

## **Mitteilung des Senats vom 25. März 2014**

### **Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“**

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft den Entwurf eines Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ mit der Bitte um Beschlussfassung.

Die Stadtbürgerschaft hat das Ortsgesetz über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ am 7. Oktober 2008 beschlossen. Die Bekanntmachung des Ortsgesetzes erfolgte am 28. Oktober 2008 im Amtsblatt Nr. 112.

Im Rahmen der seit 2008 durchgeführten Stadterneuerung im Sanierungsgebiet „Hohentor/Alte Neustadt“ (siehe Anlage B 1) wurde 2009 der Gebietsteil der Alten Neustadt zusätzlich als Programmgebiet „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ ausgewiesen. Auf Basis eines Konzepts für die Wiederherstellung der historischen städtebaulichen Strukturen sind in den Teilbereichen der Alten Neustadt als Schwerpunkte die Sanierung des Hohentorsparks als Bestandteil der Wallanlagen, die Entwicklung des Güldenhausquartiers unter Berücksichtigung der stadthistorischen Aspekte sowie die historischen Gebäude der ehemaligen Schule Langemarckstraße und der Bahnhof Neustadt formuliert. Nicht betrachtet wurde bisher die öffentliche Grünfläche zwischen dem Neustädter Bahnhof und der Weser. Hierbei handelt es sich – zusammen mit den öffentlichen Flächen um den Bahnhof bis hin zur Woltmershauser Straße – um den letzten zu sanierenden Abschnitt auf dem Weg zum vollständigen Ringschluss der Wallanlagen. Mit Beschluss der Vorlage soll dieser Bereich ebenfalls als Sanierungsgebiet festgelegt und in das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ aufgenommen werden.

Mittels einer Expertise wurde durch einen externen Gutachter, der Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH in Kooperation mit dem Umweltbetrieb Bremen, geprüft, ob für den Bereich zwischen dem Bahnhof Neustadt und der Weser die Möglichkeit einer Erweiterung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ besteht und die Voraussetzungen gemäß BauGB dafür vorliegen. Der Untersuchungsbereich wurde größer gefasst als die reine Erweiterungsfläche, um die Verknüpfung der Rad- und Fußwegführung und die Freiraumgestaltung in ihren funktionalen Bezügen insgesamt betrachten zu können.

Die Untersuchungsergebnisse sind in der Expertise (siehe Anlage B 2) zur Erweiterung des Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ im Rahmen des Programms „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ ausführlich dargestellt. Hier werden sie im Folgenden kurz zusammengefasst:

#### **1 Charakterisierung des Gebietes**

Das für die Erstellung der Expertise untersuchte Gebiet umfasst eine Fläche von ca. 4,3 ha.

Es erstreckt sich von der Woltmershauser Straße bis zur Weser und liegt zwischen der Bahnlinie nach Oldenburg und der Oldenburger Straße (B 6/B 75). Ein kleines Teilstück liegt auf der gegenüberliegenden Straßenseite im Dreieck am Zollamt und der Oldenburger Straße und stellt die Verbindung zwischen dem Hohentorspark und der Grünanlage Friesenwerder dar. Dieser Bereich sowie das Umfeld des Neustädter

Bahnhofs liegen innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets. Der Erweiterungsbereich erstreckt sich von der Höhe der Großen Sortillienstraße bis zur Weser sowie zwischen Oldenburger Straße und Bahndamm.

Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, dass das Gebiet im Hinblick auf die Funktionalität, Gestaltung und Vernetzung im Stadtgebiet Schwächen aufweist und damit in der Erfüllung seiner Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist. Für die bereits im Sanierungsgebiet liegenden Flächen besteht nach wie vor Interventionsbedarf. Für den potenziellen Erweiterungsbereich wird festgestellt, dass stadtstrukturelle Mängel in Gestalt einer ungenügenden und sanierungsbedürftigen Ausprägung des Teilstücks des Wallanlagenrings bestehen.

Das Gebiet gliedert sich in drei Teile:

- In unmittelbarer Nähe zur Weser befindet sich eine öffentliche Grünanlage. Innerhalb dieser Grünanlage liegen von der Weser bis zum Bahnhof Neustadt verschiedene Funktionsbereiche aufgereiht. Direkt an der Weser liegt ein ehemaliger Sitzplatz mit guter Aussicht über den Fluss zur Altstadt. Südlich davon an der Bahntrasse befindet sich ein öffentlicher Bolzplatz, dem sich ein Lagerplatz von Umweltbetrieb Bremen anschließt.
- Weiter südlich schließt sich der Bahnhof Neustadt mit einem relativ unstrukturierten Bahnhofsumfeld an. Davor befindet sich ein kleiner Vorplatz mit Fahrradbügeln, weiter südlich liegt ein Parkplatz mit einem dahinterliegenden eingegrüntem Bunker.
- Der kleinere Teil des Untersuchungsgebietes auf der östlichen Seite der Oldenburger Straße ist ein grünes Durchgangsband, das die Klammer zwischen den Hohentorspark und der Grünanlage Friesenwerder ist. Ein Fußgängerüberweg unter der Oldenburger Straße verbindet die beiden Parks miteinander.

Eingegrenzt ist das Gebiet von der Bahnlinie Bremen–Oldenburg und der Bundesstraße Oldenburger Straße mit ihren hohen Verkehrszahlen für Kraftfahrzeuge. Die am südlichen Ende abzweigende Woltmershauser Straße stellt die Hauptzufahrt nach Woltmershausen dar. Die im Gebiet liegenden Rad- und Fußwege bilden ein Bindeglied für den Rad- und Fußverkehr zwischen den Stadtteilen auf der linken Weserseite, der Innenstadt und der Überseestadt.

## **2 Bestandsanalyse, städtebauliche Missstände und bauliche Mängel**

Bezogen auf die Nutzungen und Funktionen weist das Gebiet zahlreiche Defizite auf. Hierzu gehören die Unterbrechungen des Wallanlagenrings durch Fehlnutzungen und fehlende räumliche Beziehungen, Grünanlagen ohne Nutzungs- und Gestaltungsqualität, brachliegende oder ungenutzte Flächen sowie der Bolzplatz in unattraktiver Lage.

Die Gebäude und Freianlagen zeigen hinsichtlich Gestaltung und Stadtbild ähnliche Defizite. Durch das niedrige Gestaltungsniveau der Grünanlage ist diese als Teilstück des Wallanlagenrings nicht wahrnehmbar. Lagerplatz und Bolzplatz vermitteln einen sanierungsbedürftigen Eindruck. Das Bahnhofsgebäude verfügt über ein ungeordnetes Umfeld, die Bunkeranlage ist nur notdürftig gesichert und verwildert.

Die isolierte Lage des Gebiets zwischen den Hauptverkehrsachsen, die schlechte Anbindung des Schienenverkehrs an den ÖPNV, eine ungenügend ausgebaute und unattraktive Radwegführung, das ungestaltete Bahnhofsumfeld sowie die ungestaltete Eingangssituation nach Woltmershausen zeigen Funktionsdefizite im Bereich der Wegenetze und der Einbindung bzw. Vernetzung des Gebiets.

Insgesamt weist das Gebiet im Hinblick auf die Funktionalität, Gestaltung und Vernetzung im Stadtgebiet erhebliche Schwächen auf. Neben den Defiziten verfügt es aber auch über Potenziale, die zur Minderung dieser Defizite bzw. zur Aufwertung des Gebiets genutzt werden können.

## **3 Erneuerungskonzept**

Abgeleitet aus den erfassten Defiziten und Potenzialen können für das räumlich abgegrenzte Gebiet spezielle Entwicklungsziele definiert werden (siehe Anlage B 3, Konzeptplan):

- Vervollständigung des Wallanlagenrings Bremen,
- Integration des Bahnhofs Neustadt in den Ortsteil,

- Ausbildung eines Stadtteileingangs Woltmershausen,
- Aufwertung der Radwegeverbindung Neustadt/Woltmershausen/Altstadt.

Leitidee des Erneuerungskonzepts ist eine einfache landschaftliche Gestaltung im Stil der historischen Wallanlagen mit einem überhöhten Aussichtspunkt an der Weser, einem baumbestandenen Parkweg durch offene Rasen- und Wiesenflächen mit tiefen Blickbeziehungen und eine differenzierte Raumbildung durch gezielt angelegte Pflanzungen. Entlang der Oldenburger Straße können neue Reihen von Großbäumen entstehen, wodurch der Grünzug mehr Raum erhält. Die Grünanlage wird durch Geländemodellierungen zu einer einheitlichen Fläche zusammengezogen. Der Aussichtspunkt an der Weser kann durch eine Überhöhung und mittels Baumpflanzungen und Sitzmauer landschaftlich gestaltet werden. In dieser Form kann er den bis etwa 1870 vorhandenen Aussichtshügel auf der Weserbastion der Neustadtwallanlagen aufgreifen.

Das Bahnhofsumfeld kann im Rahmen einer einheitlichen Platzgestaltung geordnet und als Adresse neu definiert werden. Das Bahnhofsgebäude kann so wieder in den Fokus des Nutzers gerückt werden.

Der Lagerplatz und der Bolzplatz können räumlich an das Bahnhofsgebäude angeschlossen werden. Der Parkplatz kann auf die andere Seite des Bahnhofes verlegt werden und teilt sich die Erschließung mit dem zu verkleinernden Lagerplatz.

Die Zusammenlegung von baulicher Infrastruktur im Bahnhofsumfeld ermöglicht eine Gestaltung der freien Grünflächen zu einem zusammenhängenden, großzügigen Park.

#### **4 Erweiterung des Sanierungsgebiets**

Es wird vorgeschlagen, den Teil des untersuchten Gebiets, der nicht zum Sanierungsgebiet „Hohentor/Alte Neustadt“ gehört, nach § 142 BauGB durch Beschluss der Gemeinde förmlich als Sanierungsgebiet festzulegen und damit das bestehende Sanierungsgebiet entsprechend zu erweitern. Die rechtlichen Voraussetzungen des § 136 BauGB für eine förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet sind gegeben, da städtebauliche Missstände gemäß § 136 Abs. 2 Nr. 2 BauGB festgestellt wurden. Von der Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 1 BauGB kann gemäß § 141 Abs. 2 BauGB abgesehen werden, da mit den vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2006 und mit der vorliegenden Expertise bereits hinreichende Beurteilungsunterlagen vorliegen.

Analog zum bestehenden Sanierungsgebiet „Hohentor/Alte Neustadt“ soll für das Erweiterungsgebiet die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften gemäß §§ 152 bis 156a BauGB ausgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund der erhobenen Daten und der erforderlichen Maßnahmen stellt das vereinfachte Sanierungsverfahren keine wesentliche Erschwernis für die Durchführung der Sanierung dar, da sich die Grundstücke des Erweiterungsgebiets ausschließlich im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen befinden. Die Ziele der Sanierung, wie die Erhaltung und Aufwertung des Wallanlagenrings sowie die Stärkung der Verbindung zur Innenstadt, sind ohne die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften durchführbar. Bodenwertsteigerungen im Sinne des § 154 BauGB sind nicht zu erwarten.

Die genaue Abgrenzung ist im Entwurf des Ortsgesetzes und in dem Übersichtsplan (siehe Anlage C 2 mit Übersichtsplan Anlage C 3) dargestellt.

Die Neugestaltung des Erweiterungsgebiets ist in Verbindung mit der Entwicklung des bereits im Sanierungsgebiet „Hohentor/Alte Neustadt“ befindlichen Areals des Bahnhofs Neustadt und den umliegenden Flächen Bestandteil des Konzepts „Bremen Innenstadt 2020“ und entspricht der dort formulierten Leitidee „Räumliche und funktionale Verflechtung der innerstädtischen Quartiere mit den umliegenden Orts- und Stadtteilen verbessern“. Die formale Erweiterung des Sanierungsgebiets auf die Grünflächen zwischen der Grenze des bereits förmlich festgelegten Sanierungsgebiets „Hohentor/Alte Neustadt“ bis zur Weser ermöglicht die Reparatur des Stadtgrundrisses durch eine Entwicklung des letzten Teilstückes des Wallanlagenrings um die Bremer Innenstadt. Diese Anlage ist in ihrer Vollständigkeit in der Bundesrepublik Deutschland einmalig.

Im März 2013 sprach die vonseiten des Bundesbauministeriums eingesetzte Bundesländer-Expertengruppe „Städtebaulicher Denkmalschutz“ nach einer Gebietsbegehung eine Empfehlung für das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ aus (siehe Anlage B 4), wobei die Wiederherstellung des Wallanlagenrings als bedeutende städtebauliche Leitidee betont wurde. Der historische Stadtgrundriss kann hier als Referenzrahmen für die weitere bauliche Entwicklung dienen. Der geplante Umgang mit den Flächen zwischen den Verkehrsachsen schafft demnach die notwendigen Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Anbindung der Neustadt.

Das Landesdenkmalamt Bremen unterstützt die Ergebnisse der Studie und die daraus folgenden Maßnahmen ausdrücklich.

## **5 Wahl des Programms der Städtebauförderung**

Die Erhaltung und Aufwertung des vollständigen Wallanlagenrings in Bremen ist, wie im Konzept „Bremen Innenstadt 2020“ dargestellt, für die Gesamtentwicklung der Innenstadt und der angrenzenden Stadtteile von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Der Stadtgrundriss soll im Sinne der Stadtreparatur erhalten werden, die Sanierung und Pflege der historischen Stadtstruktur mit dem Wallanlagenring trägt zur Sicherung und Bewahrung des städtebaulichen Erbes in Bremen maßgebend bei. Der Wallanlagenring kann als Gesamtanlage nach Aussage des Landesamtes für Denkmalpflege als eine erhaltenswerte Anlage im Sinne eines städtebaulichen Denkmals eingestuft werden. Im Sinne der Programmstrategie des Programms „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ nehmen bei der Erhaltung des Stadtgrundrisses bzw. der visuellen Integrität der historischen Stadtkerne öffentliche Bauten und Räume, darunter Parks und Gärten, eine wichtige Rolle ein.

Auch wenn die öffentliche Grünfläche Friesenwerder nicht genau dem historischen Verlauf der Neustadtwallanlagen entspricht, kann Bremen an dieser Stelle die Planung zur Schließung des Wallanlagenrings als historischen Grüngürtel und als Bestandteil des Bremer grünen Netzes umsetzen. Für den derzeitigen Verlauf spricht, dass es hier über die Weserbrücke die direkte Anbindung an die Altstadtswallanlagen gibt, die ebenfalls nicht mehr dem historischen Verlauf folgen, jedoch genau auf der gegenüberliegenden Seite an der Weser anschließen. Eine Herstellung der tatsächlichen historischen Situation ist dagegen finanziell wie praktisch nicht möglich, da ein Durchlass durch den Bahndamm und ein Ankauf bebauter gewerblicher Flächen am Hohentorshafen erforderlich wären.

Eine Aufnahme in das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ wird daher empfohlen.

## **6 Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Genderprüfung**

Die Finanzierung der noch zu erarbeitenden Maßnahmen erfolgt im Rahmen des Sanierungsverfahrens aus dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“. Im Rahmen der bisherigen Durchführung der Sanierung hat sich herausgestellt, dass einzelne Projekte (z. B. Güldenhausquartier) aufgrund der mangelnden Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers nicht weiter verfolgt werden können. Die für diese Projekte vorgesehenen Mittel können daher im untersuchten Gebiet und somit auch im Erweiterungsgebiet eingesetzt werden.

Die Entwicklung des untersuchten Gebiets soll aus dem Gebietszusammenhang ganzheitlich erfolgen. Die Finanzdarstellung umfasst daher auch die Maßnahmen, die im ursprünglich festgelegten Sanierungsgebiet (Mitteilung des Senats vom 9. September 2008, Drucksache 17/222 S) umgesetzt werden. Damit geht die Finanzdarstellung über die geplanten Maßnahmen der zum Beschluss vorgelegten Gebietserweiterung hinaus.

Für das Sanierungsgebiet „Hohentor/Alte Neustadt“ sind im Rahmen des Programms „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ in 2009 beim Bund die ersten Bundesfinanzhilfen beantragt und bewilligt worden, sodass von 2009 bis einschließlich 2013 beim Bund 619 000 € bewilligte Mittel zum Abruf bereitstehen.

