



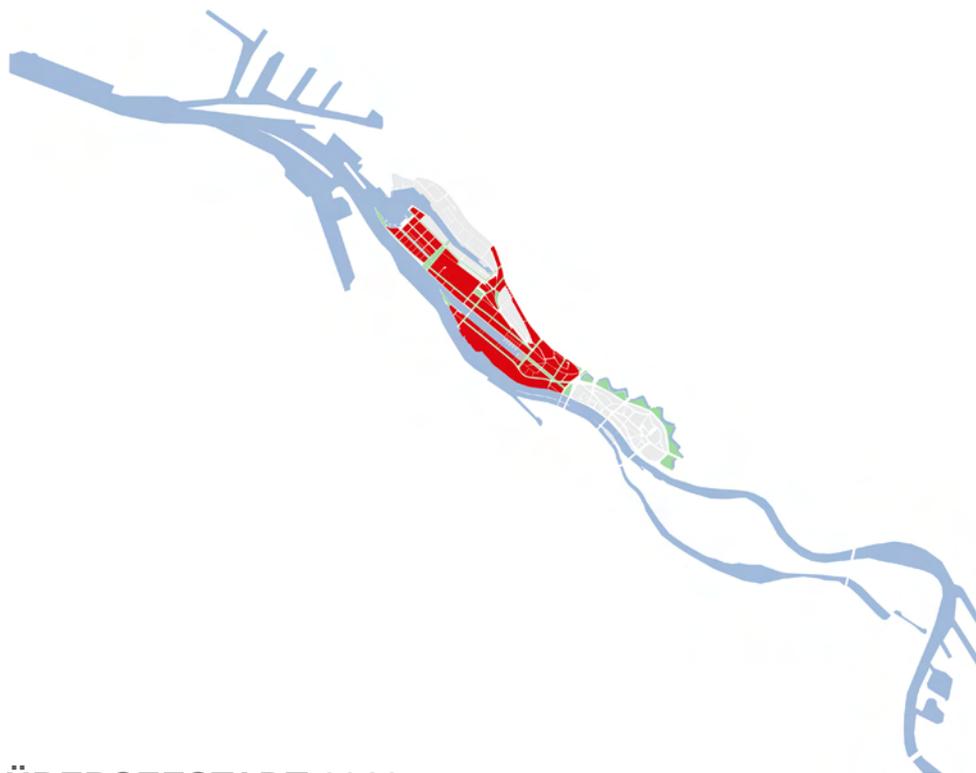
Die Überseestadt weiter entwickeln

Mit diesem Diskussionspapier stellen wir 7 Vorschläge für die weitere Entwicklung der Überseestadt zur Diskussion. Wir wollten herausfinden, ob es möglich ist, in diese Richtung weiter zu gehen und Unterstützung für ein paar weitreichende Korrekturen an der bisherigen Konzeption für die Überseestadt zu finden. Neben dem Gedankenaustausch mit den in der Überseestadt aktiven Unternehmen haben sich auch der Beirat Walle und die Bürgerinnen und Bürger aus dem Waller Wied in die Debatte eingemischt. Im Vordergrund steht selbstverständlich das Thema Verkehr. Und da ist einiges in Bewegung geraten. Mittlerweile befürworten alle Fraktionen in der Bürgerschaft den raschen Bau einer Straßenbahn bis zum Wendebecken. Auf welcher Route die Straßenbahn geführt wird, sollte rasch geklärt werden. Der Vorschlag in dem Papier ist nur eine der möglichen Varianten. Und wichtig ist auch, alle Fraktionen gehen auf Distanz zu dem Vorschlag, einen Durchstich östlich des Waller Wied von der Hafestraße zur Nordstraße zu bauen. Und der Bausenator hat angekündigt, als ersten Schritt im Frühjahr eine Straßenbahn vom Bahnhof bis zum Hansator auf vorhandenen Gleisen fahren zu lassen. Nach den Sommerferien wird die Baudeputation sich zu diesen Fragen im Detail positionieren.

Und auch ein zweites Thema muss dringend besprochen und entschieden werden. Der Großmarkt wird sich verändern. Auf der Westseite werden ein großes Grundstück und die Bananenreifehalle frei, weil Greenyard sich aus Bremen zurückzieht. So bitter das für die Arbeitsplätze und die Bilanz des Großmarkts ist, es erzwingt und ermöglicht eine Neupositionierung. Wir werben dafür, die Erschließung des Großmarkts an die Eduard-Suling-Straße / Cuxhavener Straße / Emden Straße zu verlegen und den ganzen LKW-Verkehr auf diese Weise aus den anderen Straßen der Überseestadt herauszuhalten. Und wir werben dafür, östlich des Großmarkts an einer Mitte der Überseestadt zu arbeiten und in diese Entwicklung weitere Flächen des Großmarktes einzubringen. Das ist jetzt möglich und dringend und sollte auf jeden Fall Teil aller weiteren Überlegungen werden.

Die Grüne Bürgerschaftsfraktion hat nunmehr den Text auch offiziell als Positionspapier beschlossen.

