

Beschluss des Beirats Mitte vom 14. Juli 2021

zur

Aufwertung der Bahnhofsvorstadt

Die Modernisierung der Bahnhofsvorstadt ist eine wichtige Voraussetzung zur Steigerung der Attraktivität Bremens und der Bremer Innenstadt. In der Bahnhofsvorstadt wohnen nicht nur 5.000 Menschen - eine viel größere Anzahl hat hier ihren Arbeits-, Ausbildungs-, Studiums- oder Weiterbildungsplatz.

Durch die Umgestaltung des Bundeswehrhochhauses, die Sanierung des Gewoba-Gebäudes sowie durch den Bau des Fernbus-Terminals mit Hotel und Parkhaus sind erste Leuchttürme gesetzt. Nun gilt es, den gesamten Ortsteil an die heutigen Anforderungen anzupassen – z. B. durch die Schaffung von Verweilzonen, die Beseitigung von Barrieren und die Anpassung des Stadtteils an die Bedürfnisse von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Im Zuge der aktuellen Innenstadterneuerung fordert der Beirat Mitte eine deutliche Aufwertung der Bahnhofsvorstadt. Hier soll ein junges, lebendiges Quartier entstehen, das auch Raum für Akteure aus dem Gründungs- und Innovationssektor bietet und sich als attraktives Eingangstor zur Innenstadt präsentiert.

Beschluss

Der Beirat fordert die bremische Verwaltung auf, sofort mit einer Planung, die dem beigefügten Masterplan entlehnt ist, zu beginnen.

Einstimmiger Beschluss des Fachausschusses für Stadtentwicklung und Klima des Beirats Mitte.

Bahnhofsvorstadt

Das Tor zur Innenstadt:

Attraktiv, innovativ, wohnlich

Im Zuge der aktuellen Innenstadterneuerung fordert der Beirat-Mitte eine deutliche Aufwertung der Bahnhofsvorstadt. Hier soll ein junges, lebendiges Quartier entstehen, das auch Raum für Akteure aus dem Gründungs- und Innovationssektor bietet und sich als attraktives Eingangstor zur Innenstadt präsentiert.

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Zukunft der Bremer City hängt maßgeblich auch von ihrer Erreichbarkeit und Öffnung zu den Nachbarstadtteilen ab. Dabei kommt der Bahnhofsvorstadt mit ihren zentralen Verkehrsanlagen besondere Bedeutung zu. Hauptbahnhof, Busbahnhof und ÖPNV-Knoten sind in Zeiten wachsender Mobilität wichtige Impulsgeber für die Entwicklung einer weltoffenen und modernen Innenstadt– und das für Bewohner ebenso wie für Besucher aus der Gesamtstadt, der Region und von weiter her.

Dieser Aufgabe wird das Bahnhofsquartier in seiner derzeitigen Verfassung (Leerstände, Brachen, unansehnliche Verkehrsbauten) nicht gerecht. Die Gleisanlagen der Deutschen Bahn und die Hochstraße bilden zudem störende Barrieren auf dem Weg zur Innenstadt und zu den nördlich angrenzenden Stadtteilen.

Der Beirat Mitte will diesem negativen Prozess entgegen wirken, neue Konzepte für die Bahnhofsvorstadt entwickeln und dabei die Bewohner ebenso einbeziehen wie potentielle Investoren und Vertreter der Deutschen Bahn.

Erfreulicherweise gibt es bereits an einigen Stellen, so z.B. am Bundeswehrhochhaus, am zentralen Busbahnhof, am neuen City Gate oder am Rembertiring vielversprechende Ansatzpunkte für eine Quartiersaufwertung. Ausgehend von diesen „Leuchttürmen“ müssen die Fußgängerbeziehungen zur Innenstadt funktional und städtebaulich attraktiver gestaltet werden. Im Sinne eines Schaufensters könnten sich hier u.a. Bremer Bildungseinrichtungen und namhafte Betriebe öffentlich präsentieren und so für sich und die Stadt werben. Sport- und Spielangebote sowie Grünanlagen mit Plätzen zum Verweilen ergänzen die gewünschte urbane Vielfalt.

Dabei kommt es darauf an, die bestehende Mischung von Gewerbe- und Wohnanlagen zu erhalten und auszubauen. Die Wohngebiete z.B. an der Daniel von Büren-Straße, Falken- oder Birkenstraße müssen daher unbedingt erhalten und an

moderne Standards angepasst werden. Flächen für neue Wohngebiete bieten sich zudem am Rembertiring und Breitenweg an.