Für die oben angeführten Bundesfinanzhilfen standen im Kapitel Städtebauförderung aus den beschlossenen Haushalten 2009 bis 2013 Mittel in Höhe von insgesamt 1 254 000 € als erforderliche Komplementärmittel (Gemeindemittel) zur Verfügung. Mit diesen Mitteln wurden von 2009 bis 2013 erste Maßnahmen, z. B. Hohentorpark, finanziert:

	Gesamt in Mio. €
Ausgaben	0,7
Einnahmen	1,9
davon bremische Mittel	1,3
davon Bundesfinanzhilfen	0,6

Nicht verausgabte Reste der Bundesfinanzhilfen sowie der Komplementärmittel aus den Jahren 2009 bis 2013 in Höhe von insgesamt 1 161 000 € sollen übertragen werden.

Im Doppelhaushalt der Stadtgemeinde Bremen 2014/2015 stehen weitere Mittel in Höhe von 278 000 € in 2014 (davon 147 000 € Bundesfinanzhilfen und 131 000 € Komplementärmittel) bzw. 400 000 € in 2015 (davon 133 000 € Bundesfinanzhilfen und 267 000 € Komplementärmittel) auf der Haushaltsstelle 3696/892 80-5 „Zuschüsse für Maßnahmen des Denkmalschutzes West“ zur Verfügung.

Die weitere Finanzierung der bereits beschlossenen und der durch die Gutachter vorgesehenen Maßnahmen im Erweiterungsgebiet ist wie folgt vorgesehen:

	2014 bis 2016				
	Gesamt in Mio. €	Reste in Mio. €	2014 in Mio. €	2015 in Mio. €	2016 in Mio. €
Ausgaben	2,2		0,7	1,0	0,5
Einnahmen					
inklusive Reste aus den Vorjahren	2,2	1,2	0,3	0,4	0,4
davon bremische Mittel	1,4	0,7	0,1	0,3	0,3
davon Bundesfinanzhilfen	0,8	0,5	0,2	0,1	0,1

Gemäß der von der Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH in Zusammenarbeit mit dem Umweltbetrieb Bremen erstellten Expertise betragen die Kosten der dargestellten Maßnahmen insgesamt rd. 2,2 Mio. € (Stand 24. Juni 2013). Die vorgesehenen Maßnahmen sind in der Kosten- und Finanzierungsübersicht und im Zeit- und Maßnahmenplan nach § 149 BauGB, Stand 13. Dezember 2013 dargestellt (siehe Anlage C 1).

Die angesetzten Kosten in Höhe von 2,2 Mio. €, die aus dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ zu finanzieren sind, verteilen sich auf das bereits bestehende Sanierungsgebiet und die Erweiterungsfläche wie folgt (siehe Anlage B 5):

Bestand	1,3 Mio. €,
Erweiterung	0,9 Mio. €.

#### Fazit

Wie oben erläutert, sind für die zurzeit geplanten Maßnahmen im Erweiterungsgebiet (Aufwertung der Grünanlage) keine zusätzlichen Mittel erforderlich. Die Mittel sind bis 2015 in den Haushalten abgesichert. Ab 2016 ist der Mittelansatz gemäß obiger Darstellung vorgesehen.

Mit dem Beschluss des Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ ist keine Beschlussfassung der Einzelmaßnahmen gemäß der beigefügten Kosten- und Finanzierungsübersicht und dem Zeit- und Maßnahmenplan nach § 149 BauGB verbunden. Die bislang vorliegende Grobplanung ist im Rahmen der Einzelmaßnahmenumsetzung zu konkretisieren und unterliegt einem dynamischen Prozess. Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen ist abhängig von der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel sowie der politischen Beschlussfassungen. Gegebenenfalls erforderliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen erfolgen im Rahmen der Konkretisierung der Einzelmaßnahmen.

Die Erweiterung des Sanierungsgebiets hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Im Rahmen der Projektumsetzung werden Genderbelange, jeweils bezogen auf die einzelnen Projekte, geprüft und berücksichtigt.

## 7 Auswirkung auf Betroffene

Im Erweiterungsgebiet befinden sich keine Gebäude und Bewohnerinnen/Bewohner. Die Grundstücke befinden sich ausschließlich im Eigentum der Stadtgemeinde

Bremen. Eine Beteiligung der betroffenen Nutzerinnen/Nutzer erfolgt frühzeitig im Rahmen der zu konkretisierenden Planung.

## **8 Beteiligung und Abstimmung**

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat in ihrer Sitzung am 13. März 2014

1. gemäß § 141 Abs. 2 BauGB das Absehen von vorbereitenden Untersuchungen zur Erweiterung des Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ beschließen,
2. dem Entwurf eines Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ und der Durchführung der Sanierung nach dem vereinfachten Verfahren nach § 142 Abs. 4 BauGB unter Ausschluss der Vorschriften der §§ 144 Abs. 2 sowie 152 bis 156a BauGB zugestimmt,
3. die in dem Entwurf der Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft genannten Ziele und Zwecke der Sanierung beschließen,
4. unter Beachtung von § 142 Abs. 3 BauGB beschließen, für die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen im Erweiterungsgebiet die Restlaufzeit (bis zum Jahr 2023) des bereits bestehenden Sanierungsgebiets „Hohentor/Alte Neustadt“ zu übernehmen,
5. beschließen, die Erweiterung des Sanierungsgebiets in das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ aufzunehmen.

## **9 Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Das Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über Sanierungsgebiete im Stadtteil Neustadt (Anlage C 2 mit Übersichtsplan Anlage C 3) ist nach § 143 Abs. 1 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nach der Beschlussfassung des Ortsgesetzes durch die Stadtbürgerschaft nichts entgegen.

### Anlagen

- Anlage B 1: Übersichtsplan Sanierungsgebiet
- Anlage B 2: Expertise zur Gebietserweiterung
- Anlage B 3: Konzeptplan
- Anlage B 4: Empfehlung der Expertenkommission vom 6. März 2013
- Anlage B 5: Kostenrahmen
- Anlage C 1: Kosten- und Finanzierungsübersicht/Zeit- und Maßnahmenplan nach § 149 BauGB
- Anlage C 2: Entwurf Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“
- Anlage C 3: Übersichtsplan



LEGENDE

- Grenze Sanierungsgebiet
- Grenze "Städtebaul. Denkmalschutz West"
- Grenze "Vorbereitende Untersuchungen"
- Gebäudebestand
- Öffentliche Nutzung, soziale Einrichtung
- Öffentliche Grünfläche
- Neuordnungsbereich/Aufwertung
- Umgestaltung Straßen - geplant
- Umgestaltung Straßen - fertig gestellt
- Baum - Bestand
- Baum - im Rahmen der Sanierung gepflanzt
- Baum - Pflanzung geplant

Maßnahmen im Programm "Sanierung und Entwicklung West"

- 1 Erlenstraße
- 2 Pappelstraße
- 3 Wohnstraßen Hohentor
- 4 Alte Neustadt: Straßenräume
- 5 Neckerstraße
- Am Hohentorsplatz / Güldenhausquartier: Neuordnungsbereich
- 6a Am Hohentorsplatz: Kreuzung Hohentorsheerstraße
- 6b Am Hohentorsplatz: Baugrundstück
- 6c Am Hohentorsplatz: Recyclingstation
- 6d Woltmershauser Allee: Sackgasse
- 7 Jugendraum Oderstraße

Maßnahmen im Programm "Städtebaulicher Denkmalschutz West"

- 1 Hohentorpark
- 2 Langemarkstraße: ehemaliges Ortsamt Neustadt / Kita Hohentor
- 3 Bahnhof Neustadt
- 4 Güldenhausquartier
- 5 Neustadtswal: Leitthema und Umbaugedanken
- 6 Neustadtswallanlagen

Sanierungsgebiet Hohentor/ Alte Neustadt

Maßnahmenübersicht

Auftraggeber: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Freie Hansestadt Bremen

Freie Hansestadt Bremen  
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Referat Stadtbau  
Centrescarpe 72, 28195 Bremen

Sanierungsbeauftragter: Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH

Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH  
Remberting 27 - 28195 Bremen

Stand: Januar 2013

**Expertise zur Erweiterung des Sanierungsgebietes  
„Hohentor / Alte Neustadt“ im Rahmen des Programms  
„Städtebaulicher Denkmalschutz West“**





## **Expertise zur Erweiterung des Sanierungsgebietes „Hohentor / Alte Neustadt“ im Rahmen des Programms „Städtebaulicher Denkmalschutz West“**

### **Auftraggeber:**

**Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Stadtumbau  
Referat 72  
Ansgaritorstraße 2  
28195 Bremen**

### **Bearbeitung:**

**Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH  
Rembertiring 27  
28195 Bremen**

**Petra Kurzhöfer  
Gabriele Ranke**

**Umweltbetrieb Bremen  
Eigenbetrieb der Stadtgemeinde Bremen  
Willy-Brandt-Platz 7  
28215 Bremen**

**Dieter Khayat  
S. Berthine Knaut**

**Bremen, Juli 2013**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1 Aufgabenstellung und Bearbeitung	
1.2 Das Sanierungsgebiet „Hohentor / Alte Neustadt“	
1.3 Entwicklungskonzept „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ für den Teilbereich Alte Neustadt	
<b>2. Geschichtliche Entwicklung der Wallanlagen in der Bremer Neustadt</b>	<b>9</b>
2.1 Die Bedeutung der Wallanlagen in Bremen	
2.2 Die Geschichte der Wallanlagen in der Bremer Neustadt	
2.3 Die Entwicklung nach 1945	
2.4 Eckdaten der geschichtlichen Entwicklung der Neustadtwallanlagen	
2.5 Zusammenfassende Bewertung der Anlage für das Stadtbild Bremens	
<b>3. Bestandsaufnahme des Untersuchungsgebietes</b>	<b>26</b>
3.1 Beschreibung des untersuchten Bereichs	
3.2 Planungsrecht	
3.3 Grundstückseigentümer	
3.4 Gegenwärtige Nutzungen	
3.5 Daten des Statistischen Landesamtes auf Baublockebene	
3.6 Altlasten und Kampfmittel	
3.7 Immissionen	
<b>4. Vorhandene städtebauliche Konzepte / beabsichtigte Entwicklungen</b>	<b>32</b>
4.1 Entwicklungsplan für die Bremer Neustadt von 1999 (Machleidt+Partner)	
4.2 Parkpfliegewerk Altstadtswallanlagen	
4.3 Vorbereitende Untersuchungen Hohentor / Alte Neustadt	
4.4 Bremen Innenstadt 2020 (Franz Pesch, Stuttgart)	
4.5 Planung Schienenverkehr für 2019	
4.6 Radwegenetz Bremen – „Velorouten“	
4.7 Ehemaliger Güterbahnhof Neustadt	

	Seite
<b>5. Analyse der Defizite und Potenziale</b>	<b>35</b>
5.1 Detaillierte Bestandsaufnahme / Analyse der vorhandenen Flächen und Anlagen	
5.2 Defizite und Potenziale	
5.3 Entwicklungsziele	
<b>6. Entwicklung konzeptioneller Planungsansätze</b>	<b>46</b>
6.1 Erläuterung der konzeptionellen Planungsansätze	
6.2 Konzept	
6.3 Beispielbilder	
<b>7. Empfehlung zum Verfahren / Erforderlichkeit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet</b>	<b>52</b>
7.1 Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses	
7.2 Wahl des Programms der Städtebauförderung	
7.3 Erforderlichkeit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet	
7.4 Beteiligung / Vorbereitung der Sanierung gemäß BauGB	
7.5 Wahl des Sanierungsverfahrens	
<b>Anhang:</b>	<b>57</b>
Anlage 1: Schätzung der Maßnahmenkosten	
Anlage 2: Lageplan mit Abgrenzung des empfohlenen Erweiterungsgebiets	
Anlage 3: Quellenverzeichnis / Abbildungsverzeichnis	

## 1. Einleitung

### 1.1 Aufgabenstellung und Bearbeitung

Die Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH wurde im Januar 2013 vom Referat 72 des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr beauftragt zu prüfen, ob für einen Bereich zwischen Bahnhof Neustadt und der Weser die Möglichkeit einer Erweiterung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ besteht. Zu diesem Zweck sollte anhand einer Expertise dargestellt werden, ob die Voraussetzungen dafür gemäß den Bestimmungen des Baugesetzbuchs in dem definierten Bereich vorliegen. Die Bearbeitung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Bereich -2- Planung und Bau des Umweltbetriebs Bremen (Eigenbetrieb der Stadtgemeinde Bremen).

Ausgangspunkt der Expertise ist die städtebauliche und denkmalpflegerische Fortführung der historischen Neustadtwallanlagen vom Hohentorspark bis zum Weserufer. Mit dieser Vervollständigung der Wallanlagen könnte ein weiterer Lückenschluss des historischen Wallanlagenrings geschaffen werden. Gleichzeitig ist der Bereich im Hinblick auf die Qualität des Übergangs von der Neustadt zur Innenstadt und Überseestadt als wichtige Fuß- und Radwegeverbindung zu untersuchen. Während der Bearbeitung dieser Untersuchung entstand das Innenstadtkonzept 2020 im Entwurf, so dass ein weiterer Schwerpunkt durch die Verzahnung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit den Zielen des Innenstadtkonzepts gebildet wurde.

Es wurden im Rahmen der Untersuchung anhand einer Bestandsaufnahme vor Ort sowie der Erfassung aller relevanten Daten und vorhandenen Planungen die Defizite und Potenziale für den Bereich ermittelt und Entwicklungsziele definiert sowie konzeptionelle Planungsansätze entwickelt. Damit wurde eine Beurteilungsgrundlage für die Erweiterung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets einschließlich entsprechender Empfehlungen zu den Verfahrensschritten erstellt.

Im Anhang zu dieser Expertise sind in einer Übersicht die Kosten für erforderliche Maßnahmen zusammengestellt.

### 1.2 Das Sanierungsgebiet „Hohentor / Alte Neustadt“

Im Jahr 2006 wurden im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr für den Bereich zwischen Oldenburger Straße und Langemarckstraße vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Die Untersuchung zeigte gravierende Mängel und Defizite im städtebaulicher und sozialer Hinsicht im untersuchten Gebiet auf und es wurde vom Gutachter zur Behebung dieser Mängel

die Ausweisung eines Sanierungsgebietes empfohlen. Im September 2008 wurde unter Ausschluss des Gewerbegebietes zwischen der Großen Sortillienstraße und der Weser das Sanierungsgebiet „Hohentor / Alte Neustadt“ förmlich mit Beschluss des Ortsgesetzes festgelegt. Die Durchführung der Sanierung erfolgt im vereinfachten Verfahren, ohne Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB.

Die Ziele der Sanierung bestehen in der Behebung der festgestellten städtebaulichen Mängel, der Verbesserung der Lebensbedingungen und der Wohn- und Arbeitsverhältnisse, der Stärkung der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes und in der Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen.

### **1.3 Entwicklungskonzept „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ für den Teilbereich Alte Neustadt**

Im Jahr 2009 wurde vom Referat 72 des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr vor dem Hintergrund, dass die Mittel des Städtebauförderprogramms „Denkmalschutz“ des Bundes ab dem Jahr auch den westlichen Bundesländern eingesetzt wurden, ein Konzept für die Wiederherstellung der historischen städtebaulichen Strukturen in dem Teilbereich der Alten Neustadt im Sanierungsgebiet entwickelt. Schwerpunkte waren die Sanierung des Hohentorsparks als Bestandteil der Wallanlagen in der Neustadt sowie die Entwicklung des Güldenhausquartiers unter Berücksichtigung der stadthistorischen Aspekte. Außerdem sollten die historischen Gebäude - die ehemalige Schule an der Langemarckstraße und der Bahnhof Neustadt - durch Aufwertung der Substanz und des Umfelds erhalten und wieder wahrnehmbar gemacht werden. Im öffentlichen Raum sollten darüber hinaus historische, kleinteilige Wegebeziehungen wiederhergestellt werden. Dieser Teilbereich des Sanierungsgebietes wurde als Programmgebiet „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ ausgewiesen (siehe Plan der Maßnahmenübersicht des Sanierungsgebietes „Hohentor / Alte Neustadt“).