Bremen, 20 Juni 2018
Robert Bücking



ÜBERSEESTADT 2018 7 VORSCHLÄGE

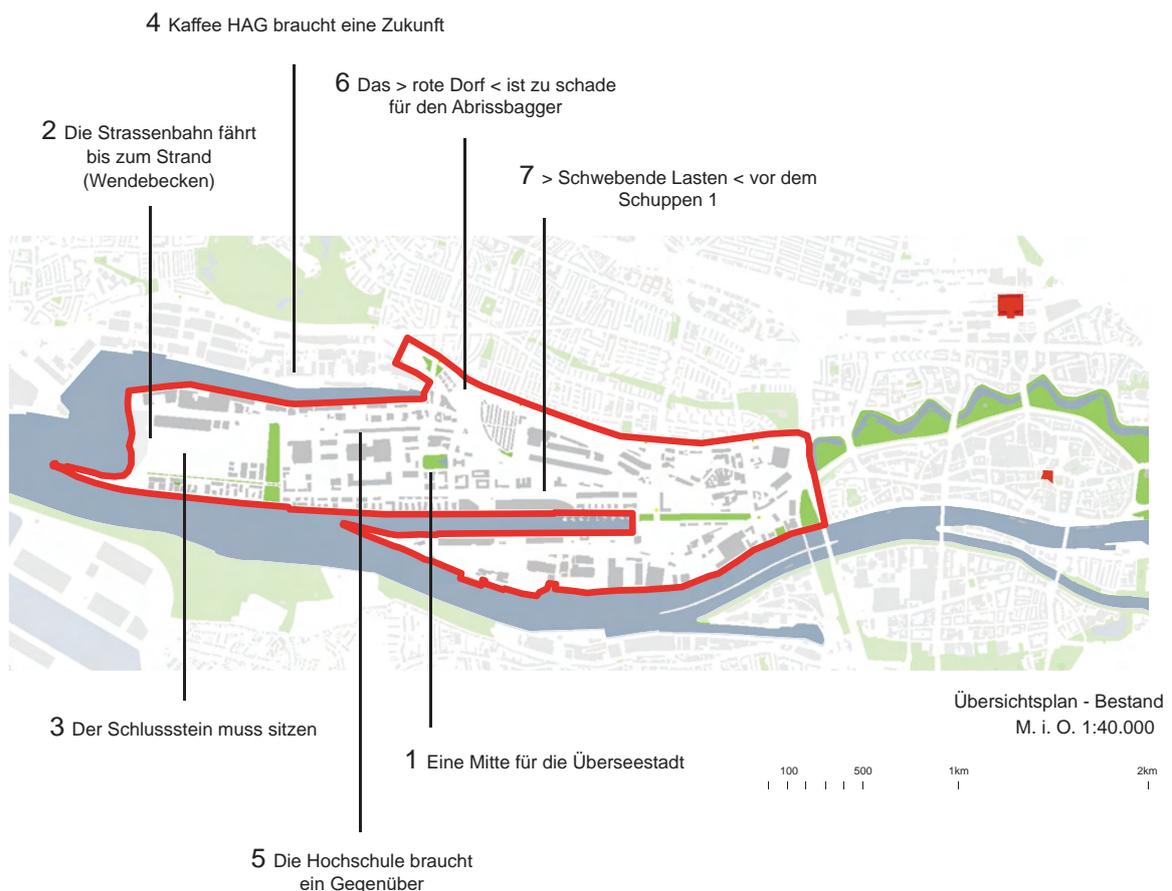
Robert Bücking
im Januar 2018

Visualisierung
as2architektur schomers.schürmann
Prof. Manfred Schomers Rainer Schürmann
Tanzwerder 92 • 28199 Bremen
Stadtwerder
email: r.schuermann@as2-bremen.de
tel. 0421 / 597 63 660

Bearbeitung
Santiago Espinosa, Amila Haq
Rainer Schürmann

Überseestadt 2018 7 Vorschläge

Zurzeit wird ein neues Verkehrskonzept für die Überseestadt diskutiert und die Stichworte für die Fortschreibung des Masterplans werden gesammelt. Auf der Südseite des Europahafens wird mit Hochdruck das städtebauliche Grundgerüst für ein neues Quartier entwickelt. Stadtplanung und die Zech-Holding haben erste Animationen für die Bebauung des Hafenkopfes vorgelegt. Die Wettbewerbe für die Hochbauten auf dem Grundstück von Schuppen drei sind abgeschlossen. Wir stellen ein paar größere und kleinere Vorschläge zur Diskussion, die in diesen Zusammenhang gehören.



(8)



Vorschlag ① - Eine Mitte für die Überseestadt (8)



Vorschlag ② - Die Strassenbahn fährt bis zum Strand des Wendebeckens (5)



Vorschlag ③ - Der Schlussstein muss sitzen
- IBA in der Überseestadt ? - (8)



Vorschlag ④ - Kaffee HAG braucht eine Zukunft (1)



Vorschlag ⑤ - Die Hochschule braucht ein Gegenüber (8)



Vorschlag ⑥ - Das > rote Dorf < ist zu schade für den Abrissbagger (8)



Vorschlag ⑦ - Schwebende Lasten vor dem Schuppen 1 (8)

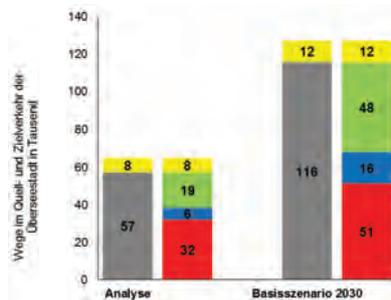
Urbanität als zentrale Ressource für die Überseestadt

Vor ein paar Monaten hat der Senat den Entwurf für ein neues Verkehrskonzept für die Überseestadt vorgelegt. Das war überfällig, ist doch der Stau an den Aus- und Einfallpunkten des neuen „Stücks Stadt“ mittlerweile ein zentrales Thema jedes Grundstücksgeschäfts und jeder Planungsrunde. Das Konzept geht von der grundlegenden Annahme aus, dass die Vervielfachung der Wohnungen und die Verdopplung der Arbeitsplätze in den nächsten 15 Jahren *nicht* in gleichem Maße zu einer Erhöhung der Verkehrslast auf den kritischen Einlass- und Auslasspunkten des Gebiets führen wird, sondern dass in Zukunft ein wachsender Teil aller Wege auf die *internen Beziehungen* des neuen Ortsteils entfallen. Das heißt, dass die Wege zum Bäcker, zur Apotheke, zum Arzt, zur Kita, zur Schule, zum Supermarkt, zur Kneipe, zum Park, zum Fitnessstudio, zum

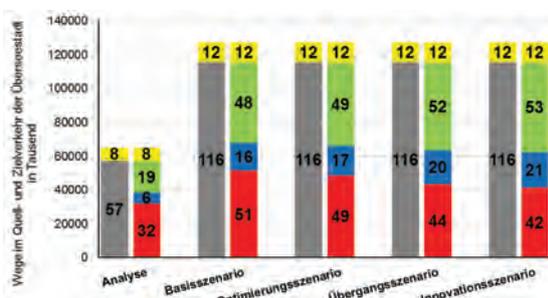
Freundeskreis *im* Quartier Quelle und Ziel haben. Das heißt weiter, dass ein wachsender Anteil der Menschen, die in der Überseestadt leben, dort auch einen Arbeitsplatz finden werden und es heißt, dass die benachbarten Ortsteile, wie Walle und Stephani, vielleicht auch Pusdorf und Gröpelingen, sich intensiv über ein vielfältiges Wegenetz mit der Überseestadt verbinden sollen.

Mit anderen Worten, entweder es gelingt, die Überseestadt zu einem urbanen, dichten, gemischten, gut gegliederten und integrierten Stück Stadt zu machen, oder dieses neue hoffnungsvolle Stück Bremen verschluckt sich am Verkehr.

Den gleichen Gedanken kann man auch aus einer anderen Richtung herleiten.

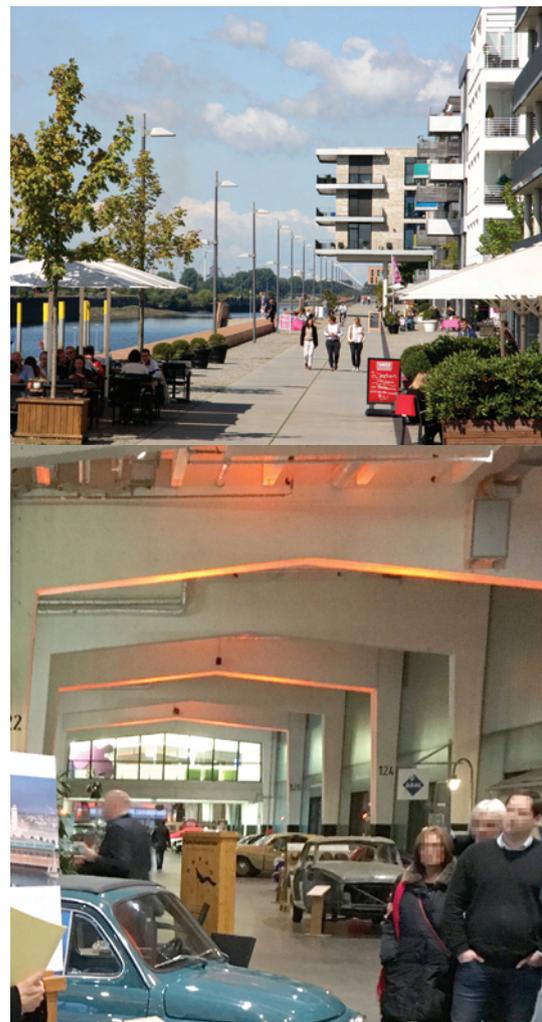


Wegeaufkommen in Analyse und Basisszenario der Prognose 2030 (Quelle: Entwurf des Gutachtens zum integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt in Bremen)



