

***Mitteilung des Senats vom 4. Mai 2004***

***Bürgerantrag Flächen-, Verkehrs- und Baupolitik***

Die unterzeichnenden Bürgerinnen und Bürger der Stadtgemeinde Bremen haben nach Artikel 87 der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen an die Stadtbürgerschaft folgenden Bürgerantrag gestellt:

**Flächen-, Verkehrs- und Baupolitik**

Die Stadtbürgerschaft möge folgende Grundsätze zur Flächen-, Verkehrs- und Wohnungsbaupolitik beschließen:

1. Die vorhandenen freien Erholungsflächen und Überflutungsgebiete sind zu erhalten.
2. Auf neue Gewerbeflächen ist zu verzichten, solange Industriebrachen bzw. erschlossene Gewerbeflächen (z. B. Werderland, Hemelinger Marsch) existieren.
3. Auf die weitere Erschließung neuer Wohnbauflächen ist weitestgehend zugunsten der Revitalisierung bestehender Wohngebiete/Baulücken zu verzichten.
4. Die Verkehrspolitik ist bürgerfreundlicher zu gestalten:
  - Priorität haben ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr;
  - es werden keine neuen Trassen – vor allem keine Lkw-Trassen – durch Stadtteile sowie Nah- und Erholungsgebiete gebaut.
5. Über beabsichtigte Baumaßnahmen werden Bürgerinnen und Bürger frühzeitig informiert.

Die Stadtbürgerschaft möge insbesondere hinsichtlich konkreter Planungen beschließen:

1. Die Naherholungs- bzw. Überschwemmungsgebiete (wie Stadtwerder, Hollerland, Pauliner Marsch sowie Kleingartengebiete) sind zu erhalten; auf eine Bebauung ist zu verzichten.
2. Das urwüchsig und naturbelassene Gelände westlich des Kuhgrabens, die so genannte Uniwildnis, ist als Naherholungsgebiet zu erhalten und die Erweiterung des Bürgerparkes über den Stadtwald hinaus als zusammenhängendes Biotop durchzusetzen.
3. Die Bezirkssportanlage auf dem Oeversberg ist für die Bevölkerung zu erhalten und der geplante Science-Park zwischen der International University Bremen (IUB) und der A 270 entlang der vorhandenen Bahnstrecke Richtung Vegesack verkehrsgünstig anzusiedeln.
4. Landwirtschaftlich genutzte Flächen und Landschaftsschutzgebiete (wie die Arberger und die Mahndorfer Marsch) sind zu erhalten; auf ihre Erschließung zum Zwecke der Gewerbeansiedlung ist zu verzichten.
5. Die Erschließung des 2. Bauabschnittes im Landschaftsschutzgebiet des Büro-parks Oberneuland ist zu stoppen.
6. Auf die Bebauung der Osterholzer Feldmark ist zu verzichten.

7. Die Ergebnisse des Wettbewerbs „Bremer Haus“ und das Projekt „Wohnen ohne Auto“ sind in zukunftsweisende Wohnbauprojekte aufzunehmen.
8. Auf den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße und des Rembertikreisels zur vierspurigen Stadtautobahn und Lkw-Trasse wird verzichtet; ebenso auf den Ausbau der Osterholzer Heerstraße, der Funkschneisentrasse und der Werderlandtrasse (3. Lesumquerung).
9. In Wohngebieten sind Tempo-30-Zonen auszuweiten – auch für den Lieferverkehr –, insbesondere wenn sie durch Großprojekte belastet werden (z. B. Haven Hööv, Großmarkt, Müllerloch).
10. Das Fahrradverkehrsnetz wird verbessert, deutlich ausgeweitet und großzügig gefördert.

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 3. Juli 2003 beschlossen, den Antrag zur Beratung und Berichterstattung an die städtischen Deputationen für Bau und Verkehr, Umwelt und Energie sowie Wirtschaft und Häfen zu überweisen.

Die städtischen Deputationen für Bau und Verkehr, Umwelt und Energie sowie Wirtschaft und Häfen haben in ihren Sitzungen die von der Bürgerinitiative benannten Vertrauenspersonen zum Bürgerantrag angehört und das Ergebnis der Berichterstattung zugrunde gelegt. Die Deputationen für Bau und Verkehr, Umwelt und Energie sowie für Wirtschaft und Häfen haben ferner eine qualifizierte und differenzierte Beschlussfassung vorgenommen und den als Anlage beigefügten Bericht in ihren Sitzungen (Deputation für Umwelt und Energie am 22. April 2004, Deputation für Wirtschaft und Häfen am 28. April 2004 und Deputation für Bau und Verkehr am 29. April 2004) einschließlich entsprechender Beschlussempfehlungen für die Stadtbürgerschaft mehrheitlich beschlossen.

Der Bericht der Deputationen wird der Stadtbürgerschaft mit der Bitte um Beschlussfassung vorgelegt.

#### ***Bericht der städtischen Deputationen für***

***Bau und Verkehr*** (Vorlage 16/88 [S], Sitzung am 29. April 2004),

***Umwelt und Energie*** (Vorlage 16/21 [S], Sitzung am 22. April 2004),

***Wirtschaft und Häfen*** (Vorlage 16/31 [S], Sitzung am 28. April 2004)

#### **Flächen-, Verkehrs- und Baupolitik**

Der Bürgerantrag zur Flächen-, Verkehrs- und Wohnungsbaupolitik ist in die zwei Themenbereiche

- a) „Grundsätze zur Flächen-, Verkehrs- und Wohnungsbaupolitik“ und
  - b) „konkrete Planungen“
- untergliedert.

#### **Zu a)**

Im Bürgerantrag heißt es:

Die Stadtbürgerschaft möge folgende Grundsätze zur Flächen-, Verkehrs- und Wohnungsbaupolitik beschließen:

1. Die vorhandenen freien Erholungsflächen und Überflutungsgebiete sind zu erhalten.
2. Auf neue Gewerbeflächen ist zu verzichten, solange Industriebrachen bzw. erschlossene Gewerbeflächen (z. B. Werderland, Hemelinger Marsch) existieren.
3. Auf die weitere Erschließung neuer Wohnbauflächen ist weitestgehend zugunsten der Revitalisierung bestehender Wohngebiete/Baulücken zu verzichten.
4. Die Verkehrspolitik ist bürgerfreundlicher zu gestalten:
  - Priorität haben ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr;

— es werden keine neuen Trassen – vor allem keine Lkw-Trassen – durch Stadtteile sowie Nah- und Erholungsgebiete gebaut.

5. Über beabsichtigte Baumaßnahmen werden Bürgerinnen und Bürger frühzeitig informiert.

Die städtischen Deputationen für Bau und Verkehr, Umwelt und Energie sowie für Wirtschaft und Häfen kommen nach Beratung zu folgendem Bericht:

### **Grundsätze der Stadtentwicklungspolitik**

Nach intensiver Planungsarbeit ist im Jahre 1999 das Stadtentwicklungskonzept Bremen (STEK) vorgelegt worden. In einem breit angelegten Planungsdialog sind viele Anregungen aus öffentlichen Diskussionen, Stadtentwicklungs- und Fachgesprächen mit Verbänden, Kammern und Beiräten sowie aus den benachbarten Gebietskörperschaften in das Konzept eingeflossen.

Das Leitbild und die Leitziele des STEK und weiterer Programme (insbesondere das für die zukünftige Gewerbeflächenpolitik der Freien Hansestadt Bremen erarbeitete Integrierte Flächenprogramm für Gewerbe und Dienstleistungen in der Stadt Bremen – IFP 2010) bilden aus Sicht der städtischen Deputationen für Bau und Verkehr, Umwelt und Energie sowie für Wirtschaft und Häfen den nach wie vor gültigen Orientierungsrahmen für die Bremer Stadtentwicklung der nächsten Jahre.

### **Zu den grundsätzlichen Punkten des Bürgerantrages im Einzelnen:**

#### **Zu 1.**

#### **Die vorhandenen freien Erholungsflächen und Überflutungsgebiete sind zu erhalten.**

Der gute Ruf Bremens als „Stadt im Grünen“ soll Buten und Binnen weiter gefestigt werden. Als ein wichtiger Baustein ist beabsichtigt, das Grün- und Freiraumkonzept des STEK weiter zu entwickeln und konkrete Maßnahmen des ersten Teil-Konzeptes „Grünes Netz“ umzusetzen.

Gerade die für das Grüne Netz vorgesehenen Maßnahmen optimieren das Geflecht aus kleineren und größeren öffentlich zugänglichen und nutzbaren Grün- und Freiräumen im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld. Die Verbesserung der Alltagstauglichkeit der städtischen Freiräume und ihre Funktion für Aufenthalt, Kommunikation, Spiel und Naherholung stehen hierbei im Vordergrund.