Die geplanten Maßnahmen sind inzwischen teilweise umgesetzt, wie z.B. der Umbau der Erlenstraße und die Sanierung des Hohentorsparks. Andere Maßnahmen befinden sich momentan in der Planung und Umsetzung, wie die Pflanzung von Bäumen in den Wohnstraßen des Hohentors und die Neuordnung und Neugestaltung im Bereich Hohentorsplatz / Woltmershauser Allee. Die Entwicklung des Güldenhausquartiers konnte bislang aufgrund der mangelnden Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers noch nicht vorangetrieben werden.

Der Zwischenbericht der Sanierung „Hohentor / Alte Neustadt“ wurde im März 2013 vorgelegt.



## 2. Geschichtliche Entwicklung der Wallanlagen in der Bremer Neustadt

### 2.1 Die Bedeutung der Wallanlagen in Bremen

Die Neustadtwallanlagen bilden in Verbindung mit den Altstadtswallanlagen rechts der Weser den sogenannten „Inneren Grünring“. Der Wallanlagen-Ring geht auf die früheren Befestigungsanlagen zurück. Er ist heute ein einzigartiges, stadtprägendes und gliederndes Element, das für die Identität der Hansestadt Bremen steht.

Die Altstadtswallanlagen haben mit ihrer ästhetischen Erscheinung eine hervorragende repräsentative Bedeutung für die Stadt und stehen für die Unverwechselbarkeit der Bremer City. Als älteste öffentliche Parkanlage gehören sie heute seit über 200 Jahren Stadtentwicklung zu den seltenen gut erhaltenen Wallgrünflächen in Europa. Die Altstadtswallanlagen stehen aufgrund ihres besonderen gartenhistorischen Wertes als Ensemble unter Denkmalschutz.

### 2.2 Die Geschichte der Wallanlagen in der Bremer Neustadt

Die Neustadtwallanlagen heben sich inmitten dichter Wohnbebauung durch ihren Wert als Erholungsfläche hervor (STEK 1999, S.101). Sie sind ebenso wie die denkmalgeschützten Altstadtswallanlagen aus der alten Bremer Stadtbefestigung hervorgegangen.

Allerdings hat die Grünanlage, ebenso wie die Neustadt selbst, eine andere Vorgeschichte. 1614 beauftragte die Stadt den niederländischen Festungsbaumeister Johan van Valckenburgh mit dem Entwurf einer verbesserten Stadtbefestigung. Die Pläne van Valckenburghs sahen eine „neue Stadt“ vor, annähernd von der Größe der Altstadt (ca. 104 ha), mit gitterförmigem Straßennetz und Stadtgraben. Aus dem Grabenaushub sollte ein Festungswall mit sieben sternförmigen Bastionen aufgeschüttet werden. 1623 - 1627 wurde die „Planstadt“ mit den Befestigungsanlagen hergerichtet. Der Stadtwerder wurde 1664 mit einer 8. Bastion in die Stadtbefestigung einbezogen.

Nachdem die Befestigungsanlagen aufgrund der Weiterentwicklung militärischer Technik als überholt galten, wurden die Neustadtwallanlagen ab 1805 entfestigt, drei Jahre nach den Altstadtswallanlagen. Allerdings wurden die Neustadtwallanlagen von Beginn an weniger als hochklassige Parkanlage denn als „Baulandreserve“ behandelt. Nur im westlichen Teil entstand eine einfache landschaftliche Anlage, von der eine Allee parallel zum Stadtgraben ausging. Das übrige Areal wurde als Gartenland verpachtet.

Seit 1815 wurden zunehmend Grünflächen mit öffentlichen Gebäuden überbaut (erste Kaserne am Hohentor, weitere folgten). Zunehmend störten breite Hauptverkehrsachsen den Zusammenhang der Grünanlage. 1893 - 1903 wurde schließlich der Stadtgraben nach und nach zugeschüttet.

Dennoch haben auch die Neustadtwallanlagen Historisches zu bieten: zum Beispiel die Piepe, die ehemals als Holzhafen diente und inzwischen das letzte Überbleibsel des ehemaligen Stadtgrabens in der Neustadt ist, den Zentaurenbrunnen von 1891 (ursprünglicher Standort Schwachhauser Heerstr./Bismarckstr.), der 1958 in die Grünanlage versetzt wurde, die Jusitia, originale Giebelfigur des Hohentors (um 1630), die nun in den Neustadtwallanlagen steht oder den Hohentorsplatz, der 1952 fast zeitgleich mit dem Fockegarten (1951) auf der anderen Weserseite durch Gartenbaudirektor Ahlers geschaffen wurde.

### 2.3 Die Entwicklung nach 1945

Ab 1947 verfolgt das Gartenbauamt systematisch die Wiederherstellung des Wallrings.

Im Laufe der Zeit wirkten sich Bebauung und Straßenführung als innere Zergliederung in den Wallanlagen auf der Neustadtsseite zunehmend auf die Parkqualität aus. Nach intensiven Abstimmungen im Stadtteil nahm der Umweltbetrieb Bremen ab 1998 eine umfangreiche Sanierung der Parkanlage vor. Ästhetik und Funktionalität wurden hier so miteinander verknüpft, dass der Park auf vielfältige Weise allen Nutzergruppen zugänglich ist.

Verharrten vor der Sanierung kleinteilige, zugewachsene Anlagen in einer isolierten Lage und konnten nur begrenzt genutzt werden, entstanden mit der Neugestaltung durch Wegeverlegung und Zusammenführung großzügige Freiräume, die die Weite des Parks betonen und seine charakteristischen Qualitäten hervorheben. Die durch Straßenführung getrennten Parkteile wurden so wieder in einen Gesamtzusammenhang gebracht. Die im Park liegenden Bauwerke, Skulpturen und Kunstdenkmäler, wie die Justitia am Hohentor oder der Zentaurenbrunnen am Leibnizplatz, wurden nicht weiter wie Fremdkörper behandelt, sondern in die Gesamtgestaltung integriert. Die Öffnung nach außen erfolgte unter anderem mit Hilfe einladender Eingangsbereiche, die die Grünanlage wieder mit dem Stadtteil vernetzen.

Die Gestaltung der Neustadtwallanlagen geht eine gelungene Symbiose aus Form und Funktionalität ein. Eingebettet in eine sanfte, hügelige Topographie bietet der Park eine Vielfalt an Nutzungsangeboten, vom Natur- und Wasserspielplatz über den Jugendplatz bis hin zum Basketball und Streetballfeld. Darüber hinaus entwickelte sich der Park in der mit Grün wenig ausgestatteten Neustadt zu einem zentralen Knotenpunkt für die täglichen Wege. Die Neustadtwallanlagen sind die einzige Parkanlage der Bremer Neustadt mit rund 35.000 Einwohnern im Einzugsbereich.

Neben der Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität verfolgt die Sanierung der Neustadtwallanlagen weiterhin als stadtplanerische Ziel das Herausarbeiten der Gesamtwallanlagen links und rechts der Weser als zusammenhängende städtebauliche Grundfigur.

1998 begann die schrittweise Modernisierung der Neustadtwallanlagen in fünf großen Teilabschnitten:

1998 - 2001 Zentralbereich (Zwischen Langemarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße)

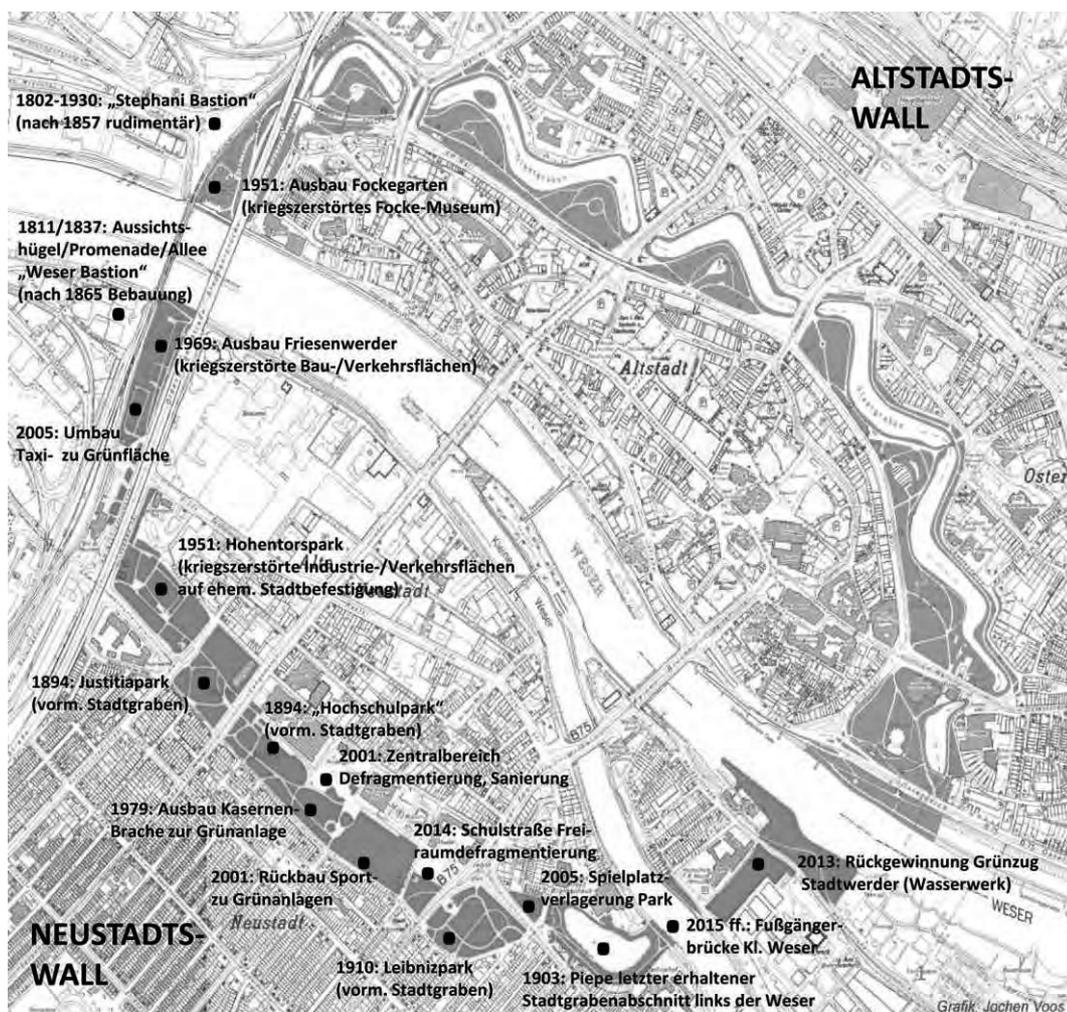
2004 - 2005 Leibnizplatzpark am Zentaurenbrunnen (Friedrich-Ebert-Straße / Buntentor)

2005 - 2006 Justitiapark (Zwischen Hohentorsstraße und Langemarckstraße)

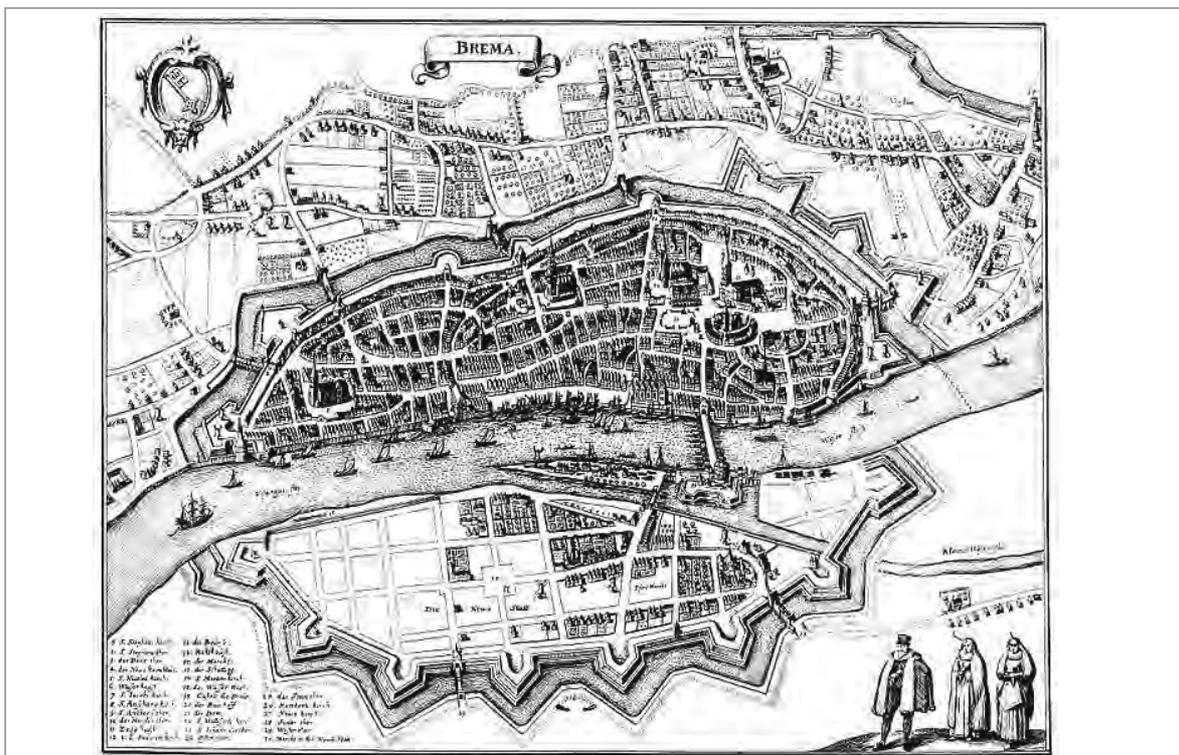
2006 - 2007 Piepe (Buntentorsteinweg /Werdersee)

2011 - 2012 Hohentorspark (Hohentorstraße / Oldenburger Straße)

2013 wird auf der Halbinsel des Stadtwerder eine Grünverbindung als fehlendes Bindeglied der Bremer Wallanlagen neu entstehen.