Aber wir möchten auch das „Zuhause“ für Menschen ohne Wohnung in der Bahnhofsvorstadt erhalten und die Betreuungsmöglichkeiten (wie z. B. Treffpunkte, Toiletten) verbessern.

Alle Planungen müssen darauf gerichtet sein, hier im Herzen Bremens ein für Anwohner und Besucher attraktives Quartier zu entwickeln und so der Stadt Bremen ein für Großstädte angemessenes Entre zu bieten. Auch wenn visionäre Zukunftsplanungen wie die Verlegung der „Oldenburger Gleiskurve“ oder der Abriss der Hochstraße beharrlich weiterverfolgt werden müssen, geht es zunächst darum, wichtige Startprojekte („Leuchttürme“) jetzt zügig auf den Weg zu bringen.

Mit ihnen verfolgen wir –zusammengefasst - das Ziel

- die Wegebeziehungen in die Innenstadt insbesondere für Fußgänger deutlich zu verbessern
- Barrieren wie die Hochstraße gestalterisch zu überwinden
- den Modernisierungstau im Wohnungsbau zu beseitigen
- Gewerbeflächen an dieser zentralen Stelle aufzuwerten und gerade für junge innovative Unternehmen (Zentrum für „Gründer-/Startup“ - Szene“) nutzbar zu machen
- an den hoch frequentierten Wegen bestehende Räume zu nutzen, damit sich dort die Bremer Wirtschaft präsentieren kann und
- den Ortsteil zum Schwerpunkt für Ausbildung, Weiterbildung und Umschulung auszubauen.

Der Beirat Mitte will mit den folgenden Schwerpunktprojekten die dringend notwendige Revitalisierung der Bahnhofsvorstadt vorantreiben.

1. Stadtteilverbindungen / Wegebeziehungen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer / Aufenthaltsqualität

Ein attraktives Wegenetz in der Bahnhofsvorstadt erwarten nicht nur Besucher aus der Gesamtstadt und dem Umland. Auch die Bewohner der angrenzenden Stadtteile Walle, Findorff und Schwachhausen verlangen nach guten Wegebeziehungen, um zu Fuß oder mit dem Rad bequem und zügig die Innenstadt zu erreichen. Hierzu gehört auch eine attraktive und gefahrenfreie Umgestaltung der Bahnunterführungen (insbesondere der Gustav-Deetjen-Tunnel).



1.1. „Flaniermeile Daniel von Büren-Straße“ vom Findorff-Tunnel bis zu den Wallanlagen errichten

Der Stadtteil hat bisher nur wenige attraktive Wege (vor allem in die Innenstadt und in die Wallanlagen sowie in andere Stadtteile. Daher fordern wir den Umbau der Daniel-von-Büren-Straße in eine urbane Fußwegbeziehung (Promenade mit entsprechender Begrünung), ausgehend von neu gestalteten Findorff-Tunnel vorbei am Gewoba/Bundeswehrhochhaus bis zu den Wallanlagen. Dabei ist die Öffnung des Grundstückes der Gewoba (altes Bundeswehrhochhaus) entsprechend mitzugestalten. Reduzierung der Fahrspuren von 4 auf 2, ohne die Straßenbahngleise zu verlegen, ist möglich.

1.2. Aufwertung Bürgermeister-Smidt-Straße

Das Gelände zwischen dem neuen Busbahnhof und der Bürgermeister-Smidt-Straße sollte zu einem attraktiven Einfallstor zur Innenstadt ausgebaut werden. Wichtiger Trittstein in diesem Zusammenhang ist der repräsentative Fruchthof, der zu einem modernen, Gewerbe- und Dienstleistungszentrum ausgebaut werden kann. Die Nähe zum Hauptbahnhof und zum Busbahnhof steigern die Attraktivität dieses Vorhabens.

Die Bürgermeister-Smidt-Straße ist vom Bahnhof bis zur Obernstraße (Sparkassengelände) als großzügiger Fußgänger-Bereich mit entsprechendem Begleitgrün einzurichten. Dafür müssen die Fahrspuren auf 2 reduziert werden. Das ist die Voraussetzung für die weitere Entwicklung der Wohn- und Gewerbeimmobilien entlang der Straße.

1.3. Barrierefunktion der Hochstraße (Breitenweg) deutlich reduzieren

Die Fläche unterhalb der Hochstraße ist eine störende Barriere, unattraktiv und ein wesentliches Hindernis für die weitere Entwicklung der Wegebeziehungen vom Bahnhof zur Innenstadt.