Das Vorhandensein quantitativ ausreichender und qualitativ hochwertiger Naherholungsgebiete ist für die Lebensqualität in der Stadt unabdingbar. Die Flächen sind deshalb auch im Landschaftsprogramm und Flächennutzungsplan Bremen dargestellt und im Innenbereich weitgehend durch Bebauungspläne gesichert.

Dies gilt auch für Kleingärten. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil im Grün- und Freiraumkonzept und sollen deshalb im Sinne der bestehenden Kleingartenkonzeption bedarfsgerecht weiter entwickelt werden. Dazu sind gemeinsam mit dem Landesverband der Gartenfreunde e. V. neue Nutzungen und Konzepte zu entwickeln, um Leerstände zu vermeiden, Überangebote auszugleichen und Unterversorgungen abzubauen. Überschwemmungsgebiete sind auf der Grundlage des Wassergesetzes rechtlich festgelegte Bereiche. Einzelne Änderungen sind nur möglich, wenn der Hochwasserschutz und Hochwasserabfluss nicht gefährdet sind. Die Koalitionsvereinbarung 2003 bis 2007 sagt aus, dass der Hochwasserüberschwemmungsraum aus Gründen des Hochwasserschutzes und ökologischen Gründen zu erhalten und wo möglich zu erweitern ist.

Im Grundsatz wird dabei das Prinzip verfolgt, dass, wenn Eingriffe in Naherholungsgebiete oder Überschwemmungsgebiete aus Sicht des öffentlichen Wohls erforderlich sind, auf einen Ausgleich verloren gegangener Funktionen Wert gelegt wird.

Im Einzelnen ist so für Naherholungsgebiete festzustellen, dass nicht allein die Quantität der Naherholungsgebiete entscheidend ist, sondern vor allen Dingen die Struktur und Vernetzung der Naherholungsgebiete. Unter Beachtung dieser Prinzipien sollten Eingriffe in die bestehenden Naherholungsflächen nur erfolgen, sofern sie an anderer Stelle durch eine Bereitstellung von neuen Erholungsflächen

oder eine funktionale Verbesserung des Bestandes soweit als möglich kompensiert werden können. Gleiches gilt im Grundsatz für den Umgang mit Überschwemmungsgebieten. So werden auch keine Maßnahmen durchgeführt oder genehmigt, die das hydraulisch erforderliche Abflussprofil oder den hydraulisch erforderlichen Hochwasseraufnahmeraum einengen. Schon in der Vergangenheit und nicht erst seit den Hochwasserereignissen des letzten Jahres ist in Bremen nach diesem Prinzip verfahren worden. Zudem erhält sich der Senat eine spätere Rückdeichungsoption im Bereich des Hemelinger Marsch im Zuge der für die Gewerbegebietsentwicklung notwendigen Ausgleichsmaßnahmen offen.

## **Zu 2.**

**Auf neue Gewerbeflächen ist zu verzichten, solange Industriebrachen bzw. erschlossene Gewerbeflächen (z. B. Werderland, Hemelinger Marsch) existieren.**

Die Konsolidierung der bremischen Haushalte und die Schaffung von Arbeitsplätzen ist unverändert eine dringende Zielsetzung bremischer Landespolitik. Aus diesem Grunde müssen die Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft des Landes Bremen und die damit im Zusammenhang stehende Investitionspolitik auch zukünftig fortgeführt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Intensität des Standortwettbewerbs in den nächsten Jahren nicht nur regional, sondern auch bundes- und europaweit zunehmen wird.

Betriebsformen, Branchenstrukturen, Marketingkonzepte, Produktzyklen, firmeninternes Flächen- und Gebäudemanagement sowie verkehrliche Erschließungserfordernisse und andere Parameter sind einem beschleunigten Wandel ausgesetzt. Die Wandlungsgeschwindigkeit wird mit dem fortschreitenden Übergang in eine technologiebasierte Wissensgesellschaft eher noch zunehmen.

Vor diesem Hintergrund ist für eine Erfolg versprechende Wirtschaftsstrukturpolitik die Bereitstellung eines bedarfsgerechten, regional und qualitativ differenzierten Gewerbeflächenangebotes mitentscheidend.

Die Planungen für Gewerbeflächen sind im Rahmen gesamtstädtischer Entwicklungsplanungen (IFP, STEK) mit den Flächenansprüchen anderer Politikfelder abgeglichen, so z. B. mit den Belangen des Natur- und Umweltschutzes, des Denkmalschutzes und der Entwicklung der Grün-, Frei- und Erholungsräume.

Die Eckpunkte zukünftiger qualitativer und quantitativer Gewerbeflächenentwicklung in Bremen sind im integrierten Flächenprogramm „IFP 2010“ festgelegt. Ziel des Programms ist es, über ein regional und qualitativ differenziertes Gewerbeflächenangebot verfügen zu können.

In den letzten zehn Jahren sind rund 83 % aller Vergabefälle städtischer Gewerbeflächen für innerbremische Umsiedlungen und für Betriebserweiterungen erfolgt. Diese Flächennachfrage und die Nachfrage von Außen lässt sich nicht ausschließlich durch Flächen der Innenentwicklung befriedigen.

Mit etwa 50 % der Nettogesamtfläche der Schwerpunktprojekte konzentriert sich das IFP 2010 auf die Revitalisierung von Altstandorten wie etwa beim Projekt Überseestadt.

Oberstes Ziel dieser Wirtschaftsstrukturpolitik ist die Schaffung nachhaltiger Beschäftigung. Für dieses Ziel müssen weiterhin entsprechend Gewerbeflächen in ausreichender Menge (quantitativer Aspekt) mit einem nachfragegerechten Profil und in guter Lage (qualitativer Aspekt) zur Neuansiedlung oder für die Erweiterung bzw. Umsiedlung bestehender Betriebe zur Verfügung stehen. Die Erfahrungen mit erfolgreichen Projekten wie dem Technologiepark, dem Güterverkehrszentrum oder dem Gebiet Airport Stadt zeigen, dass mit solchen Angeboten nicht nur die regionale Nachfrage in Bremen gehalten werden kann, sondern auch eine überregionale Nachfrage mobilisiert und auch im Standortwettbewerb mit anderen Städten auf Bremen gelenkt werden kann.

In Bremen werden besondere Anstrengungen bei der Revitalisierung alter Industrie-, Gewerbe- und Hafenstandorte unternommen (Airport-Stadt, Bremer Vulkan, Bremer Baumwollkämmerei, Überseestadt etc.). Mit der Neuaufstellung des IFP im Jahr 2002 ist zusätzlich ein Pilotprojekt gestartet worden, mit dem ein zusätzli-

ches Potenzial von bis zu 200 ha Gewerbefläche an städtische Achsen und Hauptverkehrsstraßen, in exponierten Einzellagen in der Stadt und in Gebieten des Strukturwandels revitalisiert werden sollen.

Dennoch erfordern die Marktbedingungen, dass auch weiterhin bedarfsgerecht Flächenerschließungen und -vergaben (z. B. im Bereich der geplanten Westerweiterung des Technologieparks oder in der Arberger und Mahndorfer Marsch) vorgenommen werden müssen.

### **Zu 3.**

#### **Auf die weitere Erschließung neuer Wohnbauflächen ist weitestgehend zugunsten der Revitalisierung bestehender Wohngebiete/Baulücken zu verzichten.**

Ein zentrales Ziel der bremschen Wohnungsbaupolitik ist es, die Attraktivität der Stadt als Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsstandort zu steigern.

Die Aktivitäten der Wohnungsbaupolitik sind eingebettet in die vom Senat verfolgte Gesamtstrategie für die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Gewinnung von Einwohnern („Neubürger“, „Stadtrückkehrende“, „Bleibende“).

Wie bedeutsam Einwohner/-innen und Arbeitsplätze für die Sanierung der bremschen Finanzen sind, zeigen Berechnungen, nach denen durchschnittlich jeder Einwohner des Landes rd. 3.000 Euro und jeder Arbeitsplatz bis zu 700 Euro steuerabhängige Einnahmen (Länderfinanzausgleich) für die bremschen Haushalte ergibt.

Die Wohnungsbaupolitik des Senats ist u. a. daran orientiert, den Umzugsgründen (Wohnungen zu klein, zu teuer, keine bauträgerfreien Grundstücke) entgegen zu wirken, die zu Einwohnerverlusten führen. Eine Reihe von Aktivitäten führten zu ersten Erfolgen: Seit dem Jahr 2000 ist es gelungen, den jahrelangen Abwärtstrend der Einwohnerzahl im Bereich der Stadt Bremen zu stoppen und moderat umzukehren.

Auch in Zukunft wird es darum gehen, diesen sich abzeichnenden positiven Trend durch nachfragegerechte Wohnungsbauangebote zu stabilisieren. Dazu sind im Rahmen der Wohnungsbaukonzeption Programme wie „Bauen in Bremen“ und „Wohnen an Wall und Weser“ initiiert worden. Weiterhin sei auf das Aktionsprogramm zur Stärkung der Stadtteilzentren und Stadtteile, die Programmplanung Vegesack, die Maßnahmen zur Entwicklung und Stabilisierung der Wohnquartiere durch die Programme Wohnen in Nachbarschaft (WIN)/Soziale Stadt, der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln, die Entwicklung eines Programms zur städtebaulichen Aufwertung und Stabilisierung älterer Quartiere, der Stadtumbau West sowie die Erarbeitung von Stadtteilkonzepten verwiesen.