## 2.4 Eckdaten der geschichtlichen Entwicklung der Neustadtwallanlagen

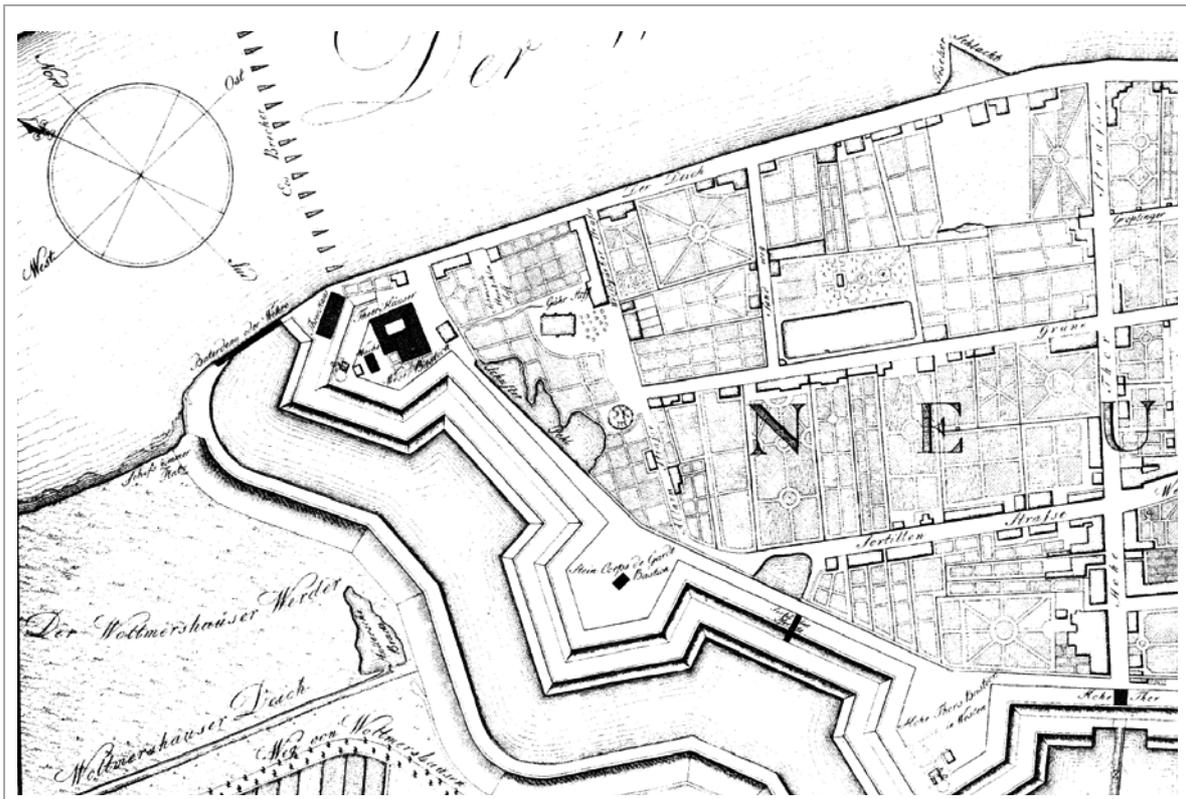


### 1618

Johann van Valckenburg stand als Ingenieur - Hauptmann und Festungsbaumeister im Dienste von Moritz von Oranien und wurde nach Bremen berufen, um eine neue umfassende Befestigungsanlage auf der linken Weserseite zu planen. Durch diese Maßnahme, die große Opfer von der Bevölkerung forderte, stellte sich die Stadt auf die politisch gespannte Lage vor dem 30jähr. Krieg ein. (Kloos +Thiel, 1997, S.357) Die Pläne van Valckenburgs sahen eine „neue Stadt“ vor, mit etwa 104 ha annähernd von der Größe der Altstadt (Hochschule Bremen, 2002, S.11 ff), gitterförmigem Straßennetz und Stadtgraben. Aus dem Grabenaushub sollte ein Festungswall mit sieben sternförmigen Bastionen aufgeschüttet werden.

### 1623 - 1627

Mit dem Bau der „Planstadt“ und den Befestigungsanlagen wurde begonnen. Der Stadtwerder wurde 1664 mit einer achten Bastion in die Stadtbefestigung einbezogen. Die Anlage erhielt zwei Tore: das „Hohe Thor“ am Kopf der Hohentorstraße und das „Bunte Thor“ am Kopf der Osterstraße. Auf den Bastionen standen, ebenso wie auf der Altstadtseite, vier Windmühlen (Hanspach+Zippwald, 1999). Die Besiedlung erfolgte nur langsam. (Kloos+Thiel, 1997, S.241)



### 1627

Die Flächen des Friesenwerder sind nach Herstellung der Stadtbefestigung und des rasterförmigen Wege und Straßennetzes Freiland bzw. Gartenland ohne jegliche Bebauung.

### 1750 - 1796

Innerhalb der Stadtbefestigung der Neustadt liegen zwischen „Stein Corps de Garde Bastion“ im Süden, „Weser Bastion“ mit Theerhäusern und Mühle im Osten, der Weißgerber Straße / Allarm Straße im Westen und Weserdeich im Norden: Gartenland, Teich, Mühle, Schmiede und Gerberhof.



### 1802 - 1815

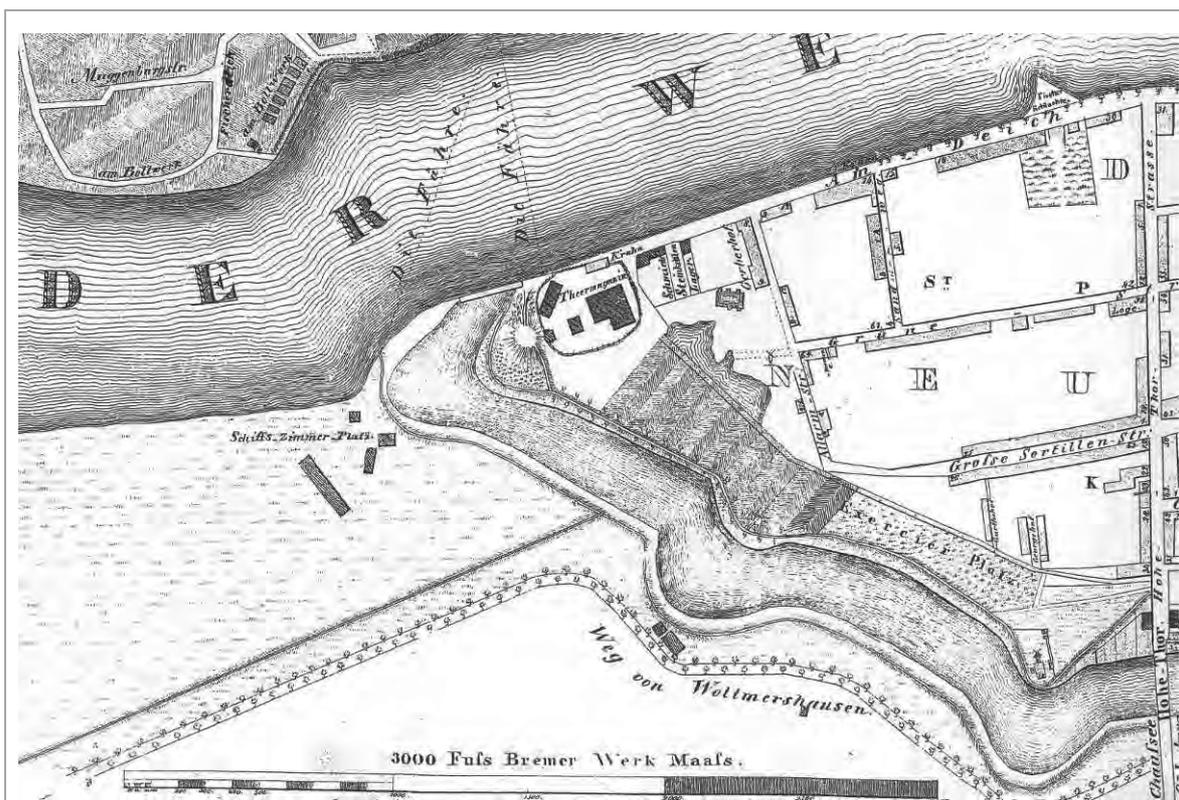
1802 stellte der Rat auf einem Bürgerconvent den Antrag, „sämtliche Brustwehren der Wälle um die Altstadt und Neustadt nach und nach abzutragen, in letzterer den Graben mehr und mehr zu beengen und alles Land des Walles und der Contrescarpe in Gartenanlagen mit Grasplätzen und Bosquets, in der Neustadt aber in Gemüseland umzuwandeln“. (Duntze, 1851, S.619)

Der Rückbau der Wallanlagen war nicht nur eine gemeinnützige Tat, sondern hatte auch politische Gründe. Die Befestigungen waren zerfallen und boten nicht mehr den gewünschten Schutz vor „modernen“ Kriegswaffen. Sie bildeten im Gegenteil einen strategisch günstigen Angriffspunkt. (Keller, 1958, S.35)

### 1811

Nach Schleifung der Befestigungsanlagen ab 1805 entspricht die Flächennutzung des Friesenwerder dem Zustand von 1796.

Auf den Hügeln der ehem. Bastionen sind Mühlen und/oder Aussichtspunkte, die durch einen Weg entlang des Stadtgrabens verbunden sind. Die Mühle auf der „Weser Bastion“ ist an den Weg „Am Deich“ angebunden, der Aussichtspunkt auf der „Stein Corps Bastion“ an die Alte Neustadt. Die übrigen Flächen der ehemaligen Befestigungsanlagen stellen sich als Grünland dar. Der Stadtgraben ist vollständig erhalten.

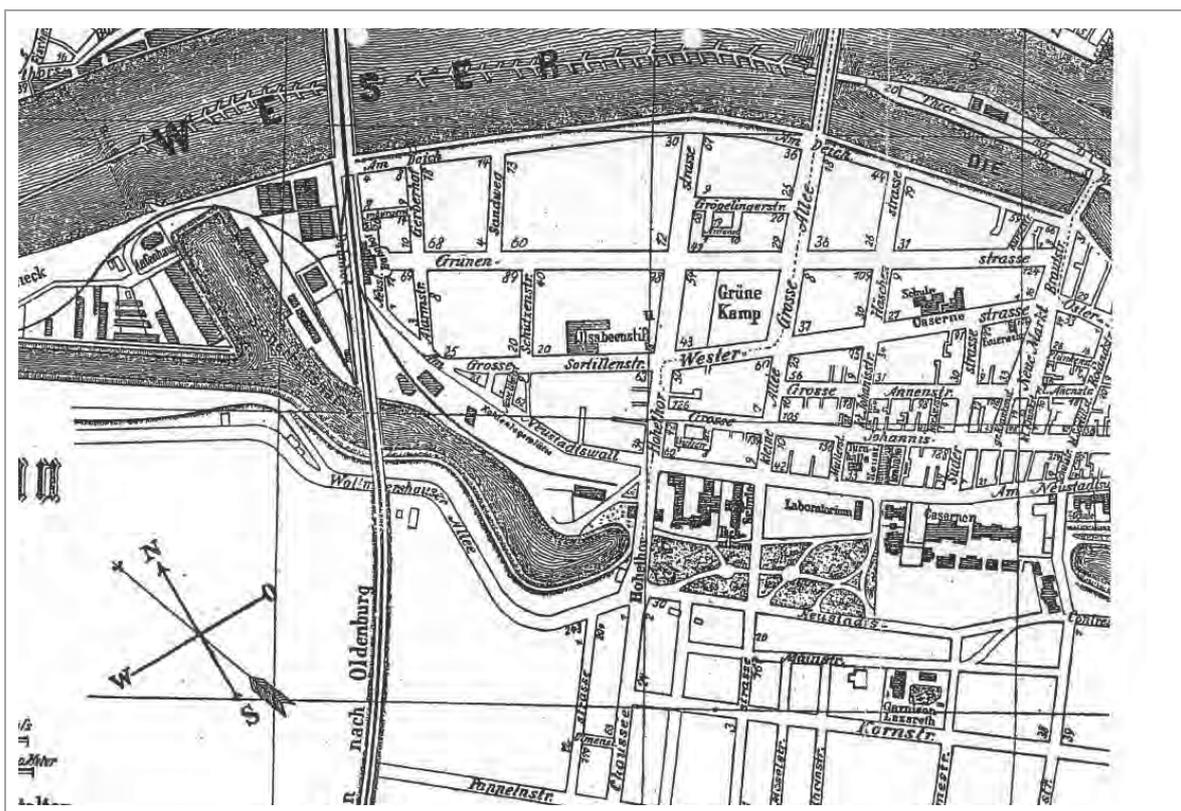


**1837**

Der Weg zwischen den Aussichtshügeln auf der ehemaligen „Weser Bastion“ und der ehemaligen „Stein Corps de Garde Bastion“ ist jetzt von einer Allee gesäumt.

**1865**

Die „Weser Bastion“ ist durch die Bahnlinie Bremen-Oldenburg (Bau 1865 - 1867) von der Alten Neustadt abgeschnitten, wie auf der anderen Weserseite bereits die „Stephani Bastion“ durch die Bahnlinie vom Hauptbahnhof zum Weserbahnhof (Bau 1857-1859).



**1881**

Die Flächen des heutigen Friesenwerder mit dem Neustadtsbahnhof (1867) weisen Bebauung mit verdichteter straßenbaulicher Erschließung auf. Die Flächen der ehemaligen Befestigungsanlagen zwischen ehemaliger „Weser Bastion“ und „Stein Corps Bastion“ stellen sich als Gewerbe-, Industrie- und Verkehrsflächen dar. Der Stadtgraben vor der „Weser Bastion“ ist als „Sicherheitshafen begradigt“ und von der Weser abgeschnitten, allerdings weiter westlich durch den neuen Woltmershauser Canal wiederum mit der Weser verbunden.

**1894**

Der Graben zwischen Hohentor und Schulstraße wird zugeschüttet und das Wallgelände wird eingeebnet. Unter der Leitung des Garteninspektors Heins wird eine einfache Grünanlage eingerichtet. (Keller, 1958, S.48)



### Um 1899

Der Hohentorshafen wird vertieft und verkürzt. Ein Platz zwischen der Bahn und der Straße Hohentor entsteht.  
(Schwarzwälder, 2002, S. 333)

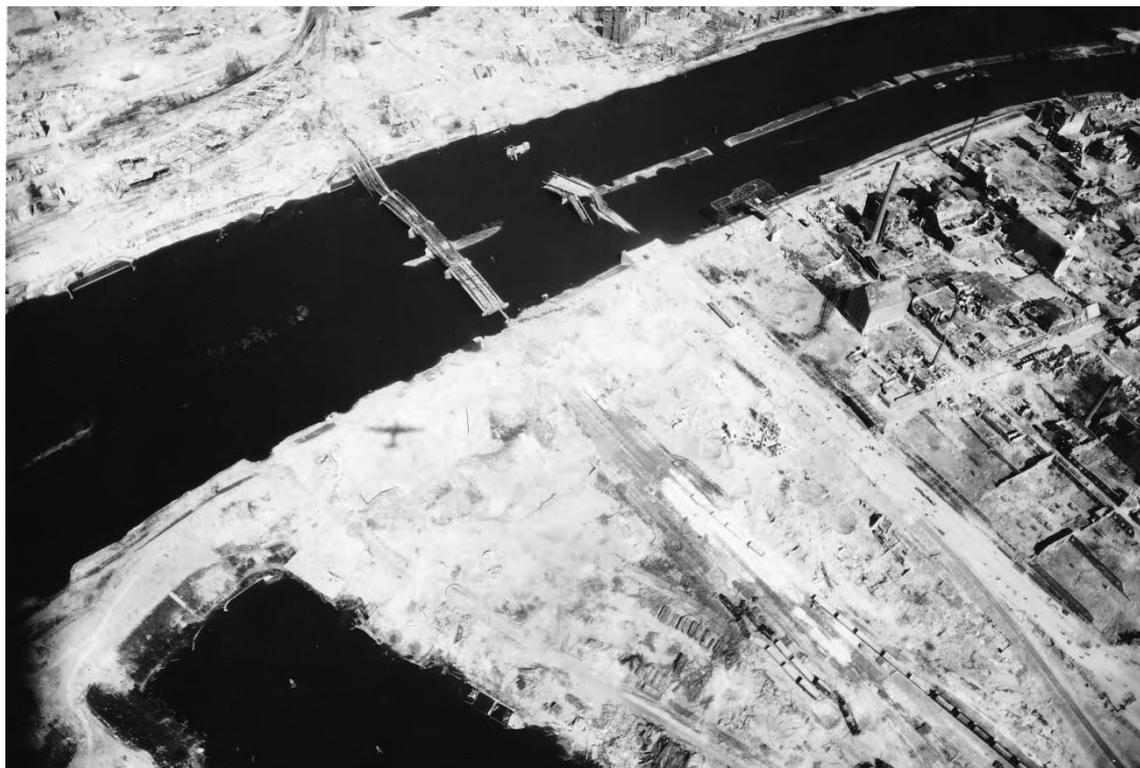
### 1931

Der neue Bahnhof der Neustadt wird einfach, schlicht und funktionell als Klinkerbau erstellt.  
(Schwarzwälder, 2002, S. 47)