Die bauliche Umgestaltung und Umnutzung dieser Fläche ist nicht nur für Besucher sondern auch für die Anwohner unumgänglich. Der Eingangsbereich zur Innenstadt und das Quartiers entlang des Straßenzuges werden durch diese Maßnahme wesentlich aufgewertet. Für den Umbau unter der Hochstraße (von der Bürgermeister-Smidt-Straße bis zum Tivolihochhaus/Diskomeile) ist ein Raum- und Lichtkonzept zu erarbeiten,.



Einzelhandels- Gastronomie- und Kulturangebote sowie Verweilzonen (mit Grün) ergänzen das Konzept. Dabei sollte auch geprüft werden, inwieweit der Baukörper der Hochstraße auch in der oberen Ebene in das Nutzungskonzept einbezogen werden kann. Die attraktive Umgestaltung des Breitenwegs sollte sich ausgehend vom City-Gate bis in den Herdentorsteinweg– insbesondere auf der linken Seite stadteinwärts - fortsetzen. Hier wären auch geeignete Orte an denen sich die Bremer Wirtschaft präsentieren könnte. (beide Bilder „COBE“)



1.4. Hugo-Schauinsland-Platz (mit Fahrradparkplatz)

Nachdem der neue Busbahnhof in Betrieb genommen worden ist, kann die Nutzung dieses Platzes neu geplant werden. Bäume, Außengastronomie,

eine Bühne für kulturelle Veranstaltungen und vieles andere mehr lässt sich hier sehr gut einrichten. Gerade auch die Lage zwischen Güterbahnhof (siehe 3.1.) und Hauptbahnhof verleiht diesem neuen Hugo-Schauinsland-Platz eine herausragende Bedeutung.

In das Konzept einbezogen werden sollte der Bau eines Fahrradparkplatzes. Er könnte so gestaltet werden, dass er den Platz „einschließt“. Er hätte dann eine Nähe zum am Hauptbahnhof bestehenden Fahrradparkplatz

2. Kultur / Soziale Infrastruktur

Die Bahnhofsvorstadt beherbergt viele bedeutende Kulturinstitute wie das Überseemuseum, das Metropoltheater oder das Cinemaxx-Kino. Aber auch alternative Kultur- und Lebensformen - u.a. für weniger betuchte oder wohnungslose Mitbewohner - sollten ihren Platz im Quartier haben. Darauf wollen wir bei der Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur genauso achten, wie auf die Entwicklung im kulturellen Bereich.

2.1. Güterbahnhof

Das selbstorganisierte und attraktive Gelände entlang der Bahnlinie (bis hin zur voluminösen Gleishalle) sollte zu einem originellen "Biotop" für Kultur, Soziokultur, Kreativwirtschaft und alternative Lebensformen ausgebaut werden. Weitere Räume für Werk- und Produktionsstätten, Ateliers, Proben- und Veranstaltungsräume können die kreative Szene bereichern.



In Absprache mit der Deutschen Bahn und den städtischen Stellen müssen geeignete Organisationsformen gefunden werden, um Spielräume für experimentelle Lebensformen zu ermöglichen und dabei einen Rahmen für die bauliche und soziale Gebietsentwicklung sicher zu stellen.

Die große Halle und das anschließende Gelände hinter der Halle bieten dafür ausreichend Raum.

2.2. Papageienhaus

Wegen des evtl. Baus der Oldenburger Kurve kann hier offensichtlich keine grundsätzliche Veränderung vorgenommen werden wie z. B: Abriss des Gebäudes und Neubau. Aber eine Zwischennutzung des stadteigenen Gebäudes für die nächsten 10 – 15 Jahre ist möglich. Sie sollte für vielfältige Aktivitäten der Kulturszene besonders auch für junge Menschen genutzt werden.

2.3. Freiräume und Betreuungsangebote

Bremen hat sehr viele Menschen ohne festen Wohnsitz. Ein großer Teil dieser Menschen lebt in der Bahnhofsvorstadt. Daher müssen wir deren „Räume“ erhalten und die Angebote für diese Menschen deutlich verbessern.

Deswegen möchten wir dieses Thema gesondert mit Experten und Betroffenen vorantreiben.