Wegeaufkommen im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt in Analyse und vier Prognoseszenarien (Quelle: Entwurf des Gutachtens zum integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt in Bremen)

- Wegeaufkommen Wirtschaftsverkehr
- Wegeaufkommen Personenverkehr
- Wegeaufkommen Kfz-Verkehr
- Wegeaufkommen Öffentlicher Nahverkehr
- Wegeaufkommen Fuß- und Radverkehr



Schuppen 1 an der Promenade: Wohnen und Arbeiten (8)

Noch Mal zu > Arbeiten und Wohnen <

Am Anfang war es ein mühsamer Kompromiss, jetzt nach 20 Jahren Entwicklung, mit einigen Haken und Umwegen, gehört es zu den besten Weichenstellungen für die Struktur der Überseestadt. Der neue Stadtteil zielt nicht auf die Vertreibung der alten hafenbezogenen Unternehmen. Diese Unternehmen gehören dazu. Sie sind integraler Bestandteil der Entwicklung. Sie brauchen Sicherheit für ihr Geschäft. Diese Sicherheit wird garantiert. Das hat weitreichende Konsequenzen und prägt den neuen Stadtteil. Dazu gehört aber auch, wie wir gerade am Beispiel Kelloggs gelernt haben, dass dort, wo die „alte“ hafenbezogene Nutzung brach fällt, Spielraum für neue Nutzungen entstehen.

Auch wenn in 15 Jahren ca. 4.000 bis 5.000 Wohnungen in der Überseestadt entstanden sein werden und dann um die 10.000 Menschen da leben, wird dieses Stück Stadt in erster Linie von Arbeit und Gewerbe geprägt sein. „Altes“ Hafengewerbe bildet den nördlichen Rand und neues Gewerbe und viele moderne Dienstleister bilden den mittleren Streifen des Quartiers. Auf der Südseite, an Hafenbecken und Weserufer, erstreckt sich das Wohnband. Viel Wohnen ist das nicht, gemessen an der gewaltigen Ausdeh-

nung des gesamten Areals. Womöglich ist die kritische Masse an manchen Stellen zu gering, um alleine einen klassischen Ortsteil mit allen dazugehörigen Angeboten hervorzubringen.

Lebendige öffentliche Räume, die von vielen Menschen im Alltag genutzt werden, sind bis auf einige Ausnahmen nur an wenigen Stellen entstanden. Das liegt an der Struktur dieser Räume und am Charakter und der Dichte der Nutzungen an ihren Rändern. Das ist weder gut für die Menschen, die da wohnen, noch gut für die Menschen, die da arbeiten und die neuen Unternehmen, die da wachsen wollen. Und auch für die Stabilität der Immobilienpreise dürfte das nachteilig sein. Da aber an der Flächenaufteilung zwischen Gewerbe und Wohnen im großen Stil nichts geändert werden kann, stellt sich die alte Aufgabe neu. Jetzt geht es darum, die neu anzusiedelnden Unternehmen so auszuwählen und die dafür erforderlichen Häuser so zu konzipieren, dass sie eine Urbanisierung der Überseestadt mittragen und fördern. Und es geht darum, den Stadtraum, insbesondere den öffentlichen Raum, so zu gestalten, dass dieser „Produktivitätsgewinn“ so groß wie möglich ausfällt.

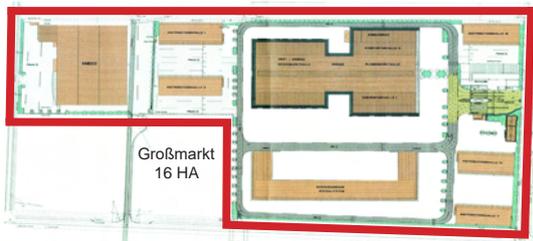


Schuppen 1: Oldtimer world - Handel und Sanierung / IT Schmiede / Wohnen wie im Reihenhaushaus, Blick über den Europahafen (8)

1.Vorschlag

Die Großmarkt Rochade – eine Mitte für die Überseestadt

Gerade weil die Ränder der Überseestadt mit ihrem offen Blick übers Wasser und den Promenaden so wertvoll sind, müssen wir uns besonders viel Mühe geben, Zentren auszubilden, auf die sich der Alltag der Menschen mit vielen Aktivitäten ausrichten kann. Sonst wird es nichts mit einer integrierten Entwicklung, die alle Funktionen der Stadt zusammenhält. Nach Lage der Dinge kann eines dieser Zentren nur am östlichen Rand des Großmarktes zwischen Hochschule, BLG-Forum und Hafenhochhaus entstehen.



Erschließungsschema Großmarkt Bremen

Das Gelände des Großmarktes umfasst 16 Hektar. Es ist eingezäunt und von einer 6-spurigen Einfahrt erschlossen. Im engeren Sinn machen das Geschäft des Großmarktes 90 Unternehmen mit 500 Arbeitsplätzen. Von hier aus werden die Hotels, Gaststätten, Kantinen und Lebensmittelläden der Stadt mit Frischwaren versorgt. Gleichzeitig findet hier eine Weiterverarbeitung von Lebensmitteln, Lagerung und Reifung statt. Vermutlich gibt es unter dem Dach der Bremer Wirtschaftsförderung keine wirksamere Plattform zur Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen als den Großmarkt. Es kann also nicht darum gehen, den Großmarkt ein weiteres Mal zu verlagern, sondern nur darum, ihn für die Überseestadt und die Unternehmen, die dort konzentriert sind, produktiver zu machen. Und es geht darum, durch ein paar Korrekturen die Chance zu eröffnen, für die Überseestadt eine Mitte zu schaffen, die das Widerlager für die Verknüpfung mit Walle bildet. So wie der Großmarkt zurzeit organisiert ist, darf es allerdings nicht bleiben.

Konkret schlagen wir vor, die Erschließung des Großmarktes von der Ostseite an die Nordseite, also an die Eduard-Suling-Straße, zu verlegen. Lieferanten und Kundschaft würden dann über die Nordstraße, Emders Straße und Cuxhavener Straße zur Eduard-Suling-Straße fahren. Und auf dem gleichen Weg wieder zurück. Das strategische Grundstück an der Eduard-Suling-Straße ist unbebaut und eröffnet einige Möglichkeiten für den Großmarkt. Der LKW-Verkehr sollte sich da konzentrieren, wo er hingehört - an die Erschließung des Hafen- und Industriegebiets, auf kurzen Wegen, abseits der Wohnlagen, mit schnellem Zugang zum überörtlichen Netz. Die Durchfahrtmöglichkeiten für den LKW-Verkehr von der Eduard-Suling-Straße zum Überseetor sollte unterbrochen werden, um die folgenden Knoten zu entlasten. Und die Consul-Smidt-Straße könnte für den LKW-Verkehr gesperrt werden. So entsteht eine eigenständige LKW-Verkehrszelle, die sich auf den transportintensiven gewerblich/industriellen Rand der Überseestadt beschränkt. Diese Umorganisation entlastet zunächst einmal die internen Straßen und Kreuzungen der Überseestadt und schafft ein bisschen Luft für die neuen und alten Bewohner.