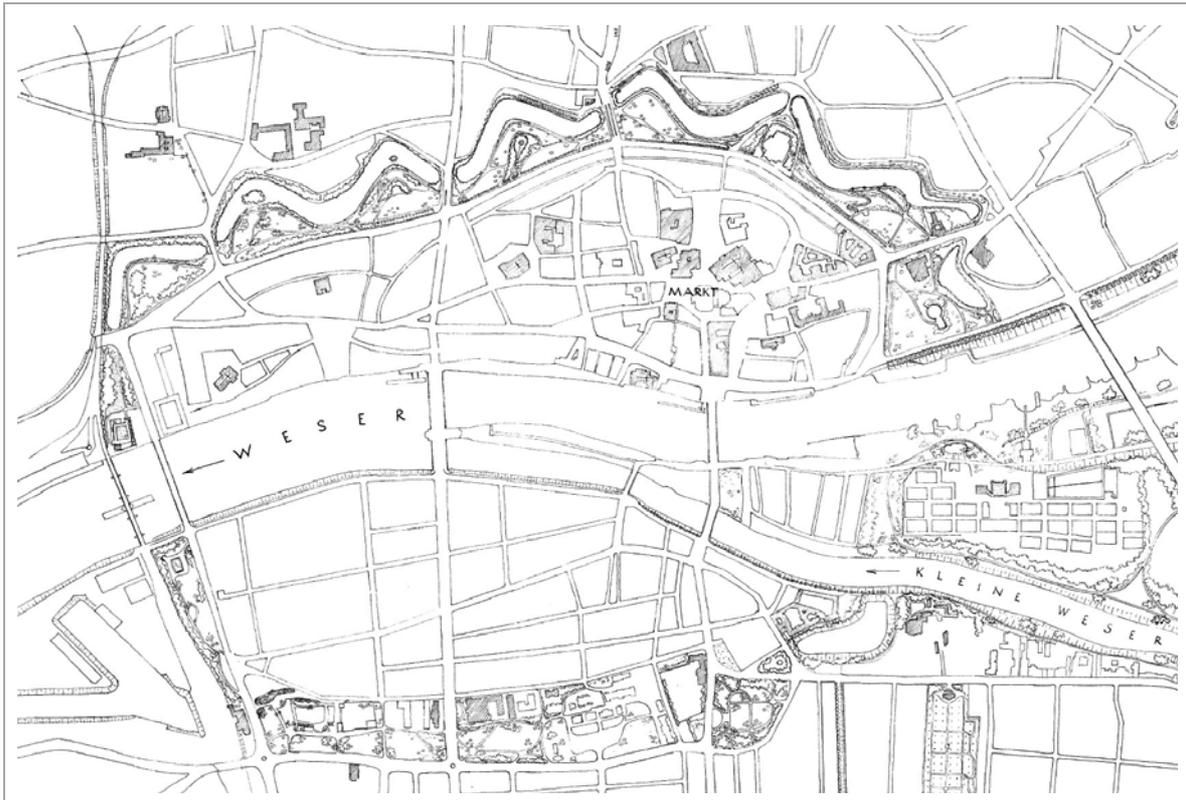
## 1938

Der Neustadtsbahnhof (1931) ist nach Süden verlegt. Unmittelbar östlich der ehemaligen Gerber- und Alarmstraße durchschneidet die neue Oldenburger Straße (die über die Adolf-Hitler-Brücke am Standort der heutigen Stephanibrücke an die Altstadt anschließt) die Neustadt, wodurch der Friesenwerder mit seiner Bebauung städtebaulich isoliert zwischen Bahnstrecke und Straßen liegt.



**1945**

Die Bebauung des Friesenwerder ist bis auf das Bahnhofsgebäude durch Bomben-  
angriffe der Alliierten zerstört.



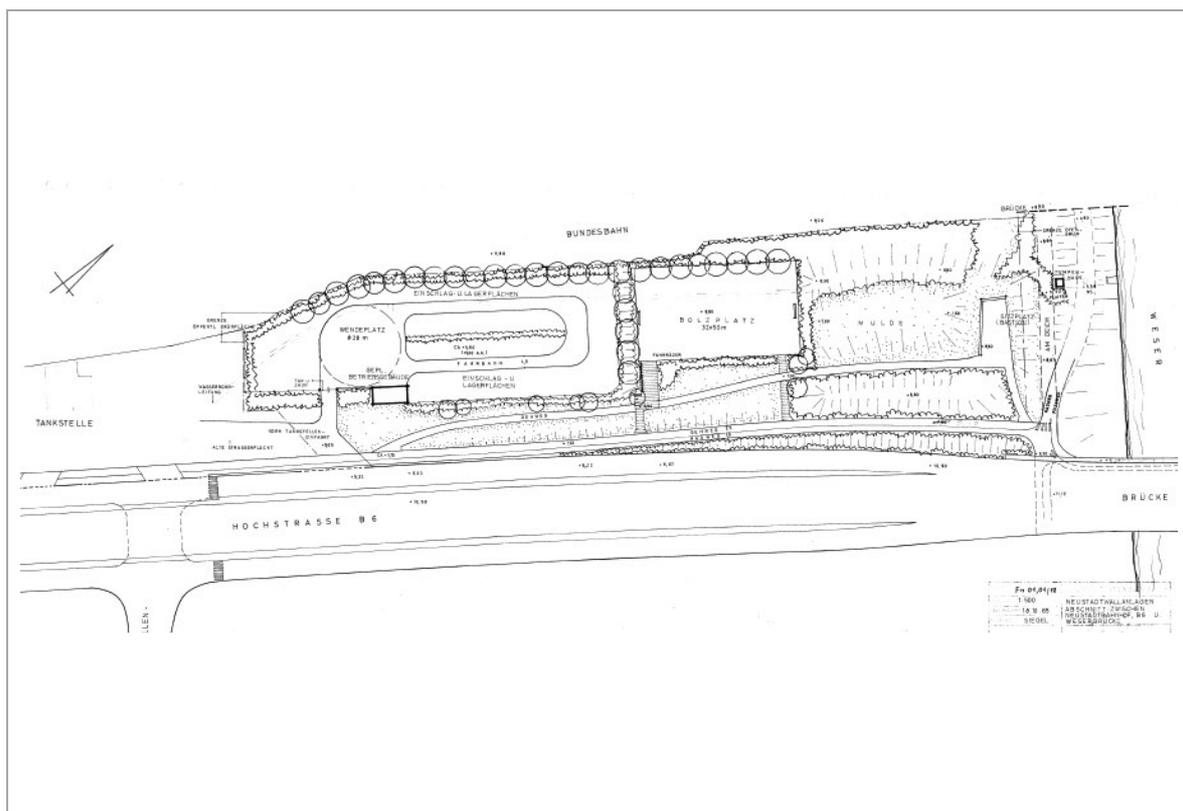
## 1952

Im oben abgebildeten Aufbauplan ist der gesamte Ring wieder als öffentliche Grünanlage ausgewiesen. Das Gartenbauamt war ab 1947 bemüht, als Teile der Bebauung im alten Wallgürtel in Trümmern lagen, hier Schritt für Schritt Boden zurückzugewinnen (Bremen und seine Bauten, 1952, S.454).



**30.08.1960**

Der B-Plan 171 zur Ordnung der Umgebung des Neustadtsbahnhofs wird vom Senat verabschiedet. Hier wird zum ersten Mal die Fläche zwischen der Bahntrasse und der Oldenburgerstraße als Grünfläche aufgezeigt. Der Lückenschluss zwischen den Altstadtswallanlagen und den Neustadtswallanlagen wird wieder hergestellt. Allerdings nicht an der historischen Stelle.



### 1965

Der Friesenwerder wird als Durchgangsgebiet mit Lagerplatz und Bolzplatz und Sitzplatz an der Weser geplant. 1969 war die neue Anlage fertig gebaut mit einem Sitzplatz und Blumenbeet an der Weser sowie einem schönen Blick über das Wasser auf den Focke-Garten und die Altstadtseite.

### 2002 - 2005

Taxi-Roland hat das Gelände 2003 verlassen und 2005 wird die Fläche der Grünfläche zugeordnet. Damit ist der Ringschluss der Wallanlage weiter vervollständigt worden.

Ehe die Brauerei Becks die Auslieferung mit Pferdewagen in der Innenstadt aufgegeben hat, war auf der Fläche von 2002 - 2005 als Zwischennutzung ein Auslauf für die Kutschenpferde abgezäunt.



## Heute

Deutlich ist an der oben gezeigten Grafik zu erkennen, dass der heutige Verlauf der Neustadtwallanlagen im Bereich der Grünfläche Friesenwerder wenig mit dem geschichtlichen Verlauf gemeinsam hat. Es ist auch zu sehen, dass ein Herstellen der historischen Situation finanziell nicht leistbar ist. Zum einen müsste ein Durchlass durch den Bahndamm geschaffen werden, zum anderen müssten bebaute Flächen zurückgekauft und die vorhandenen Gebäude abgerissen werden. Für den derzeitigen Verlauf spricht zudem, dass es hier bereits die Weserbrücke mit einer direkten Anbindung an die Altstadtswallanlagen gibt, auch diese Anlagen folgen an der Stelle nicht mehr ihrem ursprünglichen Verlauf.

## 2013 ff.

Im Zuge der neuen Bebauung in der Umgebung der „Umgedrehten Kommode“ auf dem Stadtwerder wird nun auch die Herstellung einer Grünfläche, die den Ring der Wallanlagen zusammenführt, dieses Jahr realisiert.

Im Zuge dieser Entwicklung fehlt, als letzte Fläche für die städtebauliche Komplettierung des historischen Stadtgrundrisses der Wallanlagen, die Fläche am Friesenwerder. Hierdurch wird die Bedeutsamkeit der Anlage für den historischen Aspekt noch stärker als vorher betont.

Durch die Schließung des Ringes der Wallanlagen im Bereich des Friesenwerder und auf dem Stadtwerder könnte Bremen sein einmaliges, nach außen wirksames Stadtsignet vervollständigen und stärken (siehe Innenstadtkonzept 2020 von Prof. Dr. Pesch).

## 2.5 Zusammenfassende Bewertung der Anlage für das Stadtbild Bremens

Mit der verfolgten Schließung des historischen Wallanlagenrings wird die ehrgeizige Planung der Stadt Bremen zur Wiederherstellung des geschlossenen historischen Grüngürtels als Bestandteil des Bremer Grünen Netzes realisiert werden können.

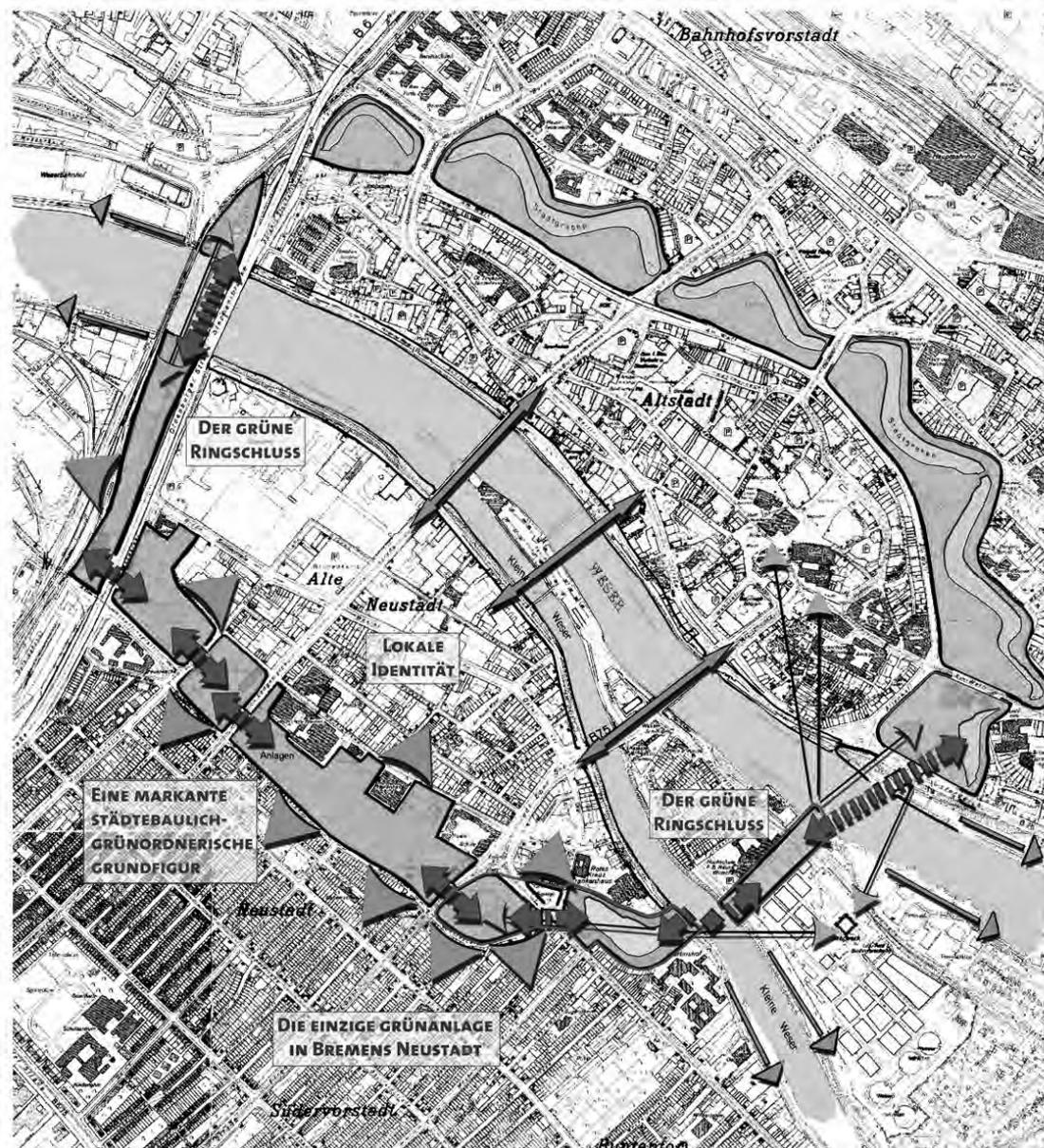
Sie vollzieht die Idee des 1947 eingesetzten Leiters des Bremer Gartenbauamtes, Erich Ahlers, der Wiedergewinnung des geschlossenen Wallgrünrings um die Alt- und Neustadt. Die Wallanlagen (Neustadt und Altstadt) sind als räumliche Figur prägend für die Stadtgestalt Bremens. Daher sehen wir die Vollendung der durch Ahlers begonnenen Herausarbeitung dieser stadträumlichen Figur als wesentliche Aufgabe von Stadtentwicklung und Grünordnung an. Nach Wiederherstellung und Arrondierung der Wallanlagen zwischen 1948 und 1954 wurden zwischen 1977 und 1979 weitere ehemals bebaute Flächen zwischen Schul- und Langemarckstraße für den Park zurück gewonnen.

Um seine Bedeutung als historische Spur der Befestigungsanlagen und als wesentlicher Grünraum der Neustadt gerecht zu werden, sollten innerhalb jeder Weiterentwicklung des Gebietes der Grünraumcharakter und der räumliche Zusammenhang der Anlagenteile durch gestalterische Maßnahmen und funktionale Wegebeziehungen hervorgehoben werden.

Der Wallanlagenring, bestehend aus den Altstadtswallanlagen, hat mit seiner ästhetischen Erscheinung eine herausragende repräsentative Bedeutung für die Stadt Bremen. Der bereits seit 1802 in Teilabschnitten als öffentliche Grünanlage angelegte Wall gehört in Europa zu den seltenen komplett erhaltenen Anlagen dieser Art und ist daher ein wichtiges baukulturelles Erbe der Stadtentwicklung. Zusammen mit dem historischen Stadtkern (Altstadt und Alte Neustadt) prägt der Wallanlagenring das unverwechselbare Stadtbild und ist Zeugnis bremischer Siedlungsgeschichte.

Aus infrastrukturellen geschaffenen Fakten wurden ab Mitte des 19. Jahrhunderts der Verlauf der Wallanlagen im westlichen Bereich auf der Seite der Altstadtswallanlagen (Fockegarten) und den Neustadtswallanlagen (Friesenwerder) verändert. Seit 1977 sind die Altstadtswallanlagen mit dem veränderten Verlauf ein eingetragenes Denkmal. Die Schließung der Wallanlagen durch eine räumlich-funktionale Neuordnung und -gestaltung der Flächen vom Neustadtbahnhof bis zur Weser bedeutet eine städtebauliche Reparatur, da hierdurch der Wallring um die Altstadt und die Alte Neustadt wieder hergestellt wird. Damit wird die Verbindung zwischen den Neustadtswallanlagen und den Altstadtswallanlagen wieder erlebbar gemacht. Das historische Stadtbild „Bremen mit seinen grünen Wallanlagen“ wird in

seiner Gesamtheit, wenn auch nicht in der exakten Lage, wieder hergestellt. Die historischen Stadtgrenzen werden für Bürger und Besucher der Stadt wieder ablesbar. Ein komplettierter Wallring stellt eine stabile stadträumliche Struktur dar, schafft grüne Verbindungswege in der Stadt, stiftet Identität für die Bürger und verleiht der Hansestadt ein unverwechselbares Image.



