

Mitteilung des Senats vom 4. September 2012

Stadt am Fluss land- und wasserseitig weiterentwickeln

Der Senat legt hiermit der Stadtbürgerschaft den mit Beschluss vom 21. Februar 2012 erbetenen Bericht vor.

Vorbemerkung

In den vergangenen 25 Jahren fand ein grundlegender Wandel an der Bremer Weser statt. Die Stadt ist näher an den Fluss herangerückt, wobei in Bremen neben der Weser noch weitere, die Stadtlandschaft prägenden Flüsse wie beispielsweise die Lesum und die Ochtum als Potenziale im Sinne von „Stadt am Fluss land- und wasserseitig weiterentwickeln“ einbezogen werden können.

Lange Zeit dominierte die Transportfunktion der Weser. Als Schifffahrtsstraße und Hafenstandort stand die Funktion als Umschlagsplatz und hafennaher Produktionsstandort, an dem viele Menschen ihren Arbeitsplatz fanden, im Vordergrund. Die Bedeutung des Seegüterverkehrs ist, bezogen auf die Häfen in Bremen, zurückgegangen und bewegt sich seit zwei Jahrzehnten auf einem stabilen Niveau. An Bedeutung gewinnt die Binnenschifffahrt. Als Standort für Wasserkraft (heute: Weserkraftwerk) und Energiegewinnung (Kühlwasser für Kraftwerk) hat der Fluss seine wirtschaftliche Bedeutung ebenso beibehalten wie als Vorfluter. Zu diesen immer noch aktuellen Funktionen sind verstärkt Hochwasserschutz (Umsetzung der Vorgaben des Generalplans Küstenschutz), Naturschutz, Naherholungs- und Freizeitnutzung hinzugekommen. Hervorstechendes Merkmal ist die Vielzahl der Funktionen, die die Weser erfüllt. Sie führen nicht nur im Norden Bremens zu einem markanten Nebeneinander, beispielsweise von noch bestehendem Schiffbau und Naherholungsgebieten am Fluss. Dies verdeutlicht auch, dass es in den vergangenen Jahrzehnten gelungen ist, auf den ersten Blick konfliktreiche, wohlmöglich widersprüchliche Nutzungsansprüche miteinander zu verbinden. Gelungen ist dies zum einen durch den technischen Fortschritt und bessere Verträglichkeiten durch gesetzliche Umweltschutzanforderungen, der die durch wirtschaftliche Nutzungen und Transport hervorgerufene Umweltbelastung erheblich verringert hat. Zum anderen ist es das Ergebnis vorausschauender Planung durch interdisziplinäre und räumlich übergreifende Zusammenarbeit.

Baulich herausragend war in den vergangenen beiden Jahrzehnten die Schaffung der Schlachte mit ihrer rund 1,8 km langen Weserpromenade, die inzwischen bis in die Überseestadt geführt wurde. Weiter entstanden die Uferpromenaden in Gröpelingen an der Waterfront (rd. 800 m), die dem Stadtteil den Zugang zur Weser neu ermöglicht hat sowie in der Überseestadt an der Europakaje (rd. 450 m). In Vegesack reicht die maritime Meile inzwischen vom Anleger der Schulschiff Deutschland über den Vegesacker Hafen und den Fähranleger bis hin zum Gewerbegebiet Vulkan (1,82 km). Alle Weserpromenaden werden aufgrund ihrer hohen Aufenthaltsqualität sehr gut angenommen und vielfältig genutzt.

Auch die Bremer Touristik Zentrale hat sich thematisch auf die Schwerpunkte Bremen „historisch“, „maritim“, „innovativ“ und „lebendig“ ausgerichtet. Unter „Bremens maritim“, stellt sie die Weser ins Zentrum und präsentiert Angebote wie „Bremens Waterkant“, „Expeditionen durch Raum und Zeit“, Gradwanderung“, „Erlebe den Wandel in der Überseestadt“, „Träume auf der Schulschiff Deutschland“, „Hanseatische Gezeiten“, „Maritime Meile Vegesack“, „Weserpromenade Schlachte“ oder „Segway Tour entlang Schlachte und durch die Überseestadt“.

Für die Zukunft sind folgende vier Hauptaspekte und Fragestellungen weiter voranzutreiben:

- die weitere Erhöhung der Nutzungsvielfalt,
- die Weiterentwicklung des technischen Fortschritts und damit die Verbesserung der Wasserqualität,
- das Werben für gegenseitige Toleranz der Weseranlieger und der Nutzer des Flusses und der angrenzenden Freiräume und
- die weitere Verankerung der Weser als Identität stiftender Imageträger im Bewusstsein der Bremer Bevölkerung und der Außensicht.

Der Senat wurde hinsichtlich nachfolgender Fragen um Prüfung gebeten, welche Möglichkeiten im Einzelnen bestehen, die land- und wasserseitige Nutzung der Weser im Stadtgebiet Bremen im Zuge der Stadtentwicklung zur weiteren Steigerung der Attraktivität Bremens für Einwohnerinnen und Einwohner, Touristinnen und Touristen und als Wirtschaftsstandort zu optimieren.