Ferner schlagen wir vor, dass der Großmarkt den quer liegenden östlichen Grundstückstreifen (jetzt ohne die mit der Erschließung verbundenen Funktionen) von ungefähr 2 bis 3 ha Größe in die Entwicklung der „Mitte“ der Überseestadt einbringt. Auf diesem Streifen befinden sich die Verwaltung des Großmarktes, zwei Wirtschaftsgebäude und eine Recycling-Station. Was davon „umgesetzt“ werden müsste und was in die neue Entwicklung integriert werden kann, müssen genauere Untersuchungen zeigen.

Der Großmarkt verfolgt schon seit längerem die goldrichtige Idee, gemeinsam mit seinen Partnerunternehmen ein Einzelhandelsprojekt an der Consul-Smidt-Straße, Ecke Marcuskaje zu schaffen. Das ist ein vergleichsweise kleines Grundstück. Das Projekt zielt aber gewissermaßen genau in die gleiche

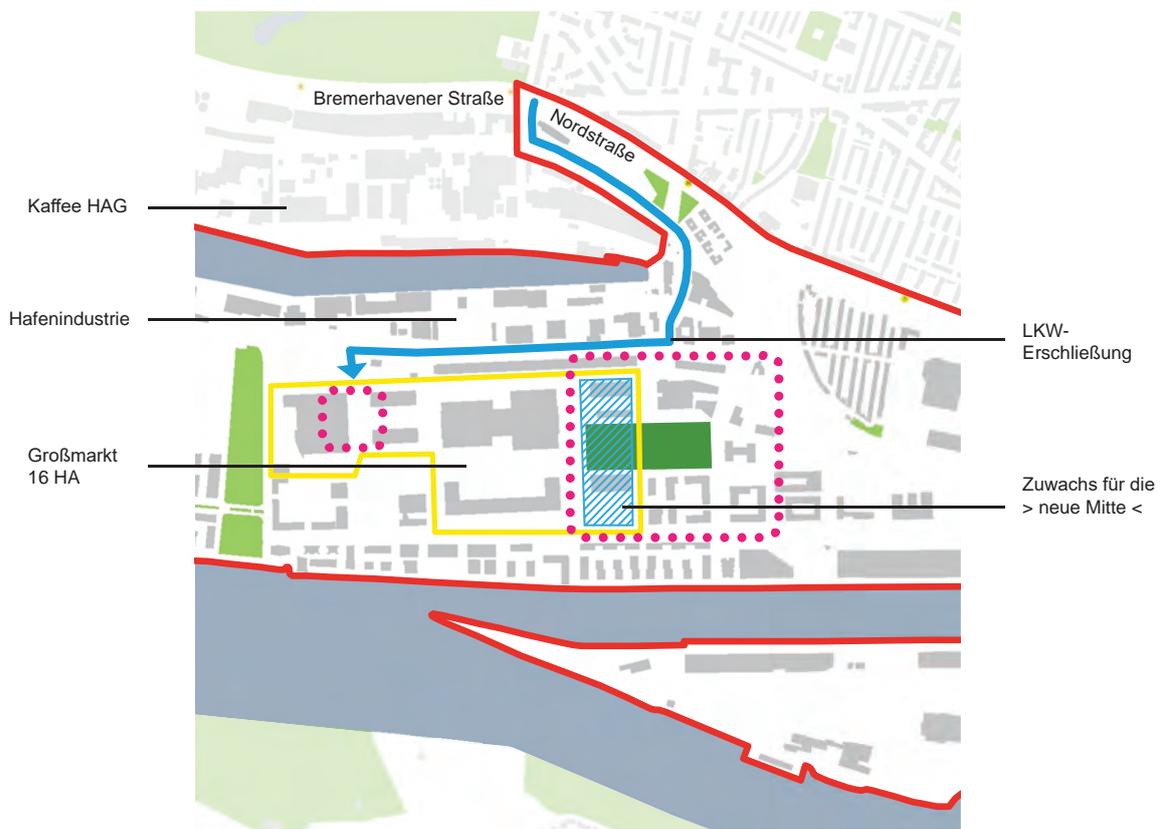
Richtung. Die Großmarktunternehmen wenden sich nach „außen“ und das Betriebsgelände bekommt eine aktive Ecke.

Wenn die große Rochade gelänge, entstünde endlich die Möglichkeit, hier die Mitte des neuen Ortsteils zu entwickeln. Die Stadt würde dann die Vorflächen, die LKW-Stellplätze, nebst dem Grünen Tal mit Teich vor dem Hafenhochhaus hinzufügen. Hier entstünden Bauplätze und ein grüner Marktplatz.

Alle Zutaten sind schon zu erkennen. Das BLG-Forum, die Energieleitzentrale, die Hochschule, die Feuerwache, das Hafenhochhaus, die zentralen Übergänge nach Walle und die Verbindungen runter nach Süden, zunächst zum Europahafen und dann über die neue Brücke an die Weser. Hier sollten wir alles konzentrieren, was die Mitte der Überseestadt eines Tages ausmacht. Seit Jahr und Tag wird ein Standort für eine Berufsschule in der Überseestadt gesucht. Hier wäre er genau richtig. Und noch eins: Wir

betreiben in der Überseestadt in erheblichem Umfang sozialen Wohnungsbau. Gerade die Menschen, die in diese Wohnungen einziehen, brauchen das ganze Sortiment einer lebendigen, gemischten Stadt.

Die innere Organisation des Großmarktes und der angelagerten Unternehmen ist eine Welt für sich. Wer an dieser Welt Änderungen vornehmen will, muss sich gründlich mit den betrieblichen Belangen auseinandersetzen, den Dialog mit den betroffenen Unternehmen suchen und erst einmal begreifen, worauf es dabei ankommt. Diese Auseinandersetzung steht jetzt an. Die Bedingungen für eine Rochade sind auf den ersten Blick günstig. Die Verkehrsverhältnisse verlangen eine Änderung. Das entscheidende Grundstück ist noch nicht verkauft und die Mittel für die Neuorganisation können aus den Grundstücken erwirtschaftet werden.