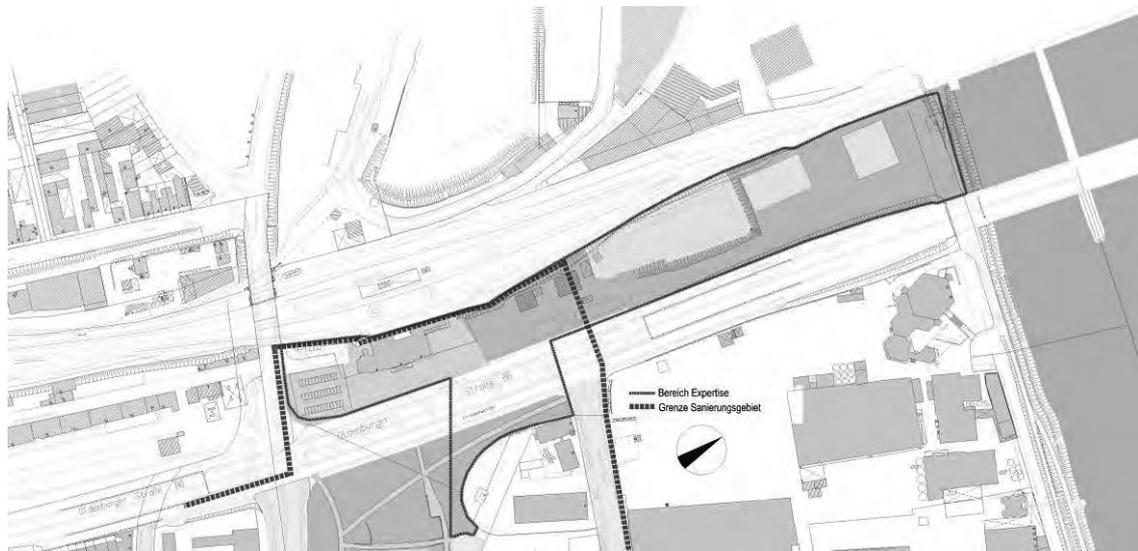
### 3. Bestandsaufnahme des Untersuchungsgebietes

#### 3.1 Beschreibung des untersuchten Bereichs

Der Bahnhof Neustadt mit dem anschließenden Gelände bis zur Weser bildet die nordwestliche Ecke des Stadtteils Neustadt und gehört zu dem Ortsteil Alte Neustadt. Die Entfernung zum Stadtzentrum beträgt ca. 1,5 km, der Bereich liegt praktisch gegenüber dem nordwestlichen Rand der Altstadt auf der anderen Weserseite.

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 4,3 ha. Es erstreckt sich von der Woltmershauser Straße bis zur Weser und liegt zwischen der Bahnlinie nach Oldenburg und der Oldenburger Straße (B6/B75). Ein kleiner Teil liegt auf der gegenüberliegenden Straßenseite zwischen Zollamt und der Oldenburger Straße und stellt die Verbindung zwischen dem Hohentorspark und der Grünanlage Friesenwerder her.

Dieser Bereich sowie das Umfeld des Neustadtbahnhofs liegen innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets. Der Erweiterungsbereich erstreckt sich von der Höhe der Großen Sortillienstraße bis zur Weser, zwischen Oldenburger Straße und den Bahnanlagen.



Lageplan mit Einzeichnung der Grenze des Sanierungsgebietes und des Untersuchungsbereichs

Das Gebiet gliedert sich in drei Teile:

- In unmittelbarer Nähe zur Weser befindet sich eine öffentliche Grünanlage: Innerhalb dieser Grünanlage liegen von der Weser bis zum Bahnhof die verschiedenen Funktionsbereiche aufgereiht. Direkt an der Weser liegt ein völlig ausgeräumter ehemaliger Sitzplatz mit guter Aussicht über die Weser zur Altstadt.

Südlich davon an der Bahntrasse befindet sich ein öffentlicher Bolzplatz, dem sich direkt ein Lagerplatz vom Umweltbetrieb Bremen anschließt.

- Weiter südlich schließt sich der Neustadtbahnhof mit einem relativ unstrukturierten Bahnhofsumfeld an. Vor dem Bahnhof gibt es einen sehr kleinen Vorplatz mit einigen Fahrradbügeln. Südlich von dem Gebäude befindet sich Parkplatz mit einem dahinterliegenden, eingegrünten Bunker.
- Der kleinere Teil des Untersuchungsgebietes auf der östlichen Seite der Oldenburger Straße ist ein grünes Durchgangsband, das den Hohentorspark mit der Grünanlage am Friesenwerder über den Fußgängerüberweg der stark befahrenen Straße verbindet.

Die Oldenburger Straße ist eine Bundesstraße und von überregionaler Bedeutung, entsprechend hoch sind die täglichen Verkehrszahlen für Kraftfahrzeuge. Die am südlichen Ende des Gebiets abzweigende Woltmershauser Straße bildet die Hauptzufahrtsstraße zum Zentrum und den Wohngebieten des Stadtteils Woltmershausen. Bedingt durch die Unterführung unter den Bahnanlagen stellt sich dieser Stadtteileingang momentan als unattraktives verkehrliches Nadelöhr dar.

Ferner liegt das Untersuchungsgebiet zwischen den Rad- und Fußwegen im unteren Bereich der Stephanibrücke und der Neustadt sowie Woltmershausen und bildet damit ein Bindeglied für den Rad- und Fußverkehr zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie auch in Richtung Überseestadt.

### 3.2 Planungsrecht

Flächennutzungsplan (FNP) / Landschaftsprogramm (LaPro)

Beide Planwerke sind zurzeit in der Überarbeitung.

Die Deputationen für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Energie haben am 22. Mai 2008 die Neuaufstellungen des FNP für die Stadt Bremen und des LaPro beschlossen. Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes (vorbereitender Bauleitplan) ist ein Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB) und dauert in der Regel mehrere Jahre. Die Neuaufstellung des Landschaftsprogramms erfolgt zeitparallel nach dem gleichen Verfahren und in enger inhaltlicher Abstimmung (SUBV, Bremer Umweltinformationssystem).

Im Entwurf des neuen FNP ist der Bereich um den Neustadtbahnhof als gewerbliche Baufläche dargestellt. Der Bereich zwischen Neustadtbahnhof und Weser ist als Grünfläche ausgewiesen. Insgesamt ist diese Fläche als grüne Wegeverbindung zu den Altstadtswallanlagen und zu der Überseestadt gekennzeichnet.

Der Entwurf des Landschaftsprogramms sieht eine Aufwertung der Neustadtwallanlagen im Bereich „Friesenwerder“ vor. Zudem werden die Entwicklung des optischen Ringschlusses der Wallanlagen und die Schaffung nutzbarer Grünfläche im Gründefizitbereich gefordert.

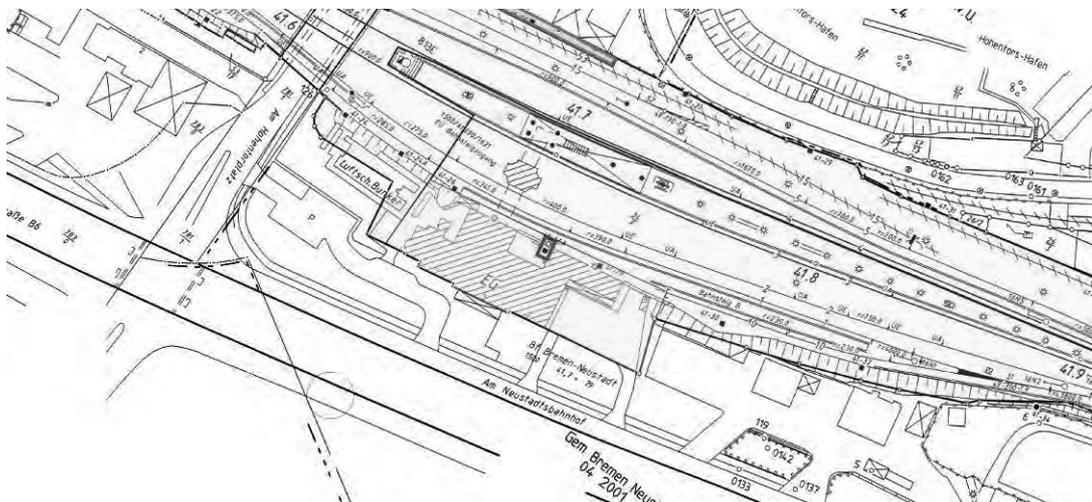
### Bebauungsplan (B-Plan)

Das untersuchte Gebiet liegt im Geltungsbereich von zwei Bebauungsplänen: Der B-Plan 0171 aus dem Jahr 1959 umfasst einen Teil des Gebiets westlich der Oldenburger Straße ist in Teilen aufgehoben. Große Teile der heutigen Grünfläche sind hier auch schon als zukünftige Grünfläche markiert. In dem B-Plan ist noch die alte Bebauung entlang der Bahntrasse erkennbar, die im 2. Weltkrieg bis auf den Neustadtsbahnhof zerstört wurde.

Der B-Plan 0861 aus dem Jahr 1971 trifft Festsetzungen für den Bereich östlich der Oldenburger Straße. Hier sind für das untersuchte Gebiet öffentliche Grünanlage sowie Bahnanlagen ausgewiesen.

## 3.3 Grundstückseigentümer

Die Grundstücke des Untersuchungsbereichs befinden sich zum größten Teil im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen. Ausgenommen davon sind das Bahnhofsgebäude sowie die anschließenden Flächen nördlich und südlich davon.



Lageplan der Deutschen Bahn AG

Das Bahnhofsgebäude einschließlich der nördlich anschließenden Fläche wurde von der Deutschen Bahn im Rahmen des Verkaufs von zahlreichen Bahnhofsgebäuden in Deutschland an die Firma Patron Capital Advisers LLP mit Hauptsitz in London veräußert. Die Verwaltung liegt bei der Firma Main Asset Management, einer Tochtergesellschaft der Patron Capital mit Sitz in Frankfurt.

Die Fläche zwischen Bahnhofsgebäude und Woltmershauser Straße ist im Eigentum der Bahn geblieben (DB Netz). Der Grenzverlauf zwischen dem Bahngelände und dem städtischen Grundstück liegt ungefähr mittig der Bunkerruine.

Aufgrund dessen konnte der Eigentümer dieses Bunkergebäudes im Rahmen der Untersuchung nicht zweifelsfrei ermittelt werden. Die DB Services Immobilien GmbH hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen eine Sanierung geäußert.

### 3.4 Gegenwärtige Nutzungen

Den nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets zwischen der Weser und dem Bahnhof bildet eine öffentliche Grünanlage, in der ein Bolzplatz sowie eine Lagerfläche des Umweltbetriebs Bremen liegen.

Der Bolzplatz befindet sich in einem mittelmäßigen Zustand, wird aber nach Aussage vom Umweltbetrieb Bremen, in dessen Verwaltung der Platz als Teil der Grünanlage liegt, in den Abendstunden und an Wochenenden genutzt. Die Lage des Bolzplatzes ist allerdings für die Erreichbarkeit und die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit nicht optimal, da er zum einem versteckt hinter dem Lagerplatz liegt, fernab der nächsten Wohnbebauung, und sich zum anderen an einem weniger frequentierten Wegeabschnitt befindet.

Die Lagerfläche für Maschinen und Baumaterialien wird vom Umweltbetrieb Bremen, Bereich 3, hier von den beiden Bezirken Altstadt und Neustadt, genutzt und kann nicht komplett räumlich verlagert werden, da nach aktuellem Kenntnisstand keine Ersatzfläche mit räumlicher Nähe zu beiden Bereichen zur Verfügung steht. Es erscheint realistisch, den Lagerplatz in erheblich verringerter Flächengröße, allerdings unter verbesserter Erschließung und Logistik, innerhalb des Planungsraumes neu im Bereich des Bahnhofes anzusiedeln.

Das Bahnhofsgebäude wird im Erdgeschoss teilweise von einer Weinhandlung genutzt, in dem oberen Geschoss sind Wohnungen untergebracht. Das Gebäude steht teilweise leer. Im Außenbereich sind die Stellplätze des Geschäfts sowie Mietergärten, auf der nördlichen Seite eine Zufahrt zu Lagerräumen und eine gepflasterte Hofffläche vorhanden. Die Eigentümer wollen das Gebäude erhalten, es sind allerdings in dem Zeitraum der kommenden fünf Jahre keine Investitionen vorgesehen.

Der Bahnhof liegt an der Bahnstrecke Richtung Delmenhorst / Oldenburg, ist mit ca. 500 Ein- und Aussteigern täglich einer der am wenigsten frequentierten Bahnhöfe in Bremen, allerdings mit steigender Nutzerfrequenz. Die Anbindung an die städtischen Bahn- und Buslinien ist mangelhaft, da die nächste Haltestelle ca. 400 m weit entfernt und hinter der Bahnunterführung liegt. Optisch besteht keine Verbindung

zwischen der Bushaltestelle und dem Bahnhofsvorplatz. Der Haltepunkt der Deutschen Bundesbahn gehört zu den letzten in Bremen, die noch nicht saniert wurden. Dies soll in ca. 5 Jahren geschehen, dann wird der Zugang zum Bahnsteig in den Bereich neben dem privatisierten Bahnhofsgelände verlegt.

Vor dem Bahnhof, im Bereich der Ecke zwischen der Oldenburger Straße und der Woltmershauser Straße, ist eine öffentliche Stellplatzanlage angeordnet, auf der auch Taxis stehen. Die Zufahrt liegt direkt vor dem Eingang des Bahnhofgebäudes. Stellplätze in einem gewissen Umfang sowie ein Taxistand sind im Umfeld des Bahnhofs notwendig, könnten aber ggf. in einem bestimmten Radius an eine andere Stelle verlegt werden.

Die Fläche vor dem Bahnhofseingang ist durch Fahrradabstellplätze und die Zufahrt zur Stellplatzanlage geprägt und weist gravierende gestalterische Mängel auf.

Das Bunkergebäude zwischen Bahnhofsgelände und Woltmershauser Straße ist nicht fertig gestellt worden, das Dach fehlt. Entsprechend gab es nie eine Nutzung. Die Bauruine und das umgebende Gelände weisen einen verwilderten, dichten Bewuchs auf. Diese verwilderte Fläche bildet zusammen mit der Stellplatzanlage eine unübersichtliche, ungestaltete städtebauliche Situation, die sich am Stadteingang Woltmershausens unbefriedigend darstellt.

Der Teil des untersuchten Gebiets, der östlich der Oldenburger Straße liegt, ist Teil der öffentlichen Grünanlage des Hohentorsparks. Dieser Bereich wurde im Zuge der Sanierung des Parks noch nicht berücksichtigt, so dass an dieser Stelle die Wegeführung und Gestaltung der Grünanlage zu überprüfen ist.

Der Untersuchungsbereich schließt direkt an die Stephanibrücke an und bildet dadurch einen Teil der Verbindungswege für Radfahrer und Fußgänger zwischen der Neustadt und Woltmershausen auf der linken Weserseite sowie der Altstadt und den nordwestlichen Stadtteilen (einschließlich der Überseestadt) auf der rechten Weserseite. Entsprechend ist der Fahrradweg am Straßenrand im Radroutenplan Bremen als Radhaupttroute gekennzeichnet.

### **3.5 Daten des statistischen Landesamtes auf Baublockebene**

Der untersuchte Bereich westlich der Oldenburger Straße entspricht dem Baublock 211001 im Stadtteil Neustadt.