So sollte geprüft werden:

- a) Welche zusätzlichen kulturellen und gastronomischen Angebote an der verlängerten Schlachte werden das Image dieser Flaniermeile und der Überseestadt sowie deren touristische Attraktivität steigern?

Die Umgestaltung der Schlachte mit ihren vielfältigen Gastronomieangeboten und den Schiffen sowie die Ansiedlung von Radio Bremen mit Veranstaltungsräumen für die Öffentlichkeit, die Erweiterung der Jugendherberge sowie die Ansiedlung des Casinos an der Schlachte waren die wesentlichen baulichen Bausteine des Konzeptes Stadt am Fluss. Freiraumveranstaltungen wie z. B. der Schlachtezauber, der Kafen- und Flohmarkt, die Badeinselregatta, der Schlachte-Cup, das Grillfest und das Familienfest tragen nachhaltig zur Sicherung der Attraktivität Bremens insgesamt bei.

Bremen stellt mit der Verlängerung der Schlachte in die Überseestadt die infrastrukturellen Voraussetzungen für ein weiteres privatwirtschaftliches Engagement an gastronomischen, kulturellen und touristischen Einrichtungen zur Verfügung. Der Übergang und die Verbindung von der Innenstadt in die Überseestadt wird unterstützt durch den Chilli Club sowie das in Planung befindliche Variete-Theater GOP am Ende der Schlachte (Weserbahnhof). Sie stellen Angebote dar, die die Schlachte in Richtung Überseestadt ergänzen.

Flussaufwärts in Richtung Weserstadion wird der Segelhafen Osterdeich ab Herbst 2012 umgebaut und eine Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit geschaffen. Auch hier kann mit einer deutlichen Attraktivitätssteigerung und einer Erweiterung der Schlachte gerechnet werden.

Insgesamt wird das Angebot an der Schlachte, die von rund 2 Mio. Besuchern pro Jahr aufgesucht wird, sehr gut angenommen und ebenso von ihren Gästen auch bewertet. Deshalb werden keine grundlegenden Veränderungen und Erweiterungen der Angebote für erforderlich gehalten. Die Schlachte wird seit ihrer Eröffnung vom Schlachte Marketing und Service Verband regional und überregional vermarktet. Alle gastronomischen Betriebe an der Schlachte, alle Schiffsbetreiber, das Casino, die Jugendherberge, das ATLANTIC Grand Hotel, Hal Över sowie viele Dienstleister an und im Umfeld der Schlachte sind Mitglied in dem Verband und unterstützen die Arbeit.

- b) Wie werden die Liegeplätze von touristisch, kulturell und gastronomisch genutzten Schiffen unter Beteiligung der Eignerinnen und Eigner/Betreiberinnen und Betreiber attraktiver gestaltet, die Wirkung dieser Schiffe verbessert und Interessenskonflikte mit der Binnenschifffahrt und -kreuzfahrten beseitigt?

An der Weserpromenade Schlachte sind alle Anleger mit Schiffen belegt. Es existiert ein Mix aus fahrenden und liegenden Schiffen. Gravierende Konflikte und Engpässe sind nicht bekannt. Im Allgemeinen funktionieren die Absprachen gut. Zu prüfen wäre gegebenenfalls, ob im Bereich Werfthafen ein weiterer Anleger bereitgestellt werden kann, um Ausweichplätze und mehr Flexibilität zu gewinnen, da schon jetzt die vielfältigen nachfolgend aufgeführten Schiffe nicht einfach koordiniert werden können.

Neben der Fahrgastflotte von Hal Över mit der Oceana, dem Schiff Nr. 2, der Pusdorf, der Alma und der Hansekogge liegen das Gastromieschiff Admiral Nelson, das Veranstaltungsschiff die Treue, das Hotelschiff die Perle, das Dampfboot die Weser als Jugendherbergsschiff, das Charterboot die NAN sowie die MS Friedrich an der Schlachte. Über den Schachte Marketing und Service-Verband werden auf diesen Schiffen mehr und mehr Veranstaltungen und Aktionen organisiert, die Publikum ziehen.

An der Tiefer legen mehrere Dutzend Flusskreuzfahrtschiffe pro Jahr an. Hier wird in Absprache und Abstimmung mit dem Hafenskapitän jeweils zeitlich befristet ein Anleger der Binnenschifffahrt zur Verfügung gestellt. In Abstimmung mit dem Hafenskapitän wird der Binnenschifffahrtsliegeplatz auch zu bestimmten Veranstaltungen und Terminen (z. B. Breminale) mit Event- und Veranstaltungsschiffen für einen begrenzten Zeitraum zur Verfügung gestellt. Dauerhaft können diese Liegeplätze nicht aus der Nutzung für die Binnenschifffahrt herausgenommen werden. Die jetzige Regelung ist flexibel und funktioniert in der Umsetzung gut.