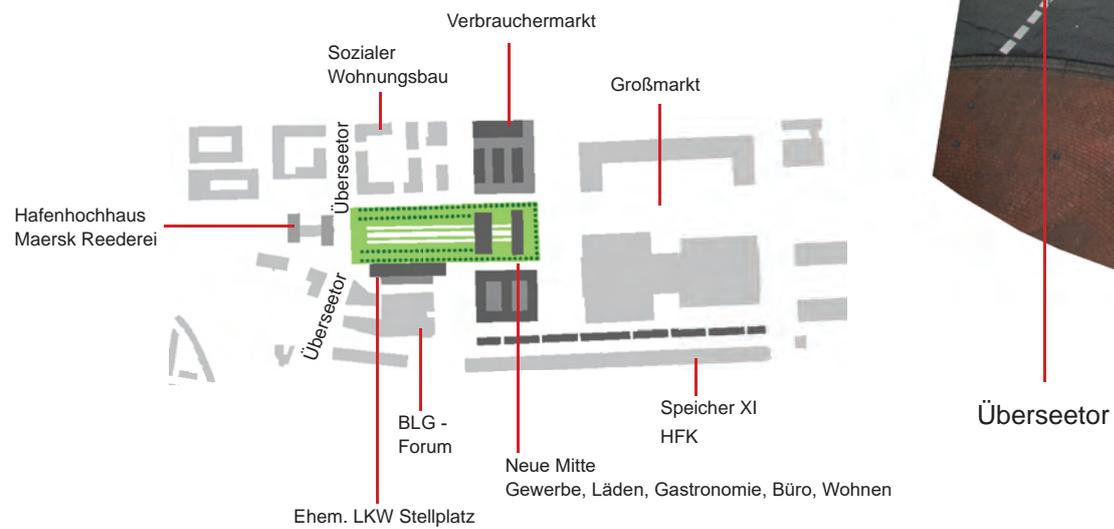


Der Großmarkt benötigt eine > Rochade <. Vorschlag 1: neue LKW-Erschließung für den Großmarkt über die Eduard-Suling-Straße (hinter dem Speicher XI). (8)



M. i. O. 1:15.000

NEUE MITTE ?



(8)

Marcuskaje

Großmarkt

Speicher XI
HFK



LKW-Stellplatz

BLG - Forum

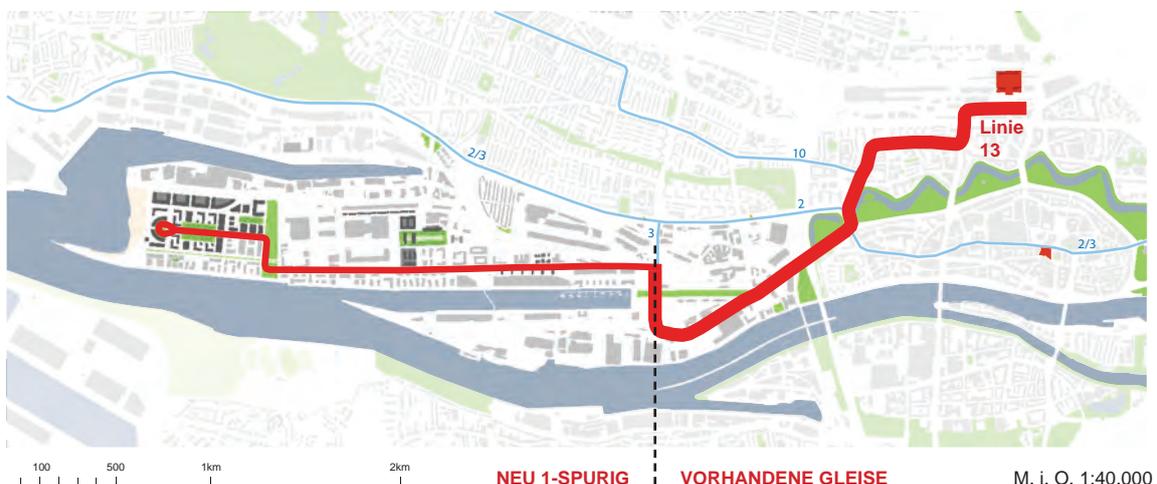
2. Vorschlag

An einem Strang ziehen! Eine Straßenbahn bis zum Wendebecken

Das noch unbesiedelte Gewerbegebiet im westlichen Teil der Überseestadt, das sich nördlich der Hafenkante und östlich des Wendebeckens erstreckt und die Übergangszone zwischen der harten Hafenindustrie und dem Wohnen bildet, bedarf einer besonderen Aufmerksamkeit. Und auch hier zeigen sich wieder die drei Themen: Anspruchsvoller Städtebau, der sich um die Ressource Urbanität kümmert / Wertschöpfung und Arbeitsplatzdichte / und das vermaledeite Verkehrsthema. Und das alles unter den Bedingungen des respektvollen Umgangs mit der Hafenindustrie. Hier spielt sich tatsächlich ein Drama der Stadtentwicklung ab, über das wir dringend öffentlich beraten müssen und für das wir vor allem ernsthafte Lösungen brauchen. Wenn wir die Dinge laufen lassen, werden wir auf jedem neu entwickelten Grundstück nach den gesetzlichen Regeln einen Stellplatznachweis verlangen. Tiefgarage unter dem Haus oder Hochgarage dahinter. Nur kommen diese Autos am Feierabend nicht aus der Überseestadt heraus. Wir bauen also womöglich ein Quartier, das auf den privaten PKW ausgerichtet ist und am Ende vom privaten PKW nicht mehr erreicht werden kann. Da ist guter Rat teuer.

Die Verkehrsgutachter kommen zu dem Schluss, dass eine Straßenbahn auf absehbare Zeit nicht wirtschaftlich ist. Sie weisen in ihren Rechnungen nach, dass die Linie 3 den südlichen Rand von Walle in der Nordstraße bedienen muss und dass es ein Nullsummenspiel wäre, die 3 stattdessen auf weiteren Strecken durch die Überseestadt zu führen, weil dann das südliche Walle nicht mehr angebunden wäre. Die Gutachter diskutieren und verwerfen auch noch eine andere Variante, auf die wir uns im Weiteren beziehen.

Wie wäre es, wenn wir eine Linie 13 (!) erfinden. Sie kommt vom Hauptbahnhof, fährt durch die Bürgermeister-Smidt-Straße, Falkenstraße, Daniel-von-Büren-Straße in die Eduard-Schopf-Allee bis zum Europahafen auf vorhandenen Gleisen. Dann aber auf einem neuen Gleis in der Konsul-Smidt-Straße usw. bis zum Wendebecken, dort über einen Wendehammer und wieder zurück. Um den Eingriff in die schon gebauten Straßen gering zu halten und die Trennwirkung und Kosten zu reduzieren, und weil das Fahrgastaufkommen nicht so groß ist, wäre es möglicherweise sinnvoll, die neue Linie nur mit einem Strang auszuführen, auf dem die Straßenbahn in beide Richtungen fährt. Das liefe dann auf eine Frequenz von ungefähr 15 Min. hinaus. So etwas gibt es in anderen



Die neue Straßenbahn-Linie 13 führt vom Hauptbahnhof durch die Überseestadt bis zum > Waller Sand < (Wendebecken) (8)

Städten. Nun wissen die Bremerinnen und Bremer aus Erfahrung: Straßenbahn Projekte sind kompliziert und teuer. Wir erinnern aber daran, dass beim Start des Überseestadtprojekts der so wichtige Schlenker der 3 von der Daniel-von-Büren-Straße zum Hansator als öffentliche Vorleistung entwickelt wurde, um die Entwicklung der Überseestadt voranzutreiben. Um eine ähnliche Entscheidung geht es jetzt wieder. Wenn die unvermeidlichen fachlichen Prüfungen die Linie für technisch machbar erklären und wir wissen, was das ganze kostet und bringt, müssen wir rasch entscheiden. Die Vertagung einer Lösung in die ferne Zukunft blockiert am Ende nicht nur den Verkehr, sondern auch die Entwicklungsfähigkeit der Überseestadt.



