geruchsgutachten erstellt werden musste. Dessen Ergebnisse erschweren die Umsetzung einer bisher geplanten Wohnnutzung. Für die alternativ geplante Erweiterung des Tamra-Hemelingen-Parks hat sich bisher noch keine Finanzierungsmöglichkeit gefunden.

Akteure / Beteiligung

Sanierungsträger: GEWOBA, anschließend SUBV

Entwurf: Büro Schomers und Schürmann

Unterhaltung Lärmschutzwall: Hanseatische Naturentwicklung GmbH

Ausführungsplanung: Ingenieurbüro BPI

Beirat: 02.02.2012, 12.04.2005

Projektphasen / Meilensteine

Städtebaulicher Ideenwettbewerb: 2001

Bebauungsplan 2162: 30.09.2005 rechtskräftig

Bebauungsplan 2305: 24.05.2006 rechtskräftig

Bau Lärmschutzwall /-wand: 11/2005-04/2007

Finanzierung

Neuordnung Diedrich-Wilkens-Str. / Osenbrückstraße: 51.000 €

Lärmschutz: 1.295.000 €

10.3.12 Tamra-Hemelingen-Park

Anlass der Planung

Die für den Tunnelbau freigeräumten ehemaligen Industriebrachen an der Diedrich-Wilkens-Straße waren für eine Wohnbebauung vorgesehen. Aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen durch Lärm- und Geruchsbelastungen gab es jedoch enge Vorgaben für die Bebauung durch einen Bauträger. Da sich die Vermarktung an einen Bauträger sehr schwierig gestaltete, wurde für die nördliche Teilfläche ein neues Nutzungskonzept in Form eines Stadtteilparks erstellt. Dies kommt dem mit nur wenigen Grünflächen versorgten Ortsteil zugute.

Projektbeschreibung und Ziele

Nach einer Teiländerung des Bebauungsplanes 2162 wurde auf dem nördlichen Bereich der Tamra-Park angelegt. Er besteht aus Grünflächen, einzelnen Bäumen, einer Bühne für Veranstaltungen und mehreren Spielmöglichkeiten. Ein Fußballplatz sowie ein Beachvolleyballfeld und ein Trampolin ergänzen das Freiraumangebot. Durch diese Grünfläche verlaufen außerdem die Wegebeziehungen zum Fuß- und Radwegtunnel nach Sebaldsbrück.

Die gewählte Gestaltung ist an die ursprüngliche Landschaftsform Hemelings angelehnt und bringt eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität auf der ehemaligen Industriefläche mit sich. Diese Grünanlage hat für Hemelingen eine große Bedeutung, da es in diesem Ortsteil ansonsten nur sehr wenige öffentliche Grünflächen gibt. Hier können auch Veranstaltungen wie beispielsweise die Hemelinger Gewerbeschau stattfinden.

Akteure / Beteiligung

Projektträger: SUBV

Projektphasen / Meilensteine

Bebauungsplan 2415 A: veröffentlicht 03.01.2012

Einweihung: 08.06.2013

Finanzierung

Kosten: 309.000 €