Der Anleger am ehemaligen Weserbahnhof kann für Flusskreuzfahrtschiffe sowie für Seekreuzfahrtschiffe zur Verfügung gestellt werden. Da hier keine Pontonanlage zur Verfügung steht, wird er von Flusskreuzfahrtschiffen weniger genutzt. Anlassbezogen kann der Anleger am ehemaligen Weserbahnhof Gast-schiffen, wie z. B. in diesem Jahr der MS Stubnitz sowie der MS Cap San Diego, bereitgestellt werden.

- c) Wie werden insgesamt die Zugänglichkeit und Nutzung der Uferbereiche für die Öffentlichkeit gewährleistet, und wie wird mit Eigentümerinnen und Eigentümern der direkt an der Weser gelegenen Grundstücke Einigkeit über öffentliche Uferzugänge erzielt?

Wird zusammen mit Frage e) beantwortet (siehe unten).

- d) Wie wird mithilfe von Kunst im öffentlichen Raum, Kulturfestivals und weiteren Veranstaltungen – auch über die City hinaus – zur Wahrnehmung der Weser als zentralem Lebensraum beigetragen und wie können diese entsprechend entwickelt und koordiniert werden?

Bremen als Stadt am Fluss wird am prominentesten durch das jährlich stattfindende, regional wahrgenommene Kulturfestival Breminale entlang des Osterdeichs thematisiert. Aber auch der Gröpelinger Fährtag und kleinere Kulturfeste am Lankenauer Höft in Woltmershausen, das Festival Maritim und das Hafenfest in Vegesack und Veranstaltungen an der Weseruferpromenade am Vegesacker Stadtgarten erzeugen besondere Atmosphären in der Einbeziehung der Flusslandschaft, die weit über den jeweiligen Stadtteil bis in die Region hinaus ausstrahlen.

Hinzugekommen ist die jährlich im Frühherbst stattfindende „Maritime Woche an der Weser“ mit Vorträgen, Filmen, Betriebsführungen, Tagungen und weiteren Angeboten, die die Cityinitiative Bremen Werbung e. V. mit zahlreichen Partnern durchführt. In 2010 waren beispielsweise die Buten-Bremer eingeladen, auf dem Wasserweg (Weser) in die Bremer Innenstadt zu gelangen. Aus Verden, Ritterhude, Achim, Gröpelingen, Lesum, Vegesack und vom linken Weserufer der Wesermarsch konnten Besucher mit Schiffen, an die Schlachte kommen. Das primäre Ziel der Großveranstaltung „Bremen Maritim – Maritime Woche an der Weser“ ist es, die Weser als Image prägendes Element besser erlebbar zu machen und Menschen aus Bremen und umzu die maritime Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft ihrer Stadt aufzuzeigen. Damit einher geht eine erheblich verbesserte Wahrnehmung Bremens als Standort für maritime Hochtechnologie und Forschung. Dieses in der Entwicklung befindliche Veranstaltungsformat ist erfolgreich und konnte bisher von Jahr und Jahr ausgebaut werden.

Eine Vielzahl von Stadtteilgeschichtsprojekten, das Hafenumuseum im Speicher XI und das Spicarium in Vegesack, erzählen die Industriegeschichte der Stadt an der Weser und bringen sie in Ausstellungen, Führungen, Schiffstouren und Kulturveranstaltungen einem breiten Publikum nahe. Bildarchive des digitalen Heimatmuseums halten die Erinnerung an Badeinseln und Badestrände der Weser wach.

Theaterspektakel, wie die „Große Freiheit Vegesack“ oder „Titanic“ und „Moby Dick“ im Vegesacker Hafen, haben in der Vergangenheit nachgewiesen, welche Ausstrahlung Open-Air-Inszenierungen entlang des Flusses entwickeln können.

Eine bislang singuläre künstlerische Reflektion eines dunklen Kapitels der Bremer Geschichte waren z. B. „Die letzten Tage der Menschheit“, eine Inszenierung von Johann Kresnik im U-Bootbunker Valentin in Farge.

Entlang des Flusses vom Weserwehr flussabwärts bis hin zur Überseestadt wurden in den vergangenen 15 Jahren im Rahmen von Kunst im öffentlichen Raum mehrere Skulpturen als Landmarken aufgestellt, die die Besonderheit der jeweiligen Orte bezeichnen. Die am Fluss liegenden Einrichtungen der bildenden Kunst, insbesondere die Weserburg, die GAK, das Künstlerhaus am Deich und die Städtische Galerie haben in den letzten Jahren immer wieder im Rahmen ihrer Ausstellungstätigkeit den Fluss bzw. sein Ufer als Ausstellungsort miteinbezogen. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bau-, Wirtschafts- und Kulturrechts entwickelt zurzeit die Rahmenbedingungen für ein über mehrere Jahre hinweg kontinuierlich stattfindendes Kunstprojekt im öffentlichen Raum im Bereich des Weseruferes vom Stephani-Viertel bis zur Überseestadt.

- e) Wie wird die Weser z. B. durch weitere Strände und weitere öffentliche Ufer Räume stärker als Naturraum erlebbar gemacht und ihre Renaturierung z. B. durch weitere Projekte im Rahmen des Konzepts „Lebensader Weser“ intensiviert?