Am Binnensee (Wendebecken) entsteht der > Waller Sand < (5)



1- spurige Gleistrasse (z.B in Amsterdam) (4)

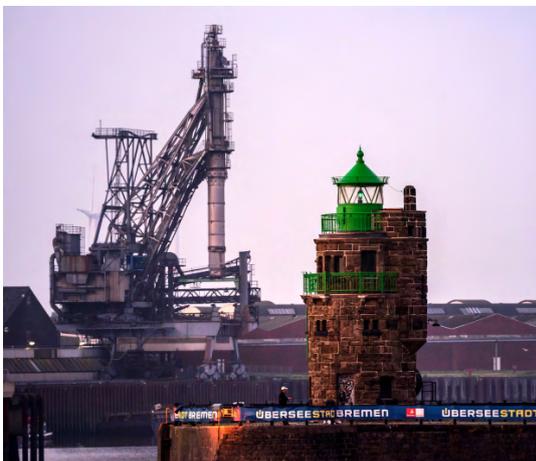
3. Vorschlag

Der Schlussstein muss sitzen

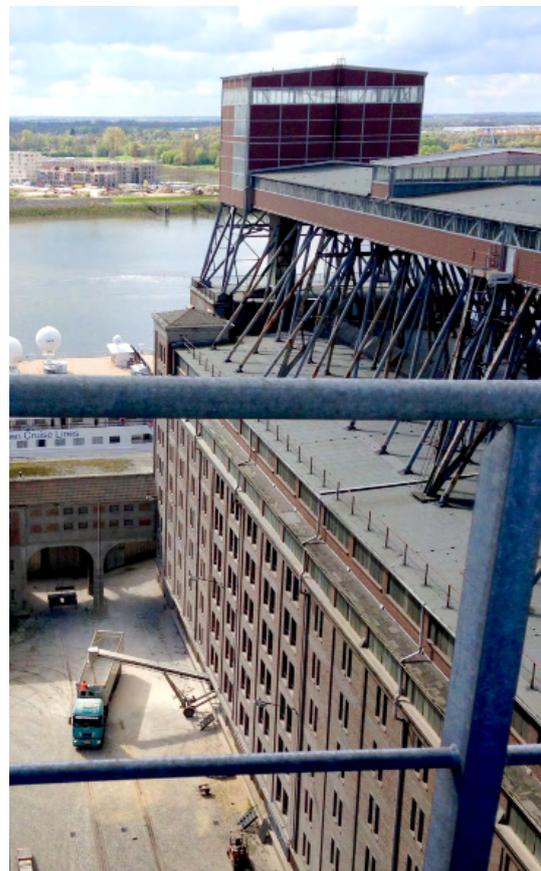
Es macht natürlich nur dann Sinn, den Plan einer Straßenbahn bis zum Wendebecken ernsthaft in Erwägung zu ziehen, wenn wir bei diesem letzten großen Areal der Überseestadt alles aufbieten, was eine zukunftsweisende Stadtentwicklung für Bremen ausmacht. Auf die Standardverfahren dürfen wir uns hier nicht verlassen. Auf den zur Entwicklung stehenden Flächen sollten Unternehmen angesiedelt werden, die zusammen ein großes Pfund auf die Waage bringen. Wenn man Gewerbe und Dienstleistungen an diesem besonderen Ort ansiedelt und dafür die geeigneten Häuser baut, müssen wir von Anfang an über die Prozesse, die die Urbanität und innere Vernetzung des Quartiers hervorbringen, mit nachdenken. Hier sollten Unternehmen angesiedelt werden,

für die der Standort und das Milieu der Überseestadt mehr ist als ein günstiger Bauplatz. Das Ecomat steht aus gutem Grund in der Nachbarschaft von Airbus und OHB. Aber um Themen von diesem Kaliber sollte es schon gehen. Hamburg hat Wilhelmsburg mit einer internationalen Bauausstellung in die Zukunft befördert. Wir sollten nicht bescheidener sein, sondern darüber nachdenken, wie wir die besten Ideen und Akteure mobilisieren können.

Und so penetrant das auch klingt: Wir müssen die Auswahl der Unternehmen, an die wir die letzten Grundstücke verkaufen, mit Auflagen für ein sehr anspruchsvolles Mobilitätskonzept verbinden. Mit einem gemeinsamen Flottenmanagement und allem, was neuerdings möglich ist.



Molenturm am Wendebecken (6)



Von der Getriedeanlage übers Wendebecken zum Waller Sand
Foto: Robert Bücking



Hansaviertel Berlin - Wohnhaus A1 - Interbau 1957 (3)



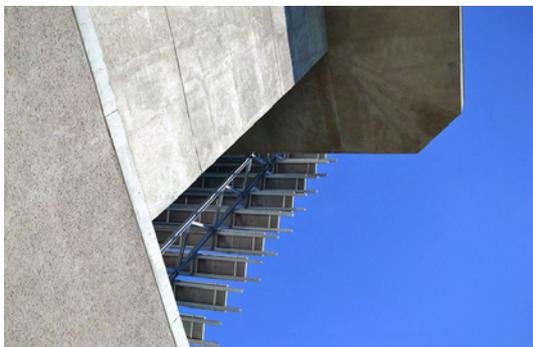
Hansaviertel Berlin - Punkthaus - Interbau 1957 (3)



Hansaviertel Berlin - Zeilenbau - Interbau 1957 (3)



IBA Hamburg 2013 - BIQ (3)



IBA Hamburg 2013 - Energiebunker (3)



IBA Hamburg 2013 - Energiebunker (3)



IBA Hamburg 2013 - Wälderhaus (3)



IBA Hamburg 2013 - Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (3)

4. Vorschlag

Kaffee Hag braucht eine Zukunft

Die folgenden Vorschläge nehmen das Thema Urbanität noch mal aus einem anderen Blickwinkel auf. Es geht gewissermaßen um die liegengebliebenen, verschnittenen oder nur temporär zu nutzenden Grundstücke. Hier geht es nur weiter, wenn das aufgeräumte Muster ein bisschen durcheinander kommt. Wenn ungewöhnliche Häuser entstehen und neue Nutzungen riskiert werden.