In den nächsten Jahren werden bereits begonnene und in Planung befindliche größere Wohngebiete in Borgfeld, Brokhuchting und der Osterholzer Feldmark weiter entwickelt.

Darüber hinaus bleibt die Akzentuierung der Wohnungsbaupolitik auf die Innenverdichtung und Arrondierung bestehender Quartiere zur Sicherstellung von Wohnbauland in allen Stadtteilen erhalten. Die Wohnungsbauförderinstrumente entsprechen dieser Zielsetzung. Zu benennen ist auch die Fortführung des Baulückenprogramms. Attraktives Wohnen kann eventuell auch durch eine intensivierte Nachverdichtung an ÖPNV- und Hauptverkehrsachsen und durch die Umnutzung für gewerbliche Zwecke nicht mehr benötigter Gebiete an vielen Orten geschaffen werden. Projektüberlegungen wie das Wohnen im Innenstadtbereich und die Wohnnutzung im Gebiet der Überseestadt – insbesondere im Bereich des Europahafens, der Hafenvorstadt und in den attraktiven Wasserlagen – stehen bereits heute auf der Tagesordnung.

### **Zu 4.**

#### **Die Verkehrspolitik ist bürgerfreundlicher zu gestalten:**

- **Priorität haben ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr;**
- **es werden keine neuen Trassen – vor allem keine Lkw-Trassen – durch Stadtteile sowie Nah- und Erholungsgebiete gebaut.**

Die „Integrative Verkehrspolitik“ des Senats bildet die Basis für eine zukunftsfähige und bürgerfreundliche Stadtentwicklung.

Sie sichert und verbessert u. a. die (über)regionale Erreichbarkeit Bremens, trägt dazu bei, die kompakte, polyzentrische Siedlungsstruktur Bremens sowie die Innenstadt und die Stadtteilzentren als Kristallisationspunkte des urbanen Lebens zu stärken und die verkehrsbedingten Belastungen für Mensch und Umwelt zu minimieren.

Im Mittelpunkt der zukünftigen Entwicklung steht vor allem die Weiterentwicklung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, d. h. Fußgänger-, Fahrrad- und Öffentlicher Personennahverkehr. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Rund 1,8 Millionen Wege legen die Bremerinnen und Bremer an einem Werktag zurück. Davon entfallen etwas über 40 % als Fahrer oder Mitfahrer auf den privaten Kfz-Verkehr; 60 % auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes (SPNV, ÖPNV, Rad, zu Fuß). Damit nimmt Bremen schon heute einen bundesdeutschen Spitzenplatz in der umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl unter den Städten vergleichbarer Größenordnung ein.

Diese Erfolge sollen gesichert werden. Bremen besitzt mit einem 22-%-Anteil an allen Wegen der Einwohner die höchste Fahrradnutzung aller deutschen Großstädte über 500.000 Einwohner. Daher wird ein besonderer Schwerpunkt in der Förderung umweltverträglicher Mobilität in den nächsten Jahren mit der sukzessiven Umsetzung der Maßnahmen der Zielplanung Fahrrad gesetzt werden.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes (z. B. die anstehende Verlängerung der Linie 1) und die Verbesserung der Verknüpfung mit dem Umland über das Regio-S-Bahn-System und die Regionalstadtbahn (RSB) zielen darauf ab, vor allem Berufspendler aber auch Personen im Einkaufs- und Freizeitverkehr „auf die Schiene“ zu holen. In diesem Zusammenhang ist es bremisches Ziel, nach Abschluss der verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen die Regionalstadtbahn als Systembestandteil einzuführen.

Als oberzentraler Standort für Häfen, Technologie, Handel, Tourismus und Arbeit ist Bremen besonders auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Die Beseitigung bzw. Reduzierung von Engpässen in der verkehrlichen Anbindung und die Schaffung neuer Verbindungen ist eine Voraussetzung zur Erhöhung der Wirtschaftskraft Bremens. In diesem Zusammenhang ist es ein wichtiges Anliegen der Integrativen Verkehrsplanung, unverträgliche Belastungen der Bewohner abzubauen bzw. neue zu verhindern. Zu diesem Zweck sollen u. a. störende Verkehre auf Umgehungs- und Entlastungsstraßen verlagert werden, so dass anschließend die bisher belasteten Straßenzüge umgebaut und die verbleibenden Verkehre verträglicher abgewickelt werden können.

Durch das von der Bremischen Bürgerschaft beschlossene Lkw-Führungsnetz ist es gelungen, zahlreiche nachgeordnete Straßen von Schleichverkehren zu entlasten und auf Hauptstraßen zu konzentrieren. Mit der Fertigstellung der Georg-Bitter-Straße (und Umgestaltung der Stader Straße) und der Inbetriebnahme des Hemelinger Tunnels wird das Lkw-Führungsnetz funktional gestärkt und die anliegenden Stadtteile vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die bestehende Grundstruktur des Lkw-Führungsnetzes (Netzdichte) soll grundsätzlich beibehalten werden. Für Straßen mit besonderer Anliegerproblematik, die aufgrund ihrer Bedeutung für die Erreichbarkeit im Lkw-Führungsnetz verbleiben müssen, sollen geeignete Maßnahmen umgesetzt werden, die geeignet sind, eine Entlastung von überörtlichen Schwerlastverkehren zu erreichen. In diesem Sinne wird das Lkw-Führungsnetz aktualisiert. Besonders hervorzuheben ist die Schließung des Autobahnringes durch den Bau der A 281 als das verkehrspolitisch bedeutendste Vorhaben Bremens in den nächsten Jahren. In Verbindung mit den anderen Bauabschnitten der A 281 ergibt sich durch die Weserquerung (Tunnel) ein überregional bedeutsamer Netzschluss von der A 27 bis zur A 1. Der fertig gestellte Autobahnring wird zu einer spürbaren verkehrlichen Entlastung gerade von Teilen Woltmershausens und vor allem der Neustadt und zu neuen Impulsen für die Stadtentwicklung (Airport-Stadt, EADS, Achse Neuenlander Straße) führen.

## **Zu 5.**

### **Über beabsichtigte Baumaßnahmen werden Bürgerinnen und Bürger frühzeitig informiert.**

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr legt bei baulichen Planungsprozessen großen Wert auf eine frühe und wirksame Bürgerbeteiligung. Aus diesem Grunde

werden die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Bauleitplanungsverfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB regelmäßig schon vor Plan-aufstellung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung (z. B. anlässlich einer Einwohnerversammlung) öffentlich unterrichtet. Durch diesen öffentlichen Diskussionsprozess ist es möglich, dass die Bürger ihren Argumenten, Belangen und Vorstellungen schon im planerischen Entwicklungsprozess Geltung verschaffen können. Ferner bieten sich den Bürgerinnen und Bürgern im Zuge der obligatorischen Beiratsbefassungen zahlreiche Gelegenheiten zu aktuellen Planungen Stellung zu nehmen und Anregungen zu äußern.

Darüber hinaus soll nicht unerwähnt bleiben, dass Bürgerinnen und Bürger, aber auch Pendler und Gäste der Stadt Bremen frühzeitig, regelmäßig und ausführlich über größere konkrete, insbesondere Straßenbauvorhaben informiert werden.

Um die öffentlichkeitswirksame Informationspolitik gewährleisten zu können, kommt ein vielfältiger Medienmix zum Einsatz:

- Beiräte und Ortsämter erhalten zu Beginn eines jeden Jahres den abgestimmten „Katalog zur Baustellenkoordination“.
- Über die Einrichtung größerer Bauvorhaben wird regelmäßig in den Bremer Tageszeitungen und im Regionalfernsehen berichtet.
- In den Sonntagsausgaben der Tageszeitungen wird der Baustellenplan für die folgende Woche mit grafischer Unterstützung veröffentlicht.
- Im Vorfeld geplanter Baumaßnahmen werden die besonders betroffenen Anwohner durch eigens hergestellte Baustellen-Flyer benachrichtigt und durch ergänzende Postwurfsendungen („Baustellen-Info“) auf dem Laufenden gehalten.
- In ausgewählten Situationen werden im Rahmen eines Baustellenmanagements Aktionen mit Eventcharakter („Buddel-Aktion“ in der Innenstadt) durchgeführt.
- Alle aktuellen Baustellen von Bedeutung werden für eine breite Öffentlichkeit seit einiger Zeit im Internet präsentiert ([www.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de)).