Seit 2007 setzt der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr mit dem Konzept „Lebensader Weser“ u. a. Maßnahmen zur Renaturierung von Ufer- und Überflutungszonen und ihrer naturnahen rücksichtsvollen Erschließung für die Naherholung um. In diesem Zeitraum wurden drei Projekte bereits umgesetzt:

Am Hemelinger See, an der Weser im Weseruferpark in Rablinghausen sowie in Hemelingen zwischen Fuldahafen und Sportboothafen wurden naturnahe Abschnitte mit Sandufern geschaffen, die die Zugänglichkeit zum Weserufer und die Erlebbarkeit dieser Ufer erheblich verbessern.

Drei weitere Projekte befinden sich derzeit in der Planung bzw. Umsetzung:

- Am Weserwehr in Hastedt wird mit der baulichen Umsetzung des Parks im August 2012 begonnen. Nach Aufgabe eines Sportplatzes entsteht dort durch Erweiterung und Verbindung der bestehenden Grünanlagen eine insgesamt 2,1 ha große zusammenhängende Parkanlage am Weserufer.
- Zusammen mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen werden am Osterdeich im Rahmen der Sanierung und Umgestaltung der Uferanlagen des Hafens des Segel-Vereins „Weser e. V.“ die Uferbereiche an der Ost- und Nordseite oberhalb der Spundwände sowie das unverbauete Ufer an der Westseite naturnah gestaltet und dadurch ökologisch aufgewertet. Der Zaun wird abgebaut, um die Zugänglichkeit der Ufer für die Öffentlichkeit zu verbessern. Dabei wird eine direkte Zuwegung von der Weserpromenade auf das Vereinsgelände mit Anbindung an die Wegeverbindung hinter dem Weserstadion hergestellt sowie eine bessere Aufenthaltsqualität für die Öffentlichkeit auf dem Gelände und an ausgewählten Standorten. Der Baubeginn ist für Oktober 2012 vorgesehen.
- Im Bereich Habenhausen befindet sich ein weiteres Projekt in der Planung. Hier soll auf einer Länge von ca. 500 m eine bis zu 350 m ins Land reichende naturnahe Bucht geschaffen werden, um so wieder eine Anbindung der Aue an das Gewässer herzustellen. Aspekte der Zugänglichkeit zur Weser und der Erlebbarkeit des Gewässers sollen durch die Anlage eines Sandufers im südlichen Bereich der Bucht verwirklicht werden. Die bauliche Umsetzung ist für 2014 geplant.

Karte: umgesetzte und geplante Projekte Lebensader Weser (siehe Anlage 1).

Insgesamt werden mit dem Programm „Lebensader Weser“ Projekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 5,15 Mio. € im Förderzeitraum 2007 bis 2013 umgesetzt. Die EU beteiligt sich an den Kosten mit 50 %. Hinzu kommen fallweise Finanzbeiträge aus weiteren Quellen.

Laut EU-Strategie Bremen für die 18. Legislaturperiode soll das Programm „Lebensader Weser“ auch in der kommenden EFRE-Förderperiode 2014 bis 2020 fortgeführt werden.

Zum einen sollen die aus zeitlichen und finanziellen Gründen in der laufenden Förderperiode zurückgestellten Projekte soweit möglich in der kommenden Förderperiode umgesetzt werden. Beispielsweise könnte nach Klärung des Hochwasserschutzes für die Pauliner Marsch auch die Renaturierung des Weserufer oberhalb des Weserstadions umgesetzt werden.

Weiterhin sollen Maßnahmen zur Umsetzung des Integrierten Bewirtschaftungsplans Weser gefördert werden, in dem ein zusammen mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, mit dem Land Niedersachsen, mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie den betroffenen Nutzergruppen abgestimmtes Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Weser und der Lesum erarbeitet wurde.

Zwischen Fuldahafen und Landesgrenze sollen weitere Abschnitte des Weserufer renaturiert werden. Ein Baustein könnte die Renaturierung des Sportboothafens des Wassersportvereins Hemelingen (WVH) sowie des an das Vereinsgelände angrenzenden Weserufer sein.

Das Landschaftsprogramm Bremen erarbeitet im Rahmen der Fortschreibung ebenfalls Darstellungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Erlebnismöglichkeiten der Weser. Insbesondere werden neben der naturnäheren Gestaltung des Ufer auch Maßnahmen zur Öffnung des Weserufer für die Öffentlichkeit dargestellt (z. B. im Bereich Pauliner Marsch, des Segelhafens am Osterdeich und verschiedene Abschnitte in Bremen-Nord). Darüber hinaus wird eine Verbesserung der Vernetzung beider Weserufer einschließlich der Kleinen Weser angestrebt. In diesem Zusammenhang werden eine Weserquerung zwischen Hemelingen und Obervieland, eine Brücke über die Kleine Weser oder eine Fähranbindung für Fußgänger und Radfahrer nach/von Seehausen dargestellt (siehe Punkt g).