Die Stadt sollte das Kaffee-Hag-Gelände kaufen und mit den Unternehmen vom Holz- und Fabrikenhafen einen Dialog über die zukünftige Nutzung dieses einmaligen Industriedenkmarks beginnen. Das Gelände liegt im Zentrum des Hafens und deshalb haben die benachbarten Betriebe ein Wörtchen mitzu-

reden. Man mag sich nicht vorstellen, dass dieser stolze Unternehmenssitz und diese Gründungszelle der Bremer Kaffeewirtschaft dem langsamen Verfall überlassen wird, nur weil es uns nicht gelingt, eine für alle Seiten rechtssichere Regelung für eine gute Nachnutzung zu finden. Wie wäre es, wenn wir hier ein Gründerzentrum für die neuen Unternehmen der Lebensmittel- und Tierfuttermittelverarbeitung verbunden mit Labors und Forschungseinrichtungen schaffen würden? Das bietet viele Anknüpfungspunkte zu den Betrieben aus dem Holz- und Fabrikenhafen, aber auch zu der neuen Welt der wissensintensiven Unternehmen auf der südlichen Seite des Hafens. Und wirtschaftspolitisch wäre es die richtige Konsequenz aus der Abwanderung von Kelloggs, Hachez und Könecke.



(2)

5. Vorschlag

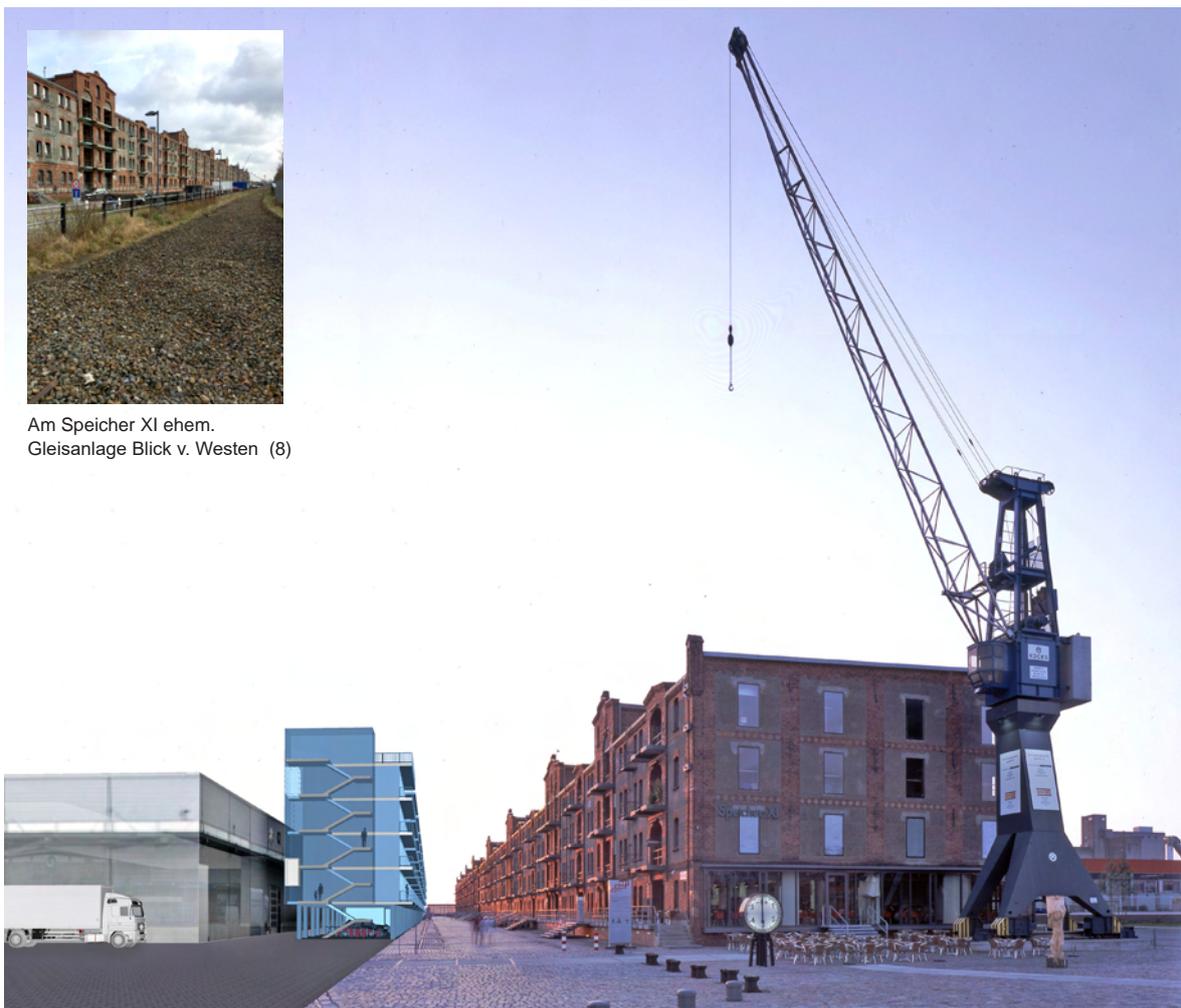
Die Hochschule für Künste und der Speicher XI brauchen ein Gegenüber.

Ziemlich trostlos scheint es in dem Straßenraum (Speicherstraße XI) zwischen dem Hochschulspeicher und dem Zaun vom Großmarkt zuzugehen. Man sieht förmlich, dass die Studenten auf die Straße wollen, aber sie finden kaum Möglichkeiten, sich dort festzusetzen. Der Hochschulspeicher ist gewissermaßen sterilisiert. Er entwickelt außer dem Restaurant am östlichen Kopf keine Ausstrahlung in die Überseestadt. Die Hochschule, ihre Studenten, Professoren und wissenschaftlichen Mitarbeiter können mehr. Sie könnten der Überseestadt (und ihrer Mitte) etwas geben, was sie dringend braucht. In der Straße zwischen Großmarkt und Speicher XI wurde der Schienenstrang entfernt. Geplant ist da eine Baumreihe. Das ist bescheiden. Der Raum auf der Südseite der Straße ist zu

schmal für eine konventionelle Bebauung. Wie wäre es, wenn wir da unkonventionell bauen würden? Konventionell wo es möglich ist, dem Großmarkt ein paar Meter abzuluchsen und da, wo das nicht geht, Häuser mit kleinem Erdgeschoss und auskragendem 1. und 2. Obergeschoss? An der Hochschule für Nautik wurde eine Art Regal errichtet, in das dann die vorgefertigten Räume eingeschoben wurden. Vielleicht kann man da was abgucken. Die Design-Studenten an der HFK arbeiten gerade an einem Projekt, in dem sie untersuchen, ob es möglich ist, diesen Streifen klug mit Containern zu bestücken, um Ateliers und Arbeitsräume zu schaffen. Es ginge also um Ansiedlungsmöglichkeiten für Start Ups oder Ausgründungen aus dem Großmarkt oder um Arbeitsräume für die Studenten. Robust und billig, aber entwicklungs-fähig.