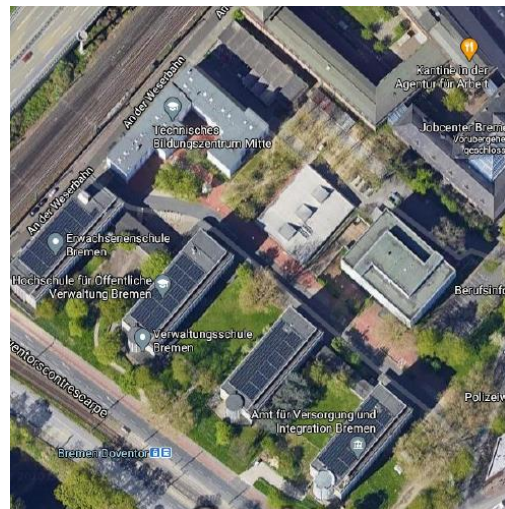
3. Gewerbe-, Wissenschafts-, Innovations- und Ausbildungsstandort

Die Bahnhofsvorstadt mit ihren unterschiedlichen Arbeitsbereichen bietet Raum für vielfältige Arbeitsplätze. An verschiedenen Stadorten sind „zarte“ Ansätze von jungen innovativen Unternehmen bereits vorhanden. Bremen könnte solche Aktivitäten unterstützen, um gerade in diesem zentralen Ortsteil diese gewerbliche „Szene“ voranzutreiben.

Das Angebot an gewerblichen Flächen leidet unter einem Modernisierungstau. Die von uns geforderte Attraktivitätssteigerung des Quartiers wird bei den Eigentümern der gewerblichen Gebäude dafür sorgen, dass wieder investiert wird und damit attraktive Arbeitsplätze entstehen.

3.1. Aus- und Weiterbildung am Doventor weiter nutzen

Das Gelände und die Gebäude der Berufsschule Doventor (Technisches Bildungszentrum Mitte) ist im Eigentum der Stadt. Da einzelne Mieter diesen Gebäudekomplex verlassen wollen und sich zur Zeit auch die Bremer Berufsschullandschaft konzeptionell neu aufstellt, wollen wir diesen Standort nutzen, um den Ausbau des repräsentativen Gebäudeensembles zu einem modernen Standort für Erwachsenenbildung, Umschulung und Arbeitsvermittlung (Bildungsknoten für Weiterbildung) weiter zu entwickeln. Dieser „Bildungsknoten“ bildet ein hervorragendes urbanes Gelenk zwischen der Innenstadt, dem Stadtteil Walle und weiter zur Überseestadt und ergänzt damit die Entwicklung der Bahnhofsvorstadt zu einem innovativen und modernen Gewerbestandort.



3.2. Gründerzentrum der Stadt Bremen

Wir fordern ein von der Stadt Bremen betriebenes Gründerzentrum in der Bahnhofsvorstadt, das Gewerbetreibenden (die an ihrer Marktreife arbeiten und/oder neue Produkte entwickeln) Räume für ihre Unternehmungen bietet. Insbesondere die Vernetzung untereinander wird neue Kräfte in Gang setzen. Das Versorgungsamt und der Fruchthof wären hierfür geeignete Objekte für solche Gründerzentren bilden.

Gebäude wie beispielsweise die Parkgarage am Breitenweg (Service-Park Herdentor) werden dem attraktiven Standort nicht gerecht. Hier gibt es Luft nach oben, die nicht nur den Eigentümer Nutzen bringen wird, sondern auch

für die positive Weiterentwicklung des Ortsteils sorgen kann.

3.3. Verwaltung

Der Ortsteil ist Standort von 5 senatorischen Dienststellen (Justiz, Bildung, Finanzen, Bau und Soziales). Diese Häufung kann auch genutzt werden, um zentrale Dienstleistungen z.B. im Ausstellungs- und gastronomischen Bereich, auch für die Bevölkerung anzubieten und so einen Beitrag zur sozialen Durchmischung im Quartier zu leisten.

4. Wohnen

In der Bahnhofsvorstadt wohnen mehr als 5.500 Menschen. Sie schätzen die zentrale Lage. Allerdings gibt es ebenso wie bei Gewerbeimmobilien einen Modernisierungstau, der in der Regel von den Eigentümern (meist überregionale Immobiliengesellschaften) behoben werden kann.

Durch die oben aufgezeigte Aufwertung des Quartiers und durch weitere Projekte der Stadt Bremen können die Eigentümer von Wohnimmobilien motiviert werden, ihre Gebäude zu pflegen und zu modernisieren.

4.1. Gewoba-Komplex Daniel-von Büren-Straße (ehemals Bundeswehrhochhaus)

Die derzeitige Sanierung des Bundeswehrhochhauses mit ergänzenden 2 Neubauten (die in Teilen auch der Nahversorgung dienen können) schafft einen wesentlichen Impuls für die Erneuerung des umliegenden Quartiers, ohne dass die Mieter dort vertrieben werden.