Aufgrund der im Zusammenhang mit der bisherigen Entwicklung des Gewerbeparks Hansalinie umgesetzten Kompensationsmaßnahmen und der hierbei berücksichtigten Aspekte des Arten- und Biotopschutzes ist das Hemelinger und Mahndorfer Weserufer oberhalb der Autobahn A 1 überwiegend nur sehr eingeschränkt erlebbar. Im Rahmen zukünftiger naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen an der Weser ist zu prüfen, wie beide Naturschutzziele – einerseits Naturerleben andererseits Arten- und Biotopschutz – besser verbunden werden können. Dies könnten z. B. ein einfacher, naturnaher Grasweg in Teilbereichen bis in Ufernähe oder ein Stichweg zum Ufer sein.

- f) Wo und wie werden Anlegemöglichkeiten für Sportboote und Kreuzfahrtschiffe erweitert und touristisch vermarktet?

Mit dem Anleger am ehemaligen Weserbahnhof und der Tiefer stehen im Bereich der Stadt Bremen Anlegemöglichkeiten für (Fluss-)Kreuzfahrtschiffe zur Verfügung, die als ausreichend anzusehen sind (siehe auch unter b). Die Vermarktung der Anleger erfolgt in der Stadt Bremen durch die Bremer Touristik Zentrale. Hier gibt es gute Kontakte zu den Reedereien und Veranstalter. Die Bremer Touristik Zentrale gestaltet die Rahmenprogramme für Ausflüge mit, soweit dies von Veranstalterseite gewünscht wird.

Im Norden stehen in begrenztem Umfang Liegeplätze für Gäste im Vegesacker Hafen und bei den vereinsgebundenen Sportboothäfen Rönnebeck und Hasenbüren sowie im Sportboothafen Grohn an der Lesum zur Verfügung. Zu nennen ist außerdem der Segelverein Burg. Innenstadtnah sind Liegeplätze „An der kleinen Weser“, die Marina Bremen an der Schlachte im Stephaniquartier, der Segelhafen am Osterdeich und die private Marina im Europahafen in der Überseestadt gelegen. Kanuten können in der Bremer Innenstadt bequem an der Rampe vor der Jugendherberge aussteigen und im Vegesacker Hafen. In Überlegungen zur Ausweitung der Angebote ist die Wassersportkommission mit einzubeziehen.

Eine touristische Vermarktung erfolgt zurzeit eher zielgruppenorientiert, d. h. auf Familien, Kleingruppen, Allein- und zu zweit Reisende oder Gruppenreisende und ist noch ausbaufähig.

g) Wie kann die Weser fahrradtouristisch gefördert werden?

Die Bedeutung des Fahrrades als touristisches Reisemittel und als innerstädtisches Verkehrsmittel wächst. Die Pedelecs haben die Zielgruppe für radtouristische Angebote und für die alltägliche Radnutzung nochmals ausgeweitet. Fahrradfreundliche städtische Verhältnisse sind ein Imagefaktor. Außerdem gewinnt das Fahrrad auch zunehmend als Lifestyleobjekt an Bedeutung. Eine bundesweite Untersuchung des Deutschen Tourismusverbandes zum Fahrradtourismus bestätigt die ökonomischen Effekte des Fahrradtourismus. Bremen liegt am Weserradweg, der zu einem der beliebtesten überregionalen Fernradwege gehört.

Der Weserradweg wird von der Bremer Touristik Zentrale, vom ADFC sowie vom Weserbund vermarktet. Der Weserradweg ist gut ausgeschildert und in einem guten Zustand. Verbesserungswürdig sind die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck in der Innenstadt, die Eingangssituationen in die Stadt Bremen am Weserradweg sowie die gemeinsame Vermarktung der vorhandenen fahrradfreundlichen Unterkünfte und Betriebe.

Zum Fahrradtourismus im Land Bremen wird derzeit ein Konzept erarbeitet, das den Weserradweg, aber auch neue innerstädtische Routen, z. B. in der Überseestadt, beinhaltet sowie die Anbindung und gemeinsame Vermarktung mit den umliegenden Kommunen und Landkreisen. Außerdem ist ein touristisches Fahrradleihsystem Teil des Konzepts. Die Potenziale des Fahrradtourismus sollen zukünftig verstärkt genutzt werden. Dabei steht der Weserradweg im Mittelpunkt; aber auch der Grüne Ring Region Bremen, der Wümmeradweg und der Radfernweg Hamburg–Bremen sowie weitere Fernradwege finden Beachtung.

Ein langfristiges Ziel, das im Landschaftsprogramm (Entwurf) dargestellt wird, ist die Schaffung eines beidseitigen, weitgehend durchgängigen Rad- und Fußweges entlang der Weser von Mahndorf bis Rekum unter Berücksichtigung der gewerblichen und hafengewirtschaftlichen Interessen. Dieser Weg soll als Beitrag zu einem sanften Tourismus wie auch zum innerbremischen Freizeiterlebnis mit Anknüpfungspunkten an öffentliche Verkehrsmittel entwickelt werden: an Bootsverkehre, an Bus und Straßenbahn sowie an die S-Bahn.

h) Können neue regelmäßige Fährverbindungen zwischen Innenstadt, Überseestadt, Waterfront, Woltmershausen und Rablinghausen eingerichtet werden?