Am Speicher XI ehem.
Gleisanlage Blick v. Westen (8)



Der Speicher XI (HFK) benötigt ein Gegenüber (8)

6. Vorschlag

Das Rote Dorf ist zu schade für den Abrissbagger

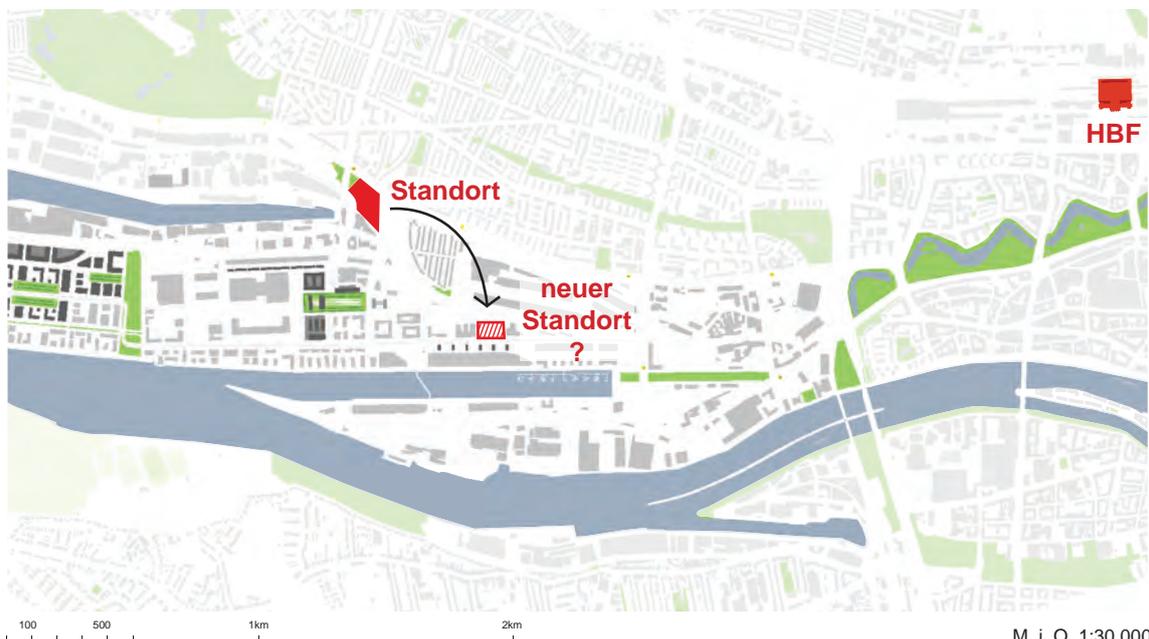
Das Rote Dorf steht baurechtlich in einem Industriegebiet. Die Genehmigung ist auf 5 Jahre beschränkt, sie läuft in drei Jahren aus. Es ist Zeit, sich Gedanken zu machen, wie es weitergehen könnte. Die Unternehmen aus dem Holz- und Fabrikenhafen wollen nicht, dass das Planungsrecht geändert wird, weil sie befürchten, dass das Rechtspositionen schafft, die ihre wirtschaftlichen Aktivitäten beschränken könnten. Wie wäre es, wenn wir das Problem folgendermaßen lösen: Die ISH pachtet oder kauft für kleines Geld das Rote Dorf und betreibt dann selber oder durch Dritte ein Studentenwohnheim für die Hochschule für Künste. Wenn dann das Planungsrecht angepasst wird, könnte die ISH dafür sorgen, dass die Betreiber des Studentenwohnheims keine Klagen gegen die Emissionen der Gewerbebetriebe einreichen können, und der Frieden wäre gesichert, und das (ziemlich teure) Dorf müsste nicht abgerissen werden. Wenn aber doch, schlagen wir vor, über einer Parkplatzfläche ein Betonpodest zu errichten und das Rote Dorf dahin zu versetzen. An der Konsul-Smidt-Straße gibt es solche Parkflächen. Und der Straße täte ein schräges Studentenwohnheim gut.



(8)



> Das Rote Dorf < Immigranten Unterkunft (8)



(8)

M. i. O. 1:30.000

7. Vorschlag

Schwebende Lasten

Auf der Vorfläche vor dem Schuppen Eins an der Konsul-Smidt-Straße parken Autos. Im Schuppen arbeiten an die 1.000 Leute. Da muss das Blech irgendwo hin. Gleichzeitig gründet Neusta alle Nase lang eine neue Firma und ist chronisch knapp mit Bürofläche. Wie wäre es, wenn am Rande dieses Parkplatzes eine „Allee von ungewöhnlichen Häusern“ entstehen würde. Schmäler Sockel im Format von zwei Parkplätzen und dann auskragend ein bis zwei Stockwerke. Software Labore 1 bis 10. Bauwerke ohne Bauplatz. Die weit aufgerissene Konsul-Smidt-Straße hätte auf einmal einen optischen Rahmen, ohne den Denkmalgeschützten Schuppen zuzustellen. Wenn's sich bewährt, könnten bestimmt noch andere zweitrangige Grundstücke und Parkwüsten einen Zusatznutzen abliefern.



Documenta Bauten Kassel um 2003 (8)



Vorfeld Schuppen 1 (8)



Schröck-Haus im Kaffee Quartier (7)



> Schwebende Lasten < vor Schuppen 1 (8)

PS: Im Entwurf für das aktuelle Verkehrskonzept werden eine Fülle von Vorschlägen abgewogen, zu denen wir in diesem Papier nicht Stellung nehmen können. Diese Diskussion braucht noch einen anderen Rahmen.

Und was nun?

Wir werden diese Vorschläge jetzt dem einen oder anderen zusenden, verbunden mit der Bitte um Kritik und Unterstützung. Dann wird man sich zusammensetzen und sehen was sich machen lässt.

*Robert Bücking im Jan.2018
Bau- und wirtschaftspolitischer Sprecher
der Grünen-Bürgerschaftsfraktion*

*Kontakt:
robert.buecking@gruene-bremen.de*

LITERATUR- UND FOTONACHWEIS

- (1) ARCHITEKTUR IN BREMEN UND BREMERHAVEN, Worpsweder Verlag 1988,
ISBN 3-922516-56-4
- (2) Projekt Böttcherstraße, Hans Tallasch (Hg.)
ISBN 3-932292-29-4
- (3) Fabian Fröhlich, Fotograf
<http://www.blindbild.com/>
mail@blindbild.com
- (4) Michael Moll, Fotograf
<http://www.dieweltenbummler.de/>
info@dieweltenbummler.de
- (5) Brebau GmbH
<https://www.brebau.de/>
- (6) WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
<http://ueberseestadt-bremen.de>
- (7) Siedentopf Projektentwicklung GmbH & Co. KG
- (8) as2architektur schomers.schürmann
<http://www.as2-bremen.de/>

Impressum

Robert Bücking im März 2018

Rainer Schürmann hat mit dem Team von as2architektur - Amila Haq und Santiago Espinosa - die Zeichnungen und manches wichtige Argument beigesteuert.



Kühlhaus

Kaffee
HAG

(8)

Binnensee (Wendebecken)
> Waller Sand <

Schlussstein
> IBA Übersee <

Wendeschleife Linie 13

Der Speicher XI
mit Gegenüber

Die neue Mitte

Neues > Rotes Dorf <

Großmarkt

Hafenhochhaus
Maersk Reederei

Eduard-Suling-Straße

Überseetor

Konsul-Smidt-Straße

M. i. O. 1:7.500

Straßenbahn Linie 13 vom
Hauptbahnhof durch die
Überseestadt bis zum
> Waller Sand <

Neu, Planung Schuppen 3

Schuppen 1

Neuer Verbrauchermarkt

> Schwebende Lasten <
vor dem Schuppen 1