#### **Zu b)**

Im Bürgerantrag heißt es:

Die Stadtbürgerschaft möge insbesondere hinsichtlich konkreter Planungen beschließen:

1. Die Naherholungs- bzw. Überschwemmungsgebiete (wie Stadtwerder, Hollerland, Pauliner Marsch sowie Kleingartengebiete) sind zu erhalten; auf eine Bebauung ist zu verzichten.
2. Das urwüchsig und naturbelassene Gelände westlich des Kuhgrabens, die so genannte Uniwildnis, ist als Naherholungsgebiet zu erhalten und die Erweiterung des Bürgerparkes über den Stadtwald hinaus als zusammenhängendes Biotop durchzusetzen.
3. Die Bezirkssportanlage auf dem Oeversberg ist für die Bevölkerung zu erhalten und der geplante Science-Park zwischen der International University Bremen (IUB) und der A 270 entlang der vorhandenen Bahnstrecke Richtung Vegesack verkehrsgünstig anzusiedeln.
4. Landwirtschaftlich genutzte Flächen und Landschaftsschutzgebiete (wie die Arberger und die Mahndorfer Marsch) sind zu erhalten; auf ihre Erschließung zum Zwecke der Gewerbeansiedlung ist zu verzichten.
5. Die Erschließung des 2. Bauabschnittes im Landschaftsschutzgebiet des Büro-parks Oberneuland ist zu stoppen.
6. Auf die Bebauung der Osterholzer Feldmark ist zu verzichten.
7. Die Ergebnisse des Wettbewerbs „Bremer Haus“ und das Projekt „Wohnen ohne Auto“ sind in zukunftsweisende Wohnbauprojekte aufzunehmen.
8. Auf den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße und des Rembertikreisels zur vierspurigen Stadtautobahn und Lkw-Trasse wird verzichtet; ebenso auf

den Ausbau der Osterholzer Heerstraße, der Funkschneisentrasse und der Werderlandtrasse (3. Lesumquerung).

9. In Wohngebieten sind Tempo-30-Zonen auszuweiten – auch für den Lieferverkehr –, insbesondere wenn sie durch Großprojekte belastet werden (z. B. Haven Hööv, Großmarkt, Müllerloch).
10. Das Fahrradverkehrsnetz wird verbessert, deutlich ausgeweitet und großzügig gefördert.

Die städtischen Deputationen für Bau und Verkehr, Umwelt und Energie sowie für Wirtschaft und Häfen kommen nach Beratung zu folgendem Bericht:

#### **Zu 1.**

**Die Naherholungs- bzw. Überschwemmungsgebiete, wie Stadtwerder, Hollerland, Pauliner Marsch sowie Kleingartengebiete sind zu erhalten; auf eine Bebauung ist zu verzichten.**

Überschwemmungsgebiete sind auf der Grundlage des Wassergesetzes rechtlich festgelegte Bereiche. Einzelne Änderungen sind nur möglich, wenn der Hochwasserschutz und Hochwasserabfluss nicht gefährdet sind.

Zu den angeführten Beispielflächen lässt sich folgendes sagen:

Der Stadtwerder ist mit Ausnahme des Wasserwerksgeländes (hier befindet sich Wohnungsbau in der Planung) im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellt. Planungen, die daran etwas ändern würden, sind nicht beabsichtigt.

Das Hollerland ist als Naturschutzgebiet und EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Der wesentliche Teil des Naturschutzgebietes Hollerland ist als FFH-Gebiet vom Senat angemeldet.

Der Naturschutzstatus dieser Flächen steht Vorbereitungen für Planungen durch zuständige Ressorts zur Entwicklung der Technologiestandorte in Bremen unter Abwägung rechtlicher, naturschutzfachlicher und städtebaulicher Aspekte nicht entgegen.

Die Pauliner Marsch ist im Flächennutzungsplan als Grünfläche (überwiegend als Sportfläche und zum geringen Teil als Dauerkleingärten) dargestellt. In der Koalitionsvereinbarung für diese Legislaturperiode steht die Zielsetzung, für die Pauliner Marsch eine Freiraumkonzeption zu erarbeiten. Es besteht die Absicht, eine derartige Konzeption zu erstellen.

Die Koalitionsvereinbarung unterstreicht, dass Kleingärten einen hohen Stellenwert nicht nur für die Pächter, sondern auch unter stadtoökologischen und umweltpolitischen Aspekten aufweisen, und dass sie ein wesentlicher Bestandteil im Grünen Netz sind. Sie sollen deshalb im Sinne der Kleingartenkonzeption weiterentwickelt werden. Hieran arbeitet der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (vgl. Punkt 1 „Grundsätze“).

#### **Zu 2.**

**Das urwüchsig und naturbelassene Gelände westlich des Kuhgrabens, die so genannte Uniwildnis, ist als Naherholungsgebiet zu erhalten und die Erweiterung des Bürgerparkes über den Stadtwald hinaus als zusammenhängendes Biotop durchzusetzen.**

Der Technologiepark (wie beispielsweise auch die Überseestadt, die Airport-Stadt und der künftige Science-Park in Bremen-Grohn) ist ein zentrales Projekt zur wirtschaftlichen Entwicklung in Bremen und ein erfolgreicher Beitrag zum Strukturwandel. Daher soll das Flächenangebot ergänzt werden. Dazu werden einerseits Möglichkeiten der Verdichtung im Kernbereich des Technologieparks erschlossen, u. a. durch die Nutzung von bisher für die Universität bestimmten Flächen (nicht universitäre Zwischennutzung) und den Bau von Hochhäusern an ausgewählten Standorten. Dazu gehört zweitens die Erweiterung nach Westen über den Kuhgraben. Hier können Flächen von 18 ha netto in sehr guter Zuordnung zum Technologiepark erschlossen werden.

Es handelt sich um Flächen, die nach dem Flächennutzungsplan für die universitäre Entwicklung ausgewiesen sind, sowie um den Campingplatz und den Reiterhof. Nachdem die Universität eine Erweiterung über den Kuhgrabenweg nicht

mehr anstrebt, ist eine Nutzung durch Technologiebetriebe nunmehr möglich. Es ist beabsichtigt, Campingplatz und Reitverein bedarfsorientiert zu verlagern.

Alternative Möglichkeiten einer Erweiterung des Technologieparks stehen aktuell nicht zur Verfügung.

### **Zu 3.**

**Die Bezirkssportanlage auf dem Oeversberg ist für die Bevölkerung zu erhalten und der geplante Science-Park zwischen der International University Bremen (IUB) und der A 270 entlang der vorhandenen Bahnstrecke Richtung Vegesack verkehrsgünstig anzusiedeln.**

Die International University Bremen (IUB) gehört zu den bedeutendsten Kristallisationskernen eines positiven Strukturwandels in Bremen-Nord. Für eine derart zukunftsorientierte FuE-Einrichtung werden insbesondere mittelfristig Erweiterungs- und Entwicklungsflächen in unmittelbarer Nähe benötigt. Darüber hinaus muss dieses Potenzial u. a. für die Entwicklung eines hochwertigen Science-Park genutzt werden.

In dieser Angelegenheit hat die Bremische Bürgerschaft am 14. Mai 2003 auf Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Bürgerschaft (Landtag) begrüßt die Bereicherung der bremischen Hochschul- und Wissenschaftslandschaft durch die IUB. Die IUB bietet die Möglichkeit, den Ruf des Landes Bremen als innovativen und modernen Wissenschaftsstandort gemeinsam mit der Universität Bremen und den Hochschulen im Lande auszubauen und international bekannt zu machen. Sie bildet einen weiteren wichtigen Baustein bei der Entwicklung Bremens zur „City of Science“.
2. Die Bürgerschaft (Landtag) bewertet die Chancen der IUB, Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung in Bremen und Bremerhaven zu geben, als ausgesprochen positiv. Sie sieht deshalb auch für die Zukunft die Notwendigkeit der Entwicklung eines Science-Parks in räumlicher Nähe zur IUB.
3. Die Bürgerschaft (Landtag) hält das Gelände nördlich der IUB für besonders geeignet, um die Entwicklung des Science-Parks insbesondere mit einem Gründerzentrum zu beginnen.
4. Die Bürgerschaft (Landtag) sieht im Gelände auf dem Oeversberg eine langfristige Optionsmöglichkeit für die Entwicklung der IUB.

Zur Klärung der weiteren Entwicklungsoptionen zur Standortplanung Science-Park IUB hat der Senat die Institute Ernst Basler + Partner aus Zürich sowie das Bremer Institut für Wirtschaftsforschung GmbH (BAW) mit einer umfassenden Begutachtung beauftragt. Der Schlussbericht wird voraussichtlich in Kürze vorliegen. Danach wird der Senat entscheiden, welche Entwicklungsoption er weiterverfolgen wird.