Dadurch kann auch das Quartier westlich der Daniel-von-Büren-Straße entlang des Breitenwegs sich vorteilhaft weiter entwickeln, ohne dass die Mieter dort „vertrieben“ werden.
(beide Bilder Gewoba -Wettbewerbsergebnis „Bundeswehrhochhaus“)

Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Ruhezonen, Spielplätze) sowie der Wohninfrastruktur würde dieses Quartier guttun.

Damit ergibt sich die Chance, eine urbane Fußwegbeziehung (Promenade) entlang der Daniel v. Büren-Straße von den Wallanlagen bis zum Hochhaus und darüber hinaus durch den Findorff-Tunnel bis zur Bürgerweide anzulegen. (siehe 1.1)



4.2. Modernisierungsbedarf am Rembertiring

Die Gebäude Rembertiring 24 und Rembertirings/Ecke Rembertistraße (teilweise durch einen Brand unbewohnbar) entsprechen schon seit langem nicht mehr den heutigen Anforderungen. Eine Sanierung ist dringend geboten.

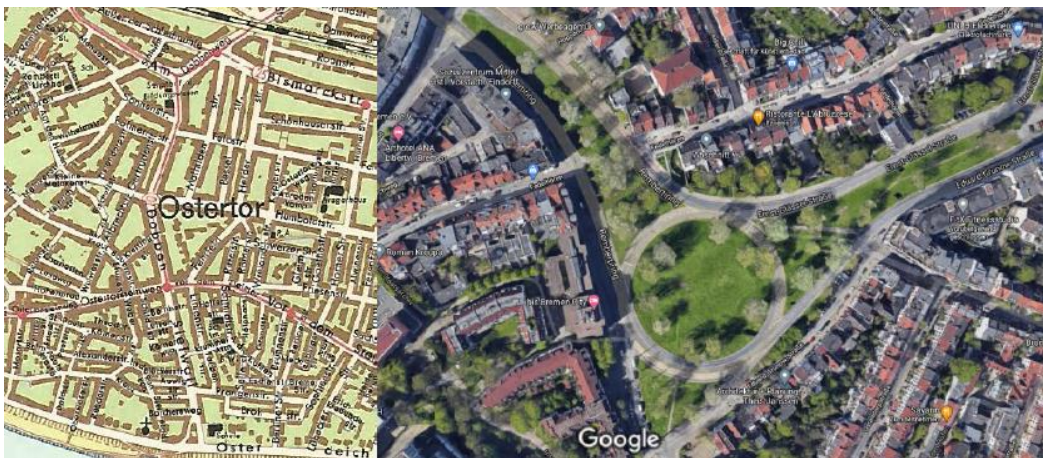
Die Sanierung diverser Gebäude am Rembertiring bzw. Breitenweg, wie z. B. das Gewoba-Verwaltungsgebäude sollte genutzt werden, um Gebäudeeigentümer zur Modernisierungen zu „motivieren“.

Wir fordern von der Stadt Bremen, in diesem Sinn nachdrücklich auf die Eigentümer einzuwirken. Die Modernisierung wird den Eigentümer leichter fallen, wenn sie wissen, dass Bremen das Gelände am Rembertiring kurzfristig umgestalten wird.

4.3. Neubau Rembertiring (Kreisel)

Langgehegte Pläne zur verkehrlichen Neuordnung des Rembertirings sollten nun

endlich umgesetzt werden, um Raum für eine innenstadtnahe Wohnbebauung entlang einer neuen Achse Rembertiring – Eduard-Grunow-Straße zu schaffen. Damit einher geht die Stärkung der Fußgängerverbindung vom Fedelhöfen zur Innenstadt und Anlage einer



4.4. neuen Grün- und Spielfläche an dieser Stelle.

Der Vergleich zwischen altem und neuem Kartenstand macht deutlich,



welche bauliche Wunde die geplante Mozarttrasse hinterlassen hat. Man sieht aber auch, welches Entwicklungspotential der heute nicht genutzte Kreislauf auf der Achse zwischen Eduard-Grunow-Straße und Fedelhöfen bietet. Lang gehegte Pläne der Stadt zur verkehrlichen und baulichen Neuordnung müssen jetzt endlich umgesetzt werden. Dabei sollte für das geplante City nahe Wohnen die sanfte Baustruktur des umliegenden Quartiers aufgenommen und viel Raum für grüne Freizeitanwendung bereitgestellt werden. Damit Wohnstraßen in diesem Quartier von Autos befreit werden können wird eine ausgiebige Tiefgaragenanlage vorgeschlagen.

Das Beispiel von COBE (rechts) zeigt eine der vielen Möglichkeiten der Bebauung auf.