Bei einer Flusslänge von 42 km verfügt die Hansestadt Bremen über nur acht Weserquerungen für Kraftfahrzeuge sowie zwei Eisenbahnbrücken. Künftig wird im Verlauf des Autobahnringes um Bremen (A 281) bei Seehausen die Weser durch einen noch zu bauenden Autobahntunnel unterquert.

Zusätzliche Fußwegverbindungen bestehen nur über die Teerhofbrücke in der Innenstadt und über das Weserwehr. Insofern sind zusätzliche Fährverbindungen wünschenswert.

Im Sommer gibt es bereits regelmäßige Verbindungen von Bremen nach Bremerhaven, die Hafenerundfahrten sowie den Werder-Shuttle von Vegesack über die Waterfront zum Weserstadion. Dazu kommt die Sielwallfähre für Fußgänger und Radfahrer vom Ostertorviertel zum Stadtwerder mit Café Sand.

Als regionales touristisches Ziel wird im Sommer von Vegesack aus über Weser, Lesum und Hamme mit dem Fahrgastschiff an zwei Tagen in der Woche Woppswede erreicht.

Zur Verknüpfung der Radverkehre beiderseits längs der Weser geht das Landschaftsprogramm (Entwurf) langfristig von zwei Fährverbindungen für Radfahrer und Fußgänger aus, die zwischen dem Haven Hööv't und dem Schönebecker Sand in Bremen-Nord sowie zwischen der Moorlosenkirche und dem Ochtumsperrwerk zumindest zeitweise verkehren sollen (vergleiche Punkt g).

Die Bremer Reederei Hal Över plant einen Probetrieb für einen neuen Fährdienst zwischen Lankenauer Höft und Waterfront. In der Prüfung befinden sich die Erweiterung und Sanierung neuer und bestehender Anlegemöglichkeiten am Landmark Tower im Europahafen, in Woltmershausen und an der Sielwallfähre. Damit sollen die genannten, im Sommer bereits existierenden regelmäßi-

gen Verbindungen von Bremen nach Bremerhaven mit den vielfältigen Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten ergänzt werden.

Auch städtebaulich ergeben sich damit für die dahinter liegenden Stadtteile Rabl inghausen, Walle und Gröpelingen zumindest in der Sommersaison eine Reihe von neuen Win-Win-Situationen: Park und Strand werden mit Shopping und Restaurants, mit Wohnen und Arbeiten am Wasser verbunden. Im Kontext der Erweiterung der Anleger ist die Einbindung der Schiffsverkehre in den ÖPNV zu prüfen. Im Rahmen des Gröpelinger Fährtags sind erste Erprobungen erfolgreich verlaufen. Mit der BSAG und dem VBN ist über die Integration der Fährtickets in ein kundenfreundliches Gesamtnetz zu sprechen. Auch touristisch kann die Weser so für Radtouristen und Freizeitradler über bestehende Angebote weiter erschlossen werden.

- i) Wo und unter welchen Bedingungen eignen sich die Weser und andere innenstadtnahe Gewässer für „Wohnen auf dem Wasser“?

Bremen will die Wasserfronten für seine Bürger und Touristen weiter aktivieren – dazu bietet sich auch das Thema Floating Homes an. Floating Homes sind speziell entworfene schwimmende Häuser, die sich von konventionellen Hausbooten deutlich unterscheiden. Klassische Hausboote haben in der Regel Schiffsrümpfe, die wie bei Flussschiffen vorher einmal anderen Zwecken gedient haben. Sie werden zum dauerhaften Wohnen um- und ausgebaut.

Bei Floating Homes dagegen werden die Betonrümpfe (Arken) als Schwimmkörper in Werften gebaut. Danach folgen die Aufbauten mit ein bis zwei Wohngeschossen. Die fertigen Floating Homes werden dann an ihre neuen Liegeplätze über Flüsse und Kanäle gezogen.

In den Niederlanden gibt es bereits viele Projekte vom energieautarken Floating Home in Maastricht (Pilotprojekt mit 120 m² Wohnfläche und 250 T€ Gesamtkosten) bis hin zu ganzen Siedlungen auf dem Wasser, zum Beispiel „Floating Village“ in Ijburg bei Amsterdam. In Amsterdam vergibt die Stadt Wassergrundstücke. Hypothekenkonditionen für Floating Homes in den Niederlanden entsprechen denen landseitiger Immobilien.

Erste Projekte in Deutschland sind auch in Hamburg zu finden: fünf Floating Homes auf dem Eilbek-Kanal bei der Hochschule für Künste (mit Kosten ab 500 000 € pro Floating Home). Zur Internationalen Bauausstellung IBA 2013 in Hamburg wurde bereits der schwimmende IBA-Pavillon im Tidegewässer gebaut; in Wilhelmsburg und Harburg sind weitere Floating Homes geplant.