Die für den Baublock angegebenen sozialen Daten für die letzten Jahre sind beschränkt auf die Zahl der Einwohner, die für 2010 mit 5 Personen angegeben ist.

### 3.6 Altlasten und Kampfmittel

Die Anfrage nach Bodenverunreinigung oder Altlasten auf der Fläche beim Referat Bodenschutz ergab folgende Informationen:

Auf einem Teil der Fläche befindet sich ein Bolzplatz aus Rotgras aus dem Jahre 1961. Zu dem Bolzplatz liegen keine Untersuchungsergebnisse vor.

Zu dem ehemaligen Taxi - Roland Gelände gibt es Untersuchungen. In den durchgeführten Untersuchungen wurden punktuell im Bereich des damaligen Betankungsplatzes und im Bereich der Werkstatt erheblich erhöhte Mineralölkohlenwasserstoff (MKW)-Belastungen festgestellt. Diese Belastung ist laut Aussage des Gutachters (Fa. Ifab, Dipl. Ing. Pesel) auf die oberen 1,60 m begrenzt. Im Auffüllmaterial wurden punktuell erheblich erhöhte PAK (Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) festgestellt. Die festgestellte, kleinräumige Kontamination stellt unter den gegebenen Bedingungen keine Gefährdung der menschlichen Gesundheit sowie des Grundwassers dar. Aus diesem Grund wurde der Schaden nicht saniert.

Im Nord- und Mittelteil des Untersuchungsgebietes kam es in den Jahren 1968 und 2003 laut der dem SUBV vorliegenden Luftbildern zu Auffüllungen mit Fremdstoffanteilen.

Weiterhin liegt das Gelände im Bereich einer Grundwasserverunreinigung.

In dem zu untersuchenden Bereich muss mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln gerechnet werden. Gemäß Angaben vom Kampfmittelräumdienst müssen ca. 50 Verdachtspunkte untersucht werden. Die Kosten hierfür werden auf ca. 150.000 Euro geschätzt.

### 3.7 Immissionen

Das untersuchte Gebiet ist in erheblichem Maße den Lärmemissionen der Bundesstraße und der Bahnlinie ausgesetzt.

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes:

Das Untersuchungsgebiet liegt zum einen an einer vielbefahrenen Bundesstraße und zum anderen an einer Haupteisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr. Das Untersuchungsgebiet weist eine Lärmbelastung von 70 bis > 75 dB (A) auf (Eisenbahn-Bundesamt, 2007).

Die öffentliche Wahrnehmung von Lärm als Belastung hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Insbesondere von der Eisenbahn gehen erhebliche Schall- und Erschütterungsemissionen aus. Hinzu kommt, dass diese Emissionen an Hauptbahnlinien nachts, wenn die lauten Güterzüge verkehren, eher höher sind als

tagsüber. Daher stört der Bahnlärm vor allem nachts – im Gegensatz zum Straßenverkehr.

Es gibt mehrere Regelwerke, die Immissionsrichtwerte für verschiedene Nutzungen angeben. Das Untersuchungsgebiet überschreitet selbst die nach der TA-Lärm die für Industriegebiete empfohlene Höchstbelastung von 70 dB (A) tags und nachts. Für Parkanlagen gibt die DIN 18005 Teil1 Beiblatt 1 einen Höchstwert von 55 dB(A) tags und nachts an. Die anderen Regelwerke geben keinen Richtwert für Parkanlagen an. (Städtebauliche Lärmfibel Online, Stand: 08.07.2008). Zusammenfassend ist zu sagen, dass bei nur vorübergehender Einwirkung Geräusche unter 80 dB(A) im Bereich der menschlichen Anpassungsfähigkeit liegen. Als gesundheitlich beeinträchtigend sieht die Lärmwirkungsforschung heute Dauerbelastungen oberhalb von 60 dB(A) an (Bayerisches Landesamt für Umwelt 2003\*). Somit ist für das Untersuchungsgebiet im Grundsatz zu empfehlen, weniger kompletative Erholungsmöglichkeiten anzubieten als sportlich geprägte Erholungsnutzung zu fördern.

\*[http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw\\_34\\_laerm\\_messen\\_bewerten.pdf](http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_34_laerm_messen_bewerten.pdf)

## **4. Vorhandene städtebauliche Konzepte / beabsichtigte Entwicklungen**

### **4.1 Entwicklungsplan für die Bremer Neustadt von 1999 (Machleidt+Partner, Berlin)**

In dieser Studie wurde eine Wiederherstellung der alten Lage des Verbindungsstücks Neustadtwallanlagen und Altstadtswallanlagen für den westlichen Rand der Neustadtwallanlagen als optimal aber als nicht finanzierbar eingeschätzt. Das vorgeschlagene Konzept sieht deshalb die Aufwertung der Fläche zwischen Bahn und Oldenburger Straße vor. Es sollte ein durchgehendes Vegetationsband vom Hakenburger See bis zur Weser entstehen.

Weiterhin ist in dem Entwicklungsplan ein Durchstich über die Grünfläche und durch den dahinterliegenden Bahndamm in der Verlängerung der Großen Sortillienstraße zum Gelände des Hohentorshafens angeregt worden, um diesen an die Alte Neustadt anzubinden.

### **4.2 Parkpflegewerk Altstadtswallanlagen**

Das Parkpflegewerk Altstadtswallanlagen sagt aus, dass der die Alt- und Neustadt umschließende Grünring wieder geschlossen werden muss, um dieses herausragende städtische Grünsystem wiederherzustellen (Stadtgrün Bremen, 1997).

### 4.3 Vorbereitende Untersuchungen Hohentor / Alte Neustadt

Die vorbereitenden Untersuchungen von 2006 für das Sanierungsgebiet Hohentor / Alte Neustadt umfassten nicht den in dieser Expertise untersuchten Erweiterungsbereich. Es sind Aussagen zu dem Bereich im Zusammenhang mit dem Umfeld des Bahnhofs Neustadt getroffen worden. Im Wesentlichen wurde die Notwendigkeit der Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs an die Stadtteile Neustadt und Woltmershausen festgestellt, dies betrifft ebenso die Fortsetzung des Grünzugs der Wallanlagen bis an die Weser. Da die trennende Wirkung der Verkehrsanlagen nicht verändert werden kann, wird die Herstellung einer gestalterischen Verbindung empfohlen. Im integrierten Handlungskonzept ist unter Pos. 1.3 die Umgestaltung der Grünanlagen zwischen Weser und Neustadtswallanlagen eingeflossen, unter Pos. 4.3.2 die Aufwertung des Umfelds des Bahnhofs Neustadt, sowie unter Pos. 11.2 die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Weser.

### 4.4 Bremen Innenstadt 2020 (Franz Pesch, Stuttgart)

Das Innenstadtkonzept liegt im Entwurf vor. Es wurde der Stand vom Januar 2013 im Hinblick auf relevante Aussagen zugrunde gelegt.

Ein wesentlicher Faktor der Innenstadtentwicklung wird in dem Konzept in der Verknüpfung der einzelnen Quartiere und Standorte in der Form eines grünen Promenadenrings, dem Wallanlagenring, als grüne Verbindungsachse um die innere Stadt herum gesehen. Die Entwicklung des Neustädter Bahnhofs zu einem Gebäude mit kulturellen Nutzungen und der Neugestaltung des Abschnitts zwischen Bahnhof und Weser wird als ein großes Entwicklungspotenzial für diesen Bereich bewertet. Außerdem wird an dieser Stelle ein immenses Defizit in der Gestaltung und Ausformung des Stadtteileingangs nach Woltmershausen festgestellt.

Konzeptionell wird angeregt, dass rund um den Neustadtbahnhof Barrieren fallen sollen und eine freie Sicht auf das Bahnhofsgebäude durch Auslichten des Unterholzes hergestellt wird. Im Bahnhof könnten sich Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe ansiedeln. Weiter empfiehlt die Studie, den Weg zur anderen Weserseite und die Verbindung entlang der Weser nach Woltmershausen attraktiver zu gestalten. Der Verfasser kann sich in der Grünfläche auch Sportanlagen vorstellen, um den Wert der Fläche zu steigern. Insgesamt sieht die Studie um den Bahnhof eine eher städtische, befestigte Anlage vor, während hin zur Weser ein eher landschaftliches Bild mit geschwungenem Weg durch die Grünanlage angestrebt wird. Eine deutliche räumliche Abgrenzung zur Straße wird vorgeschlagen. Dargestellt ist diese als eine Baumreihe.

## 4.5 Planung Schienenverkehr für 2019 (SUBV)

Die Station am Neustadtsbahnhof ist laut Aussage von Herrn Weiss (SUBV) mit 500 Ein- und Aussteigern täglich eine der am geringsten genutzten Stationen in Bremen. Allerdings hat sich in den letzten Jahren die Benutzungsfrequenz stetig gesteigert. Bis 2019 sollen die Zugänge zu den Gleisen überarbeitet und erneuert werden. Für eine Weiternutzung des alten Durchgangs durch das Bahnhofsgebäude wäre eine hohe Investition erforderlich, um den Durchgang den heutigen Sicherheitsansprüchen anzupassen. Gemäß Vorplanung ist angedacht, den hinteren Anbau am Gebäude, der anscheinend noch der Deutschen Bahn gehört, zu entfernen und die Gäste zwischen Bahndamm und Gebäude Richtung Bunker zu leiten. Der Durchgang zwischen Bahnhofsgebäude und dem Bunker wäre mit ca. 2,50 m sehr eng. Hier wäre auch aus Sicht dieser Planung ein Abriss des Bunkers zu befürworten. Weiterhin sind sogenannte „kiss and ride“ Parkplätze und auch Taxistandorte am Bahnhofsgebäude aus Sicht von Herrn Weiss wünschenswert. Die Bushaltestelle sollte näher an den Neustadtsbahnhof verlegt werden, um diesen als Verkehrsknotenpunkt zu stärken. Darüber hinaus wäre auch eine verbesserte Abstellmöglichkeit für Fahrräder („bike and ride“) denkbar.

## 4.6 Radwegenetz Bremen - „Velorouten“

Der Ausbau und die Optimierung des Radwegenetzes in Bremen wird fortlaufend von der Verkehrsabteilung des Bauressorts verfolgt. Der untersuchte Bereich ist momentan mit dem Radweg an der Straße ausgestattet, und dies wird in der Verkehrsabteilung des Bausenators als ausreichend erachtet.

Im Zusammenhang mit Planungen im Rahmen der Sanierung Hohentor / Alte Neustadt, eine Verbindung für Fahrradfahrer in Richtung Süden über den Randbereich des Hohentorsparks und die Neckarstraße zu schaffen, würde eine Aufwertung des Radweges im Untersuchungsbereich durch Verbreiterung oder die Führung eines separaten Weges durch die Grünanlage das Konzept vervollständigen. In Verbindung mit einer Neuordnung des Bahnhofsvorbereichs könnte ein attraktiver Weg durch die Grünanlage die Radwegeverbindung in Richtung Woltmershausen an dieser Stelle wesentlich verbessern.

Das Konzept der „Velorouten“ verfolgt eine durchgängige Verbindung von Radwegen, die eine schnelle Befahrbarkeit möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen gewährleisten. Im Untersuchungsbereich kann durch den Ausbau eines entsprechenden Weges, der in beide Richtungen befahrbar ist, ein weiteres Teilstück realisiert werden.

## 4.7 Ehemaliger Güterbahnhof Neustadt

Nach Auskunft des Bereichs Stadtplanung des SUBV werden im Umfeld des untersuchten Bereichs keine weiteren Planungen oder Konzepte verfolgt, die bei der Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigt werden müssen. Das südlich der Woltmershauser Straße anschließende Gelände zwischen Bahnanlagen und Bundesstraße, der ehemalige Güterbahnhof, wird zurzeit entwickelt. Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Aurelis und soll als Gewerbefläche aufgewertet werden. In dem unmittelbar an die Woltmershauser Straße angrenzenden Bereich sind eine Tankstelle und eine Großbäckerei angesiedelt. An dieser Nutzung wird sich in absehbarer Zeit nichts ändern, so dass hier die Möglichkeit einer gestalterischen Aufwertung des Stadtteileingangs nach Woltmershausen nicht gegeben ist. Auch für eine mögliche Anordnung einer Bushaltestelle auf dieser Straßenseite steht keine Fläche zur Verfügung.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in allen Konzepten und Analysen immer wieder die Fläche am Friesenwerder als Wegeanbindung der Neustadt an die Innenstadt und als Lückenschluss der Wallanlagen hervorgehoben wird. Durch die Aufwertung der Fläche als Grünanlage ist eine städtebauliche Sanierung einer für Bremen als Symbol wichtigen Grünstruktur „Die Wallanlagen“ möglich. Zudem wird häufig darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um den Eingang nach Woltmershausen handelt und dieser einladender gestaltet werden sollte.

## 5. Analyse der Defizite und Potenziale

### 5.1 Detaillierte Bestandsaufnahme/Analyse der vorhandenen Flächen und Anlagen

Die Flächen im gesamten Planungsgebiet sind sehr divers ausgeführt. Insgesamt betrachtet sind alle Flächen sanierungsbedürftig. Bei einer Überarbeitung wären eine Öffnung und eine Vereinheitlichung der Beläge zu empfehlen.

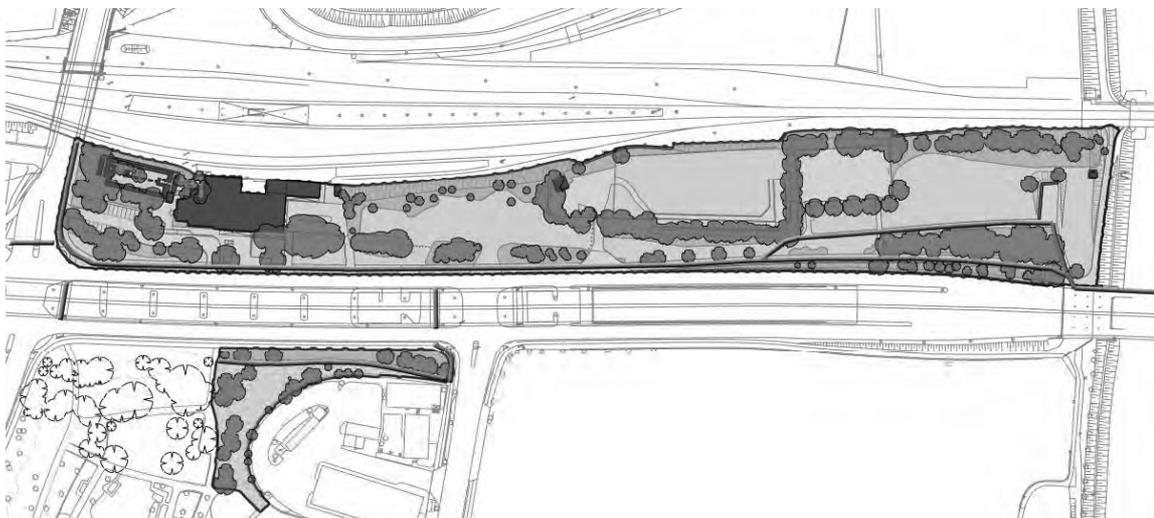
#### **Befestigte Flächen:**

Die befestigten Bewegungsflächen sind in unterschiedlichsten Materialien ausgeführt. Die Einfahrten bestehen aus Granitkleinpflaster, der Bereich um den Bahnhof aus diversen Betonsteinen (Rasenpflaster, Betonklinker, Betonplatten), der

Anlieferbereich beim Bahnhof aus verschiedensten Natursteinen, der Fuß- und Radweg (Amt für Straßen und Verkehr) aus Betonklinkersteinen und der Weg in der Grünanlage aus Naturklinkersteinen.