### **Zu 4.**

**Landwirtschaftlich genutzte Flächen und Landschaftsschutzgebiete (wie die Arberger und die Mahndorfer Marsch) sind zu erhalten; auf ihre Erschließung zum Zwecke der Gewerbeansiedlung ist zu verzichten.**

Die geplante Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Hansalinie in der Arberger und Mahndorfer Marsch ist für die weitere gewerbliche Entwicklung und für den wirtschaftlichen Strukturwandel Bremens von besonderer Bedeutung.

Die Vermarktungserfahrungen zeigen, dass die hohe Standortgunst des Gewerparks zum einen in der gezielten Anbindung an das überregionale Straßennetz und zum anderen in der Nachbarschaft zu den Gewerbe- und Industriestandorten in Hemelingen, Sebaldsbrück und Mahndorf liegt. Auch die Ansiedlung von bisher fünf größeren Zulieferbetrieben für DaimlerChrysler belegt die besondere Wichtigkeit des Standortes für die bremische Wirtschaft.

Im Gewerbegebiet Hansalinie wurden in wenigen Jahren mehr als die Hälfte der Flächen vergeben. Im Vordergrund stehen Zulieferbetriebe der Automobilindustrie. Es ist absehbar, dass das Flächenangebot in absehbarer Zeit erschöpft ist. Um weiter handlungsfähig zu bleiben und interessierte Unternehmen auch künftig ansiedeln oder umsiedeln zu können, sollen nun im Anschluss an das vorhandene

Gewerbegebiet weitere Flächen erschlossen werden. Die Wirtschaftsförderungsausschüsse haben hierfür entsprechende Mittel in ihrer Sitzung am 20. November 2003 bereitgestellt.

Mit der Erschließung und Bebauung werden große Bereiche der freien Landschaft in Anspruch genommen. Dies ist im Hinblick auf Naturschutz, Landwirtschaft und Erholung bei der Planung zu berücksichtigen. So sollen die verbleibenden Landschaftsareale als Natur- und Erholungslandschaft an der Weser u. a. dadurch aufgewertet werden, dass das Wegenetz für Spaziergänger, Radfahrer und Skater ausgebaut und ergänzt wird. Zusätzlich werden abwechslungsreich gestaltete Grünverbindungen und neue Aufenthaltsbereiche z. B. an den Ufern der neuen Seen sowie Möglichkeiten der Naturbeobachtung (Aussichtspunkte, Beobachtungshütte, gegebenenfalls Naturlehrpfad) geschaffen.

Ziel der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzeption ist es, auentypische Lebensräume, die durch die saisonalen Überflutungen geprägt werden, wieder herzustellen oder neu zu entwickeln.

Im Deichvorland sollen folgende Lebensräume entstehen:

- Nebengewässer, die an die Weser angeschlossen sind,
- Flutmulden zur Entwicklung von Röhrichtern, feuchten Hochstaudenfluren und ähnlichen Vegetationsbeständen,
- extensiv genutztes Grünland mit flachen Blänken als Lebensraum für Wiesenvögel,
- Kleingewässer ohne Anbindung an die Weser als Lebensraum für Amphibien, Libellen und andere Artengruppen,
- Bereich mit natürlicher Entwicklung ohne Nutzung, insbesondere zwischen dem neuen Seitenarm der Weser und der Weser.

#### **Zu 5.**

##### **Die Erschließung des 2. Bauabschnittes im Landschaftsschutzgebiet des Büroparks Oberneuland ist zu stoppen.**

Im Büropark Oberneuland (1. Bauabschnitt) stehen in erster Linie Grundstücke für Unternehmen bereit, die ein hochwertiges Gebäude auf eigenem Grundstück errichten wollen, also meistens in klassischen Gewerbegebieten oder in der Innenstadt kein entsprechendes Angebot finden.

Dieses Grundstücksangebot wurde bisher noch nicht in vollem Umfang genutzt. Die weitere Entwicklung und Erschließung des 2. Bauabschnitts wird in Abhängigkeit von der künftigen Vermarktung dieses Dienstleistungsstandortes erfolgen.

#### **Zu 6.**

##### **Auf die Bebauung der Osterholzer Feldmark ist zu verzichten.**

Der Senat verfolgt die Planung und Realisierung der größeren Wohngebiete in Bremen weiter. Dazu gehört neben Borgfeld und Brokhuchting auch die Osterholzer Feldmark. Sie stellt für Bremen ein wichtiges Stadtentwicklungsprojekt dar.

Die Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik des Senats ist darauf gerichtet, der Abwanderung von Bevölkerung in das Umland von Bremen entgegen zu wirken und potenzielle Neubürger für Bremen zu gewinnen, um u. a. die Finanzkraft Bremens nachhaltig zu stärken. Der Senat ist überzeugt, dass einer Umlandwanderung mit neuen Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser im Stadtgebiet entgegen gewirkt werden kann. Die Osterholzer Feldmark bietet dafür gute Voraussetzungen. Die dort geplanten Wohnbauflächen bieten Grundstücke für ca. 2.100 Wohneinheiten bei einem Programm von jeweils ca. 50 % der Fläche (Nettobauland) für freistehende Einfamilienhäuser und ca. 50 % der Fläche für Hausgruppen.

#### **Zu 7.**

##### **Die Ergebnisse des Wettbewerbs „Bremer Haus“ und das Projekt „Wohnen ohne Auto“ sind in zukunftsweisende Wohnbauprojekte aufzunehmen.**

Der Architekturpreis „Bremer Haus“ wurde im Jahre 1981 von der Sparkasse in Bremen aus Anlass des 50-jährigen Jubiläums ihrer Landesbausparkasse als Grund-

satz- und Programmierungswettbewerb nach den Grundsätzen und Richtlinien für die Durchführung von Wettbewerben (GRW 1977) im Regelverfahren durchgeführt. Eine wesentliche Zielsetzung des Wettbewerbes ist die Entwicklung zukunftsweisender Wohn- und Siedlungsformen gewesen. Im Vordergrund des Wettbewerbs standen „typologische“ Fragestellungen (wie Parzellierung, Hausgrundriss und Nutzung, Fassade, Veränderbarkeit). Ein nachfolgend angestrebter Realisierungswettbewerb wurde nicht durchgeführt. Die vorbereitenden Untersuchungen und die Ergebnisse des Wettbewerbs sind zudem ausführlich dokumentiert in „Das Bremer Haus“ (1982), Die Sparkasse in Bremen (Hrsg.).

Themen zur Geschichte und Zukunft, zur Nutzung, Gestaltung und Sanierung des „Bremer Hauses“ stehen seit den 70er Jahren immer wieder auf der Agenda der Bremer (Fach-)Öffentlichkeit und von Beratungseinrichtungen, so dass von einem hohen allgemeinen Problembewusstsein für die Vorteile des ökologischen und Flächen sparenden Wohnens im „Stadthaus“ ausgegangen werden kann.

Hervorzuheben ist, dass unter der Federführung des Senators für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung zwischen 1998 und 2001 die bauliche Qualitätsoffensive Bremer Ausbau eingeleitet wurde. Beratungen, Öffentlichkeitsarbeit und Konzepte zur Remodernisierung und energetischen Sanierung im Bestand der ca. 22.000 Bremer Häuser standen zunächst im Vordergrund dieser Kampagne. Die Bremer Energie-Konsens GmbH entwickelte im Anschluss ein Pilotförderprogramm für Bremer Häuser: „Remodernisierung + Wärmeschutz“. Im Rahmen dieses Förderprogramms ist es gelungen, 16 Bremer Häuser mustergültig (Fassadengestaltung, Wärmeschutzmaßnahmen) zu sanieren. Darüber hinaus konnten übertragbare Erkenntnisse für zukünftige Förderprogramme von Wärmeschutzmaßnahmen und Weiterbildungsangebote („Bremer Impulse“) bei Altbauten gewonnen werden.

Das Projekt „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ wurde im Hollerland nicht realisiert, hingegen konnte ein entsprechendes Vorhaben an der Grünenstraße (Neustadt) umgesetzt werden.

In weiteren städtebaulichen Vorhaben wurde die früher übliche Stellplatzverpflichtung gemindert, wenn Standort und Zweckbestimmung des Bauvorhabens dies geeignet erschienen lassen. Die Landesbauordnung ermöglicht z. B. für Modellvorhaben Abweichungen von der üblichen Stellplatzverpflichtung.

So wurde zum Beispiel im Beginenhof (Neustadt) ein Teil der Stellplätze durch eine öffentlich zugängliche Car-Sharing-Station ersetzt. Die Erfahrungen sind sehr positiv. Einerseits konnten die ansonsten erforderlichen Kosten für den Bau einer größeren Tiefgarage eingespart werden. Andererseits wird das Mobilitätsverhalten der Bewohner positiv in Richtung umweltfreundliche Verkehrsmittel beeinflusst, jedoch den Zugang auf Autos für notwendige Fahrten gewährleistet.

Die Erfahrungen aus verschiedenen europäischen Bauvorhaben zeigen, dass durchaus Möglichkeiten bestehen, anstelle einer vollen Stellplatzbevorratung auch andere Mobilitätsformen stärker einzubinden. In Bremen ist beispielsweise auch eine Stellplatzverpflichtung für Fahrräder in die Landesbauordnung aufgenommen worden.