In Bremen suchen die über 30 namentlich bekannten Interessenten für Floating Homes nach citynahen Lagen am Wasser mit guter Infrastrukturanbindung. Sie bevorzugen keine solitären Alleinlagen am Stadtrand.

Zurzeit werden verschiedene Standorte intensiver diskutiert: Es gibt Überlegungen zu Standorten in der Überseestadt, insbesondere im Europahafen vor Schuppen 3.

Im Gespräch sind auch der ehemalige Eicheleger am Teerhof, sowie die kleine Weser und der Werdersee oberhalb des Wehres, die aus Sicht der Projektentwickler sehr interessant sind. Diese Bereiche sind allerdings aufgrund der vielfältigen vorhandenen Freizeitzutzungen und aus hydraulischen Gründen für derartige Projekte nicht geeignet, da der Werdersee als Hochwasserabflussrinne für einen Abfluss bis zu 800 m³/s ausgebaut ist.

Alle genannten Standorte in Bremen liegen außerhalb der Landesschutzdeichlinie und sind vor Hochwasser nicht geschützt. In Bremen ist der starke Tidenhub von bis zu 4,20 m durchaus problematisch, da die Baukosten aufgrund der technischen Anforderungen mit bis zu 25 % der Gesamtkosten gegenüber Standorten in stehenden oder aufgestauten Gewässern erheblich ansteigen. Beispiele bei denen Floating Homes in einem solchen von Tide stark beeinflussten Umfeld umgesetzt wurden, liegen bislang nicht vor. Um die Realisierbarkeit der Floating Homes und die an diesen Standorten zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen zu überprüfen, wurde die Überseestadt mit dem Standort Europahafen als Pilotprojekt ausgewählt, an dem aktuell intensiv gearbeitet wird.

Da es sich bei Floating Homes um Spezialbauten auf Wassergrundstücken handelt, können diese grundsätzlich sowohl nach Baurecht als auch nach Schiffs-

recht genehmigt werden. Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. In städtebaulich sensiblen Bereichen soll nach Baurecht genehmigt werden, das für entsprechende Wasserstandorte zu schaffen ist. Für den Standort Europahafen wird aktuell die Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplans vorbereitet. Zusätzlich sind bei der Genehmigung wasserrechtliche Regelungen zu beachten, die vom Projektumfang und deren Auswirkungen auf das Gewässer abhängen.

- j) Durch welche weiteren Ideen – auch auf Basis von Benchmarkings mit anderen europäischen Städten an Flüssen – kann die Weser zur Steigerung der Attraktivität der Bremer City und der Überseestadt für Imagebildung, Freizeit, Kultur, Tourismus und Bewohnerinnen und Bewohner beitragen?

Eine Betrachtung von verschiedenen Städten, die ihre Flüsse als Handlungsfeld zur Attraktivitätssteigerung entdeckt haben (u. a. Nantes, München, Rotterdam, Berlin, Antwerpen, London, Heidelberg und Wiesbaden) ergibt, dass die meisten Städte nicht nur auf eines der denkbaren Felder wie Tourismus oder Naturschutz setzen. Wenngleich einzelne Städte deutliche Schwerpunktsetzungen in ihren Programmen haben (z. B. Leipzig Tourismus oder Rotterdam komplexe Klimavorsorge und stadtökologischer Ansatz), verfolgen sie dennoch ähnlich vielfältige Ansätze wie Bremen. Die meisten Städte haben, wie Bremen auch, einen Programmnamen, der Themen bündelt wie München mit dem „Isar-Plan“, Rotterdam mit der „Wasserstadt Rotterdam 2035“, Saarbrücken mit der „Stadtmitte am Fluss“ oder Trier mit „Flussufer entwickeln“; andere Städte haben Einzelprojektnamen gewählt wie Nürnberg mit „Stadt-Sand-Fluss“, Antwerpen mit „Extra City“ oder Berlin mit „Mediaspree“.

Wie oben beschrieben sind in Bremen unter dem gemeinsamen – alle Akteure motivierenden – programmatischen Ansatz „Stadt am Fluss“ durch gebündelte Anstrengungen und enge Absprache der verschiedenen Ressorts viele Projekte umgesetzt worden. Daher erscheint es zweckmäßig auch in der Zukunft diese stadtentwicklungspolitische Initiative mit entsprechend breitem Ansatz, hohem qualitativen Anspruch und Langzeitperspektive ressortübergreifend weiterzuführen.

Dabei können Programme, die Klimaschutzfragen und städtebauliche Fragen auf einen sehr langen Zeitraum konzeptionell fassen¹⁾, ein Vorbild für die Arbeit der nächsten Jahre in Bremen und für den Entwurf und die Abstimmung einer vergleichbaren Bremer Konzeption sein.

Von den für Bremer zentralen Handlungsfeldern

- Naturschutz,
- Hochwasserschutz,
- Querungen und Verbindungen,
- wirtschaftliche Nutzung und Energiegewinnung,
- touristische Attraktivität und
- Bauen und Wohnen an der Weser

wird höchstwahrscheinlich das Thema der baulichen Weiterentwicklung der Stadt am Fluss auch künftig eine große Rolle in Bremen spielen. Der Hochwasserschutz stellt seit Implementierung des Generalplans Küstenschutz im Jahr 2007 ebenso ein zentrales Handlungsfeld für die nächsten Jahre dar.