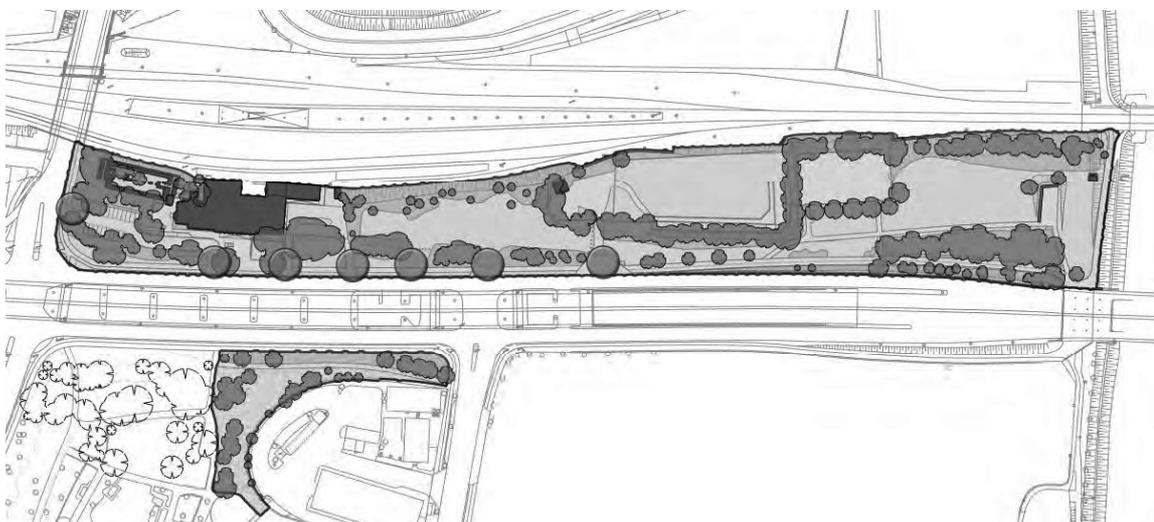
### **Wege:**

Die Wege führen momentan größtenteils entlang der vielbefahrenen Straße „Oldenburger Straße“. Im Bereich der Grünfläche gibt es noch einen zusätzlichen, sehr sanierungsbedürftigen Weg. Eine Zusammenlegung beider Wege, etwas abgesetzt von der Hauptstraße, würde zu einer deutlichen Verbesserung der derzeitigen Situation führen.



### **Ein-/Ausfahrten:**

Der derzeitige Rad- und Fußweg vom Amt für Straßen und Verkehr wird immer wieder durch Einfahrten unterbrochen. Insgesamt gibt es sieben Einfahrten bzw. Ausfahrten, die auf das Gelände führen. Nicht alle dieser Ein-/Ausfahrten werden noch benötigt. Eine Reduktion dieser Bereiche wäre wünschenswert und würde zu einem verbesserten Flächen- und Wegezusammenhang führen.



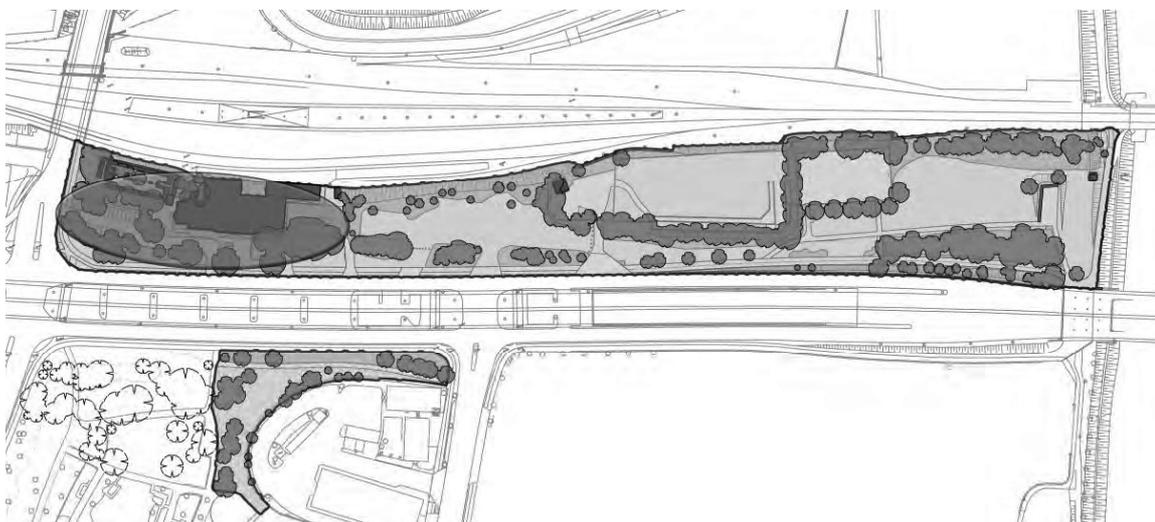
### **Bahnhofplatz:**

Insgesamt ist der Bahnhofsvorplatz sehr divers und wirkt hierdurch unstrukturiert. Die genaue Abgrenzung des Vorplatzes ist nicht erkennbar, zudem der Eingangsbereich durch Blumenbeete, Fahrradständer und Beschilderungen zugestellt ist. Hier sind eine Neugestaltung und –ordnung der Fläche zu empfehlen. Darüber hinaus sollte die Einfahrt direkt neben dem Haupteingang möglichst verlegt werden, um hier eine klare Struktur zu erhalten und einen deutlich erschlossenen und betonten Haupteingang herauszuarbeiten.

Auch die private Fläche vor dem gewerblichen Betrieb (Jacques Weindepot) und der Parkplatz sollten besser in die Bahnhofplatzsituation einbezogen werden. Der private Bereich vor dem Weinhandel und die privaten Vorgärten vor den Wohnungen sind sehr individuell und mit sehr unterschiedlichen Materialien hergestellt. Eine Vereinheitlichung, zumindest in der Außenwahrnehmung/-darstellung, würde ebenfalls zu einer klaren Platzsituation im Bereich des Bahnhofes beitragen.

Der Parkplatz liegt zurzeit sehr auffällig im Kreuzungsbereich vor dem Gebäude. Die Parkplätze als solche werden weiterhin benötigt und sollten erhalten bleiben. Über die Lage des Parkplatzes sollte nachgedacht werden. Ein Verlegen des Parkplatzes hinter die vordere Fassadenkante des Gebäudes würde die Fläche für die Besucher öffnen und den Fokus von den Autos ablenken.

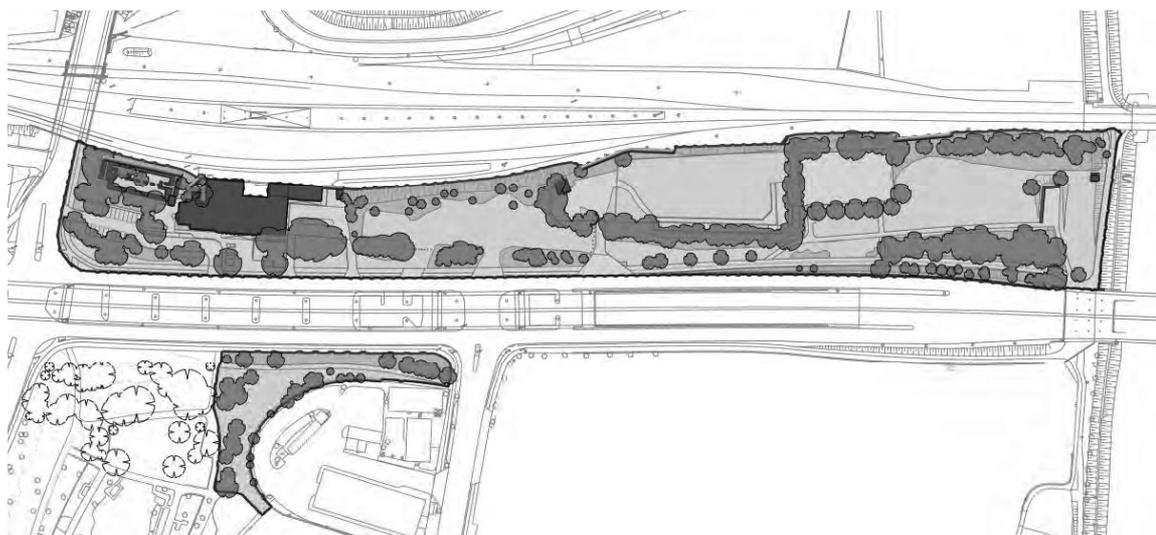
Es wird deutlich, dass der Bahnhofplatz als Gesamtheit einer grundlegenden Neustrukturierung bedarf.



**Mauern:**

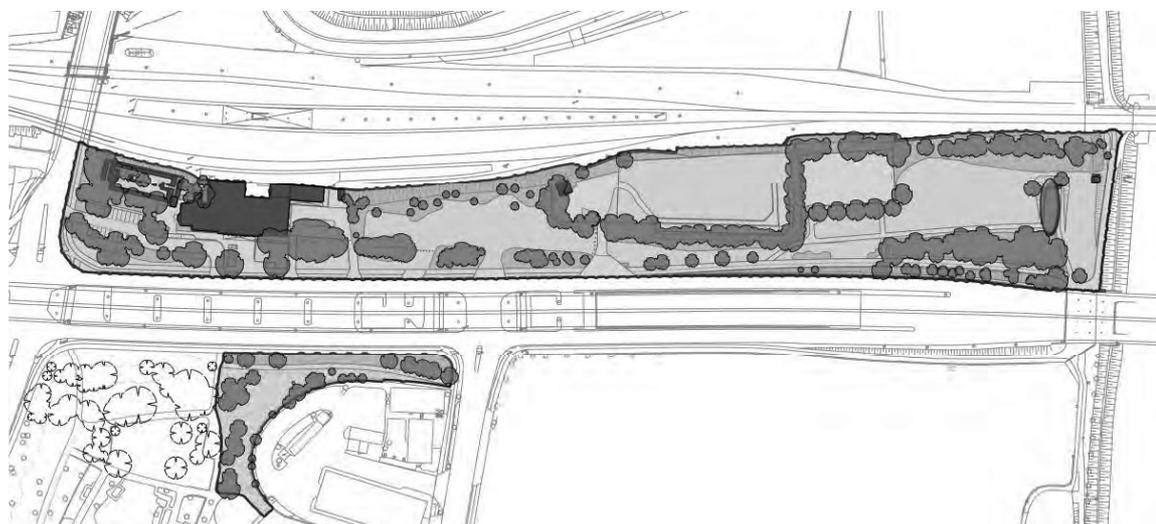
Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere Stützmauern. Hauptsächlich handelt es sich hierbei um Klinkermauern. Diese Mauern sind größtenteils für die Höhenabwicklung notwendig.

Insgesamt sollten die Stützmauern auf Ihre Standfestigkeit und Notwendigkeit überprüft werden. Viele der Mauern befinden sich zurzeit hinter Absperrungen. Sofern diese wieder frei zugänglich gemacht werden, sollte hier eine Untersuchung auf Unbedenklichkeit stattfinden.

**Sitzplatz an der Weser:**

Von dem Platz ist eine schöne Sicht auf das andere Weserufer gegeben. Allerdings ist auf Grund der Verlärmung der Fläche nur von kurzen Aufenthalten auszugehen. Der derzeitige Platz betont nicht den vorhandenen Hügel als Aussichtspunkt.

Historisch befand sich an diesem Ende der Wallanlagen, auf der Weser Bastion, ein Aussichtshügel. Dieser Aussichtshügel sollte, angelehnt an die Historie, deutlicher herausgearbeitet werden. Zudem ist der derzeitige Aufenthaltsbereich sehr groß für die vorhandene Nutzung ausgelegt und wirkt dadurch kahl und verlassen.

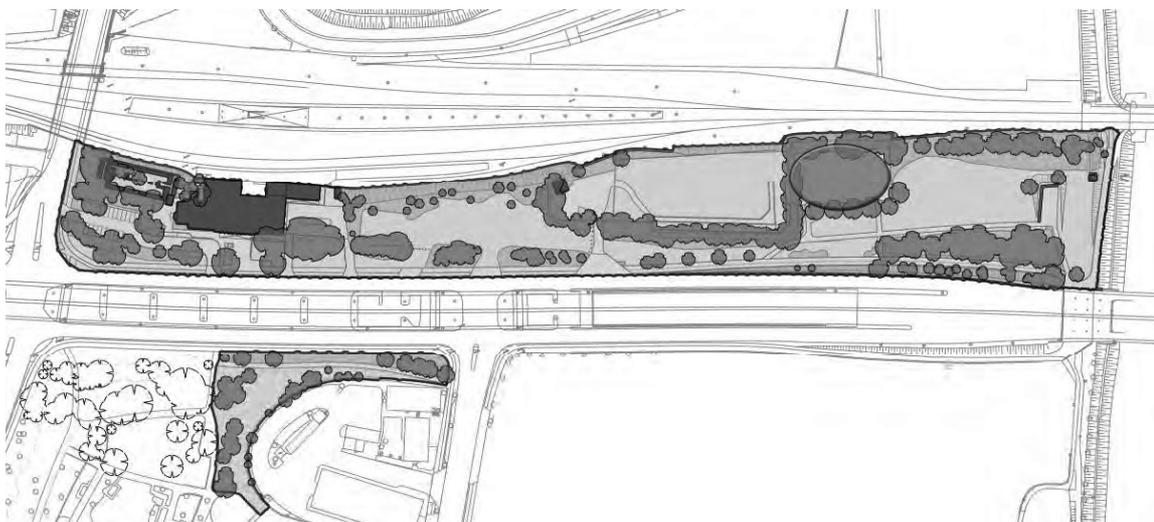


**Bolzplatz:**

Der Bolzplatz ist aus Rotgras aufgebaut und mit einem Ballfangzaun komplett eingefriedet. Die zwei Eingänge sind in den Zaun als ca. 2 m hohe Öffnungen integriert. Auf dem Rotgrasplatz stehen zwei Andeutungen für Fußballtore und ein sehr maroder Basketballkorb.

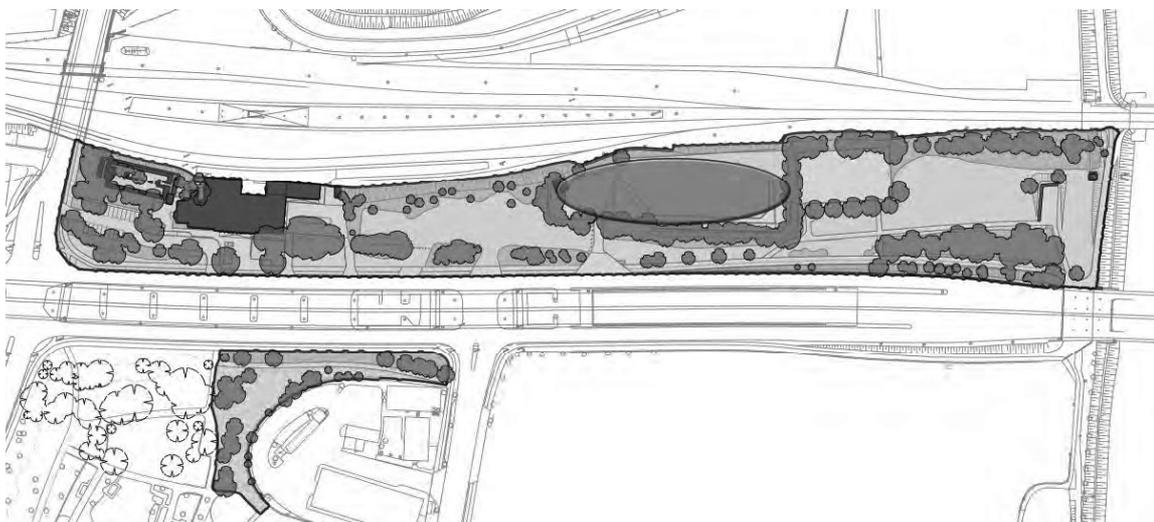
Der Platz ist bis auf den Basketballkorb in einer gerade noch akzeptablen Verfassung. In den nächsten Jahren steht eine Sanierung der Fläche an. Nach Aussage der Bezirksingenieurin wird der Bolzplatz vor allem abends und am Wochenende genutzt. Es scheint sich hier um eine regelmäßige Nutzung von bestimmten Gruppen zu handeln, aber nicht um eine vollständige Auslastung des Bolzplatzes. Eine der Gruppen kümmert sich zum Teil um die Pflege des