Die Einbindung von Car-Sharing in Bauvorhaben schafft hier städtebauliche Möglichkeiten, den Stellplatzbedarf zu vermindern, da die Anwohner einfach und jederzeit auf Pkw des Fahrzeugpools zurückgreifen können. Hierdurch ergeben sich Möglichkeiten der Kostenminderung (insbesondere bei Reduktion von Tiefgaragen) oder des Gewinnes an Freiflächen (bei oberirdischen Stellplatzanlagen). Voraussetzungen sind jedoch das Interesse und der Wille der Bauherren bzw. der Nutzer der geplanten baulichen Anlage.

Für verschiedene Standorte wurde auch Interesse von (potenziellen) Bauherren signalisiert:

z. B. Brokhuchting (bei Anlage eines Haltepunktes),

z. B. im Wettbewerb für ein Studentenwohnheim nahe der Universität.

## **Zu 8.**

**Auf den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße und des Rembertikreisels zur vierspurigen Stadtautobahn und Lkw-Trasse wird verzichtet; ebenso auf den Aus-**

### **bau der Osterholzer Heerstraße, der Funkschneisenstrasse und der Werderlandtrasse (3. Lesumquerung).**

Ziel der Planung Schwachhauser Heerstraße ist die Entflechtung von Individual- und öffentlichem Verkehr und damit die Beschleunigung und Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV. Nach der Verkehrszählung aus dem Jahr 2001 liegt der „Durchschnittliche Tagesverkehr“ (DTV) bei rd. 25.700 Kfz; für das Jahr 2015 wird nach der Prognose – die alle Verkehrsmittel berücksichtigt – ein DTV von rd. 24.800 Kfz erreicht. Um eine Störung der mit hoher Taktdichte fahrenden öffentlichen Verkehrsmittel (Straßenbahnlinien 1, 4, 5) auszuschließen, ist daher eine Trennung vom Individualverkehr notwendig. Gemäß den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens nach Personenbeförderungsgesetz für den Bauabschnitt Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Hollerallee sollen daher für den Individual-Verkehr in Zukunft vier Spuren und dem öffentlichen Verkehr ein eigener Gleiskörper zur Verfügung stehen. Durch die Separierung der Verkehrsarten und die Vergrößerung der Durchfahrtshöhe des Concordia-Tunnels wird der Schwerlastverkehr nicht wesentlich begünstigt. Eine geringe Vergrößerung des Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen ist durch die Berücksichtigung zusätzlicher Verkaufsflächen des Einzelhandels und zusätzlicher Arbeitsplätze in der Innenstadt, Bahnhofsvorstadt und Ostertor in der Prognose bedingt. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt deutlich unter dem anderer Straßen des Lkw-Führungnetzes der Stadtgemeinde Bremen mit vergleichbarer Verkehrsbelastung. Die Koalitionsvereinbarung sagt aus, dass der Umbau des Concordiatunnels und die Umgestaltung der Schwachhauser Heerstraße bis zur Hollerallee auf Grundlage des Senatsbeschlusses vom 28. März 2000 planerisch und planungsrechtlich (Einleitung der Trägerbeteiligung) vorzubereiten sind. Dabei ist auf Grundlage des vorzulegenden Planfeststellungsbeschlusses ein Ausbau zu realisieren, der einerseits der Bedeutung des Straßenabschnittes im Netzgesamtzusammenhang gerecht wird und andererseits durch eine städtebaulich verträgliche Lösung die notwendigen Eingriffe in private Grundstücke sowie das damit verbundene Verfahrensrisiko minimiert.

Städtebauliches Ziel für den Bereich des Rembertikreisels ist es, durch Bündelung und Neuordnung von Verkehrsstraßen eine attraktive Bebauung für innerstädtisches Wohnen, Handel und Dienstleistungen zu entwickeln. Voraussetzung dafür ist, den überdimensionierten Rembertikreisel zurückzubauen sowie die heute auseinander gezogenen Verkehrsstrassen Ernst-Glässel-Straße und Eduard-Grunow-Straße zur Gewinnung von Bauflächen neu zu ordnen und auf eine vierspurige Verkehrsführung zu bündeln. Die Bündelung der Verkehre erfolgt unter der Zielsetzung, eine leistungsfähige Verkehrsführung zwischen Bismarckstraße und Rembertikreisel zu entwickeln. Die Neuordnung von Straßenführungen sind Voraussetzung dafür, die zerstörte Blockstruktur zwischen Rembertikreisel, Fedelhöfen und Am Dobben/Dobbenweg wieder herzustellen. Die Neuordnung von Verkehrsflächen ist notwendige Voraussetzung zur Fortführung des Bebauungsplans 1521, der die städtebauliche Entwicklung dieses Bereichs planungsrechtlich absichern soll. Im Hinblick auf die Verkehrsmengen und -zusammensetzung ändert sich im Grundsatz wie bei der Schwachhauser Heerstraße (siehe oben) nichts.

Zur Umgestaltung dieses Gebiets wurde der so genannte Gestaltungsbeirat Rembertikreisel eingerichtet, der im Jahr 2002 auch unter Beteiligung (mit entsprechendem Stimmrecht) der Bürgerinitiative Rembertiring getagt hat.

Ein vierstreifiger Ausbau der Osterholzer Heerstraße zwischen Osterholzer Friedhof und Osterholzer Landstraße sowie ein leistungsgerechter Ausbau der Knotenpunkte im weiteren Streckenverlauf bis zur Hans-Bredow-Straße (zweistreifig) beseitigt die bereits bestehenden und die aus der Verkehrsprognose Jahr 2015 für das Verkehrskonzept Bremer Kreuz resultierenden Kapazitätsengpässe und verbessert den Verkehrsfluss.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Verkehrsbelastungen an vier Querschnitten der Osterholzer Heerstraße für das Jahr 2000 und die Prognose 2015 aufgeführt.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Prognose ist zu beachten, dass bei dieser alle beim Verkehrskonzept „Bremer Kreuz“ enthaltenen Maßnahmen rechnerisch berücksichtigt wurden.

	Status Quo 2000	Prognose 2015
westlich Funkschneise	20.100	24.400
östlich Funkschneise	17.400	17.600
östlich Osterholzer Landstraße	19.900	19.800
östlich Hans-Bredow-Straße	39.400	35.000

Die Daten und die bestehenden Kapazitätsengpässe belegen, dass auf den beabsichtigten Ausbau der Osterholzer Heerstraße nicht verzichtet werden kann.

Die Schaffung einer Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet „Funkschneise“ und der Osterholzer Heerstraße ist Voraussetzung, dass der südliche Bereich Hemelings (Brüggeweg/Schlenkstraße) vom Schwerlastverkehr, der vom o. g. Gewerbegebiet ausgeht, entlastet wird. Die Straße ist zurzeit im Bau und soll im Winter 2004/2005 dem Verkehr übergeben werden.

Eine mögliche Verbindung zwischen dem „Bremer Industrie Park“ und St. Magnus (3. Lesumquerung) ist zurzeit nicht geplant, da die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes, insbesondere nach derzeitigem Ausbau der A 27 auf sechs Spuren, ausreicht. Die Flächen für eine Straßenplanung werden jedoch freigehalten, um bei möglichen Veränderungen der Verkehrsnachfrage, insbesondere nach Fertigstellung der Weserquerung reagieren zu können.

#### **Zu 9.**

**In Wohngebieten sind Tempo-30-Zonen auszuweiten – auch für den Lieferverkehr –, insbesondere, wenn sie durch Großprojekte belastet werden (z. B. Haven Hööv, Großmarkt, Müllerloch).**

In den Wohngebieten Bremens sind weitgehend Tempo-30-Zonen eingerichtet bzw. Streckengebote Höchstgeschwindigkeit 30 km/h angeordnet. Einige Straßenzüge sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen (hier gilt Schrittgeschwindigkeit). Durch die Rechts-vor-Links-Regelung in den Tempo-30-Zonen und die in Verbindung mit der Parkraumregelung minimierten Fahrbahnquerschnitte wird ein wesentlicher Beitrag zur Einhaltung der Zonengeschwindigkeit und zur Entlastung der Anwohner von den negativen Folgewirkungen des motorisierten Individualverkehrs geleistet. Weitergehende verkehrliche Restriktionen, die sich dann auf die Erreichbarkeit der Wohngebiete, einschließlich der Lieferverkehre, negativ auswirken würden, sind nicht vorgesehen.

Die anwohnerverträgliche Gestaltung der Erschließung der alten Hafenreviere (u. a. Großmarkt) wurde mit Senatsbeschluss vom 26. Februar 2002 durch das „Programm zur stadtteilverträglichen Erschließung der Hafenreviere“ flankiert. Dieses Programm umfasst fünf Maßnahmeschwerpunkte:

- freiwillige Lärmsanierung für Wohngebäude entlang der Hafenrandstraße,
- Lärmsanierung Schule Nordstraße (u. a. Lärmschutzfenster, im Schulhofbereich),
- Umgestaltung des Waller Rings (Rückbau von 9 m auf 6,5 m und andere Begleitmaßnahmen),
- Sperrung des Überseetors für Lkw über 7,5 t,
- umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Waller Wied.

Das Programm befindet sich in der Umsetzung.

#### **Zu 10.**

**Das Fahrradverkehrsnetz wird verbessert, deutlich ausgeweitet und großzügig gefördert.**

Der Senator für Bau und Umwelt hat im Frühjahr 2003 das Konzept „Zielplanung Fahrrad“ zur Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Stadtgemeinde Bremen vorgelegt. Im März 2003 hat die Deputation für Bau das Konzept Zielplanung zur Kenntnis genommen und den Senator für Bau und Umwelt gebeten, einen Vorschlag zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem genannten Konzept für den Zeitraum der kommenden Legislaturperiode zu machen. Dieser Vorschlag wurde der Deputation für Bau und Verkehr im Juni 2003 als Bericht der Verwaltung vorgelegt. Die Deputation hat daraufhin folgenden Beschluss gefasst: „Die Deputation

für Bau (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und bittet darum, für den Haushaltsentwurf 2004/2005 die Absicherung des Mittelrahmens vorzubereiten.“

Auf der Grundlage des gefassten Beschlusses wurde der vorgelegte Maßnahmenkatalog zur Entwicklung des Fahrradverkehrs auf fachlicher Ebene geprüft und abgestimmt. Im Dezember 2003 erfolgte der Versand des Katalogs an die Beiräte. Nach der Einarbeitung der Stellungnahmen wird der Deputation für Bau und Verkehr der abgestimmte Maßnahmenkatalog inklusive Finanzierungsvorschlag für den Teil der Maßnahmen, die im Rahmen des aktuellen Haushalts umgesetzt werden können, zur Beschlussfassung vorgelegt. Eine Finanzierung weiterer Maßnahmen muss dann im Rahmen der Nachfolgehaushalte erneut geprüft werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass bei Neubaumaßnahmen im Straßenbau immer auch die Fahrradwege neu hergestellt werden (z. B. Innenstadt, Schwachhauser Heerstraße, Martinstraße, Bürgermeister-Smidt-Straße).

### ***Beschlussempfehlung für die Stadtbürgerschaft***

Zu den im Bürgerantrag geforderten Grundsätzen zur Flächen-, Verkehrs- und Wohnungsbaupolitik erklären die Deputationen für Umwelt und Energie, Bau und Verkehr sowie Wirtschaft und Häfen:

1. Erhalt und Sicherung von Erholungsflächen und Überflutungsgebieten sind ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklungspolitik. Eine pauschale Aussage zur generellen Erhaltung sämtlicher Erholungsflächen und Überflutungsflächen ist dennoch nicht verantwortbar zu treffen, da dies einer sich an die wandelnden Bedürfnisse der Menschen orientierten Stadt- und Siedlungsentwicklung widersprechen würde. Grundsätzlich ist der Senat jedoch bestrebt, die Umwandlung von Erholungsflächen auf ein Minimum zu beschränken. In der Koalitionsvereinbarung heißt es zum Punkt „Überflutungsgebiete“, dass der Hochwasserüberschwemmungsraum aus Gründen des Hochwasserschutzes und ökologischen Gründen zu erhalten und wo möglich zu erweitern ist. Ferner soll im Zuge der Neufassung des bremischen Wassergesetzes geprüft werden, wie in geeigneter Weise auch grenzüberschreitend der rechtliche Schutz von Überschwemmungsräumen vor unverträglichen Nutzungen verbessert werden kann.
2. Um die bremischen Sanierungsbemühungen erfolgreich zu bewältigen, ist es von zentraler Bedeutung, zukunftsfähige Arbeitsplätze zu schaffen. Voraussetzung hierfür ist die Bereitstellung eines quantitativ ausreichenden und qualitativ differenzierten Angebotes an Gewerbeflächen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn auch Gewerbeflächen im Außenbereich zur Verfügung stehen. Mit dem Integrierten Flächenprogramm 2010 (IFP '2010) hat der Senat aber zugleich deutlich gemacht, dass Binnenentwicklung und Revitalisierung von Brachen ein zentraler Schwerpunkt bremischer Gewerbeflächenentwicklung sind.
3. Eine zentrale Voraussetzung um die bremischen Sanierungsbemühungen zum Erfolg zu führen, ist es, zusätzliche Einwohner zu gewinnen. Hierzu bedarf es eines differenzierten und breiten Angebots an Wohnbauflächen und Wohnungsangeboten in allen Stadtteilen. Neben den in Planung bzw. Umsetzung befindlichen größeren Wohnungsbaugebieten in Borgfeld, Osterholz und Brokhuhting sieht die Koalitionsvereinbarung keine größeren neuen Entwicklungsbereiche vor. Vielmehr ist der Senat bestrebt, durch Revitalisierung bestehender Gebiete, der Förderung der Schließung von Baulücken, der Nachverdichtung in Quartieren und der Arrondierung von Quartieren in den nächsten Jahren ein attraktives Angebot bereitzustellen.
4. Der Senat verfolgt eine Verkehrspolitik, die die unterschiedlichen Verkehrsträger gleichermaßen fördert und in ihren spezifischen Qualitäten unterstützt. Nur durch diesen integrativen Ansatz kann die Mobilität von Menschen und Gütern so umwelt- und stadtverträglich wie möglich unterstützt werden. Zu einem solchen Ansatz gehört aber auch, dass neben der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Güterverkehr gleichermaßen unterstützt werden. Eine bedarfsgerechte und auf die städtebauliche Entwicklung abgestimmte Verkehrsinfra-

struktur ist eine notwendige Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region.

5. Der Senat legt bei baulichen Planungsprozessen großen Wert auf eine frühe und wirksame Bürgerbeteiligung. Hierfür bietet die Bauleitplanung im Kontext mit der Beiratsgesetzgebung geeignete und effiziente Strukturen. Darüber hinaus fördert der Senat durch die Schaffung alternativer Beteiligungs- und Gremienformen die Möglichkeit mehr Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und ergebnisorientiert in Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Der Sanierungsbeirat Waller Fleet, der Gestaltungsbeirat Rembertikreisel oder der Runde Tisch Huchting sind hierfür geeignete Ansätze, die anlassbezogen angewandt werden sollen. Darüber hinaus ist der Senat bestrebt, durch den Einsatz neuer Verfahren und moderner Technologien, die Beteiligung und Information der Bürger offener und effektiver zu gestalten.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Deputationen für Umwelt und Energie, Bau und Verkehr sowie Wirtschaft und Häfen empfehlen der Stadtbürgerschaft, auf der Grundlage der Beratung und Berichterstattung zum „Bürgerantrag Flächen-, Verkehrs- und Baupolitik“ folgende Beschlüsse zu den formulierten Grundsätzen des Bürgerantrages zu fassen:

Die Stadtbürgerschaft unterstützt einzelne vom Bürgerantrag aufgeführte Aspekte als wichtige Bestandteile einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik. Aufgrund der sehr generell gehaltenen Forderungen in den Punkten 1 bis 4 lehnt die Stadtbürgerschaft jedoch die entsprechenden Punkte ab.

Dem Punkt 5 stimmt die Stadtbürgerschaft zu.

Hinsichtlich der im Bürgerantrag angesprochenen konkreten Planungen erklären die Deputationen für Umwelt und Energie, Bau und Verkehr sowie Wirtschaft und Häfen:

1. Zurzeit verfolgt der Senat keine Planungen in Überschwemmungsgebieten. Auch weitere bauliche Nutzungen auf dem Stadtwerder bzw. der Pauliner Marsch außerhalb der schon baulich genutzten Flächen sind zurzeit nicht beabsichtigt. Die etwaige Umwandlung von Kleingartenflächen in andere Nutzungen findet unter Anwendung des Kleingartengesetzes und unter Berücksichtigung der Kleingartenentwicklungsplanung im Dialog mit dem Landesverband statt. Angesichts der sich abzeichnenden Leerstände insbesondere in nicht attraktiven Kleingartenlagen müssen Strategien entwickelt werden, Leerstände zu vermeiden, Überangebote auszugleichen und Unterversorgungen abzubauen. In diesem Kontext kann es sinnvoll sein, dass Kleingartenflächen anderen Nutzungen zugeführt werden. Das Hollerland ist als EU-Vogelschutzgebiet und als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Der wesentliche Teil des Naturschutzgebietes Hollerland ist als FFH-Gebiet vom Senat angemeldet. Dieser Status steht Vorbereitungen für Planungen bezüglich einer Teilfläche entlang der Autobahn unter Abwägung rechtlicher, naturschutzfachlicher und städtebaulicher Aspekte nicht entgegen.
2. Die bisher für die Universität vorgesehenen Flächen westlich des Kuhgrabens zwischen Stadtwaldsee und Naturschutzgebiet sind in einem Umfang von ca. 18 ha (Nettogewerbefläche) zwingend für die erforderliche Erweiterung des Technologieparks vorzusehen. Der Senat wird die entsprechenden Vorbereitungen, Planungen und Maßnahmen weiter vorantreiben. Alternativen hierzu stehen nicht zur Verfügung.
3. Hinsichtlich der Entwicklung der IUB und des Science-Parks hat die Bremische Bürgerschaft auf Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD u. a. beschlossen: „Die Bürgerschaft hält das Gelände nördlich der IUB für besonders geeignet, um die Entwicklung des Science-Parks insbesondere mit dem Gründerzentrum zu beginnen. Die Bürgerschaft sieht im Gelände auf dem Oeversberg eine langfristige Optionsmöglichkeit für die Entwicklung der IUB.“ In der Koalitionsvereinbarung heißt es u. a. „Die Notwendigkeit der Entwicklung eines Science-Parks in räumlicher Nähe zur IUB wird unterstrichen. Das Gelände nördlich der IUB ist besonders geeignet, um die Entwicklung des Science-Parks insbesondere mit einem Gründerzentrum zu beginnen. Das Gelände auf dem Oeversberg ist eine langfristige Optionsmöglichkeit für die Entwicklung der IUB.“

Vor diesem Hintergrund wird der Senat kurzfristig zur Entwicklung des Science-Parks auf der Grundlage einer Studie der Büros Basler & Partner aus Zürich sowie dem BAW eine Entscheidung vorbereiten, die der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Hinsichtlich des von den Vertrauenspersonen in der Sitzung der Deputation für Umwelt und Energie am 25. März 2004 formulierten Antrages der IUB keine langfristige Entwicklungsoption auf dem Oeversberg bei Realisierung des Science-Parks auf den Nordflächen einzuräumen ist Folgendes festzustellen: Die Bürgerschaft hat am 14. Mai 2003 u. a. beschlossen: „Die Bürgerschaft (Landtag) sieht im Gelände auf dem Oeversberg eine langfristige Optionsmöglichkeit für die Entwicklung der IUB.“ Zudem ist darauf hinzuweisen, dass bei Realisierung von Teilen des Science-Parks auf Flächen die der Bund unter der Prämisse der universitären Nutzung veräußert hat, der IUB entsprechende Tauschflächen für universitäre Nutzungen zur Verfügung gestellt werden müssen.

4. Die sukzessive gewerbliche Entwicklung der Flächen in der Arberger und Mahndorfer Marsch ist für die Sicherung und Bereitstellung eines quantitativ ausreichenden und qualitativ differenzierten Angebots an Gewerbeflächen notwendig. Eine entsprechende Nutzung ist aus diesem Grund unverzichtbar.
5. Eine aktuelle Erschließung des 2. BA des Büroparks-Oberneuland steht nicht an. Sie soll bedarfsgerecht erfolgen. Im Weiteren soll geprüft werden, ob dort neben Büroimmobilien auch Möglichkeiten für attraktiven Wohnungsbau bestehen. Ein vollständiger und dauerhafter Verzicht auf die Erschließung entsprechender Flächen ist nicht vorgesehen.
6. Die Nutzung der Osterholzer Feldmark sowohl für den Wohnungsbau als auch für die Anlage eines Landschaftsparks ist ein Kernprojekt bremscher Wohnungsbaupolitik, um potentielle Neubürger zu gewinnen und der Umlandwanderung durch ein attraktives Angebot an Wohnbauflächen entgegenzuwirken. Hinsichtlich des von den Vertrauenspersonen in der Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr am 11. März 2004 formulierten Antrages auf Durchführung einer Bedarfsanalyse für dieses Wohnungsbauprojekt sind folgende ergänzende Ausführungen zu machen: Die Entwicklung der Osterholzer Feldmark dient der Schaffung von Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser in einem längeren Entwicklungszeitraum. Durch die planerische Ausweisung von Wohnbauland soll der Abwanderung bremscher Haushalte entgegengewirkt werden und potenzielle Neubürger gewonnen werden. Wohnungswirtschaftliche Untersuchungen wie die Gewos-Studie belegen, dass insbesondere auf dem Segment dauerhaft mit einer erhöhten Nachfrage bzw. Bedarf zu rechnen sein wird. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass das OVG Bremen in seiner Darlegung vom 21. März 2003 die bremsche Position zum Punkt Bedarfsanalyse bestätigte, in dem es ausführte, dass eine derartige Prognose zwar bestrebt sein muss, die maßgeblichen Parameter für den Wohnungsbedarf angemessen quantitativ abzubilden. Dies aber nicht dazu führen dürfe, sie als – gleichsam naturwissenschaftlich ableitbare – Bedarfsberechnung anzusehen. So enthält sie bereits an entscheidender Stelle, nämlich bei der Bevölkerungszielzahl ein voluntatives Element. Auch angesichts der am 23. März 2004 beschlossenen langfristigen Globalplanung und der darin getroffenen Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung Bremens hält der Senat an der Notwendigkeit des Projektes fest.
7. Der Senat ist bestrebt, durch die Initiierung zukunftsweisender Projekte auch im Wohnungsbau Entwicklungsimpulse zu setzen. Dies betrifft sowohl die Frage der Bestandentwicklung, als auch den Neubau. Darüber hinaus beabsichtigt der Senat seine Wohnungsbauförderinstrumente entsprechend des Auftrages aus der Koalitionsvereinbarung zu akzentuieren und die Förderungen u. a. an städtebauliche, ökologische und energetische Zielsetzungen zu binden, um mit diesen Programmen auch Anreize zur Umsetzung von Modellvorhaben zu bieten.
8. Gemäß Koalitionsvertrag ist für den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses ein Ausbau zu realisieren, der einerseits der Bedeutung des Straßenabschnitts im Netzzusammenhang gerecht wird und andererseits durch eine städtebaulich verträgliche Lösung die notwendigen Eingriffe in private Grundstücke sowie das damit verbun-

dene Verfahrensrisiko minimiert. Bei der Umgestaltung des Rembertikreisels ist aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Straße eine Vierspurigkeit notwendig. Sie steht einer städtebaulichen Entwicklung des Gebietes nicht im Wege. Der Ausbau der Osterholzer Heerstraße ist überwiegend zweispurig vorgesehen. Die Notwendigkeit einer dritten Lesumquerung soll im Anschluss an die Realisierung der Weserquerung und der Überprüfung ihrer verkehrlichen Wirkung geprüft werden.

9. Ziel bremischer Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik ist es, Wohngebiete möglichst von verkehrlichen Belastungen zu entlasten. Hierzu gehört auch, dass in den Wohngebieten Bremens weitgehend Tempo-30-Zonen eingerichtet bzw. Streckengebote angeordnet wurden. Darüber hinaus ist der Senat bestrebt, bei der Entwicklung neuer Projekte im Siedlungsraum, die Zuwegung möglichst anwohnerverträglich z. B. durch eine entsprechende Verkehrslenkung auszugestalten. Auf die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Großmarktes sei hier hingewiesen.
10. Der Senat beabsichtigt durch die schrittweise Umsetzung des Konzeptes „Zielplanung Fahrrad“ die Entwicklung des Fahrradverkehrs und des Fahrradnetzes zu verbessern. Diesem Ziel dient auch der Grundsatz, dass bei Straßeneubau- bzw. Gestaltungsmaßnahmen immer auch die Fahrradwege überprüft und im Bedarfsfall neu gestaltet werden. Hierdurch sind insbesondere im Innenstadtbereich spürbare Verbesserungen eingetreten.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Deputationen für Umwelt und Energie, Bau und Verkehr sowie Wirtschaft und Häfen empfehlen der Stadtbürgerschaft, auf der Grundlage der Beratung und Berichterstattung zum „Bürgerantrag Flächen-, Verkehrs- und Baupolitik“ hinsichtlich der im Bürgerantrag konkret angesprochenen Planungen folgenden Beschluss zu fassen:

Aufgrund der skizzierten Sachverhalte stimmt die Stadtbürgerschaft – unter Vorbehalt der Sicherung entsprechender Haushaltsmittel – den Punkten 7, 9 und 10 in der Tendenz zu.

Die Stadtbürgerschaft lehnt die Punkte 2, 4 und 6 ab, da sie aktuellen und wichtigen Planungen bzw. Vorhaben bremischer Wohnungsbau- und Wirtschaftspolitik widersprechen.

Die Stadtbürgerschaft lehnt die Punkte 1, 3, 5 und 8 ab, auch wenn unter diesen Punkten einige aufgeführte Teilaspekte wichtige Bestandteile einer zukunftsfähigen Stadtentwicklungspolitik sind und deshalb im Grundsatz unterstützt und verfolgt werden.