Bei allen Maßnahmen wird es erforderlich sein, in enger Kooperation eine möglichst hohe gegenseitige Verträglichkeit und Synergie der Projekte herzustellen. So wird es z. B. nicht ohne Anstrengungen möglich sein, in allen Fällen die erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen gleichzeitig auch mit einer Steigerung des Naturschutzwertes und der Attraktivität zu verbinden.

Gleichzeitig ist abzuwägen, inwieweit die Weser für alle Bremer und touristischen Besucher einen zentralen Identifikationswert besitzt oder auch Ort für weitere bauliche Entwicklungen sein kann, wie vielfach gefordert wird. Bauen im Inneren der Stadt an der Weser entspricht dem Leitbild der Innenentwick-

¹⁾ Siehe „Wasserstadt Rotterdam 2035“.

lung; dabei ist im Einzelfall sicherzustellen, dass ein Ausgleich zwischen den oben genannten Zielen zu erreichen versucht wird.

Gute planerische Lösungen setzen dabei auf Beteiligung und auf die Bereitschaft zu gegenseitiger Toleranz.

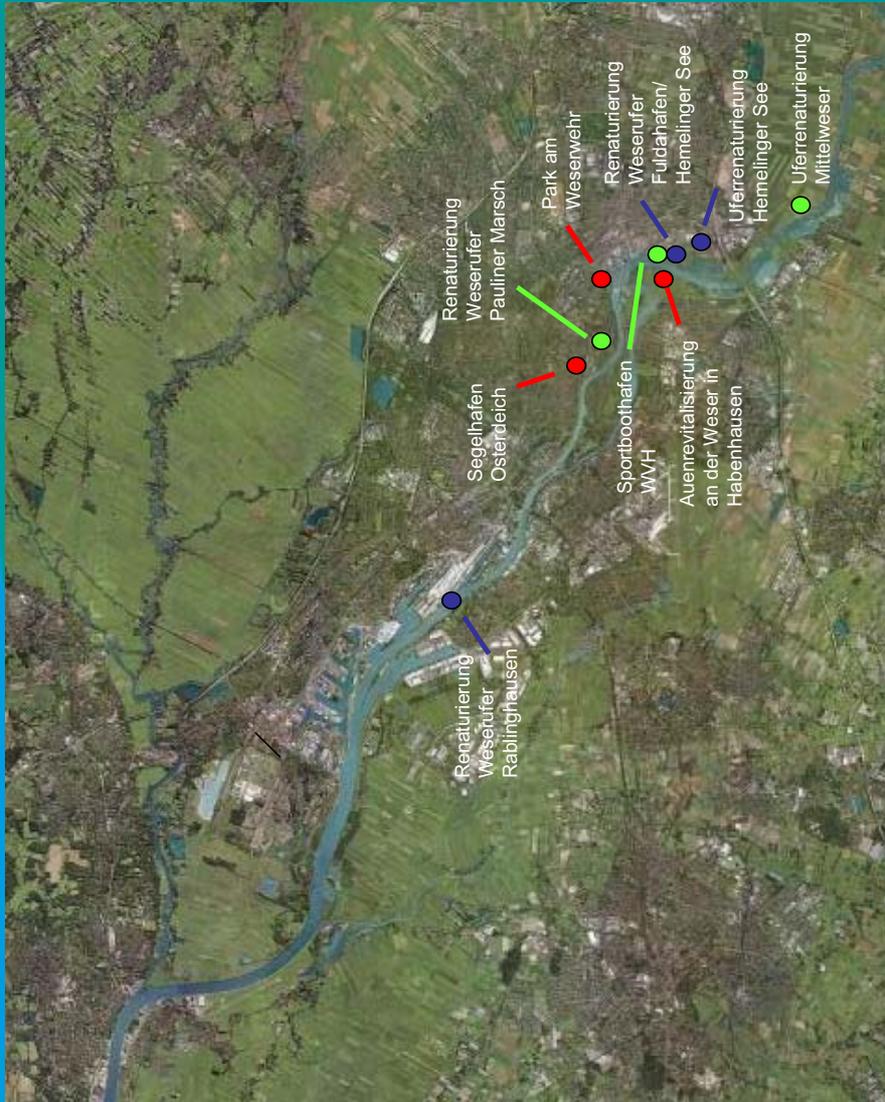
Anlage 1 „Lebensader Weser“, Projekte Stadtgebiet Bremen, Stand 10/2011

Anlage 2 „Bremen: Stadt am Fluss – Projektbeispiele“

Lebensader Weser Projekte Stadtgebiet Bremen, Stand 10/2011



Bremen erleben!



- Abgeschlossen
- In Bearbeitung
- Geplant

Bremen: Stadt am Fluss
- Projektbeispiele -
 Anlage 2 zur Vorlage "Stadt am Fluss" 13.08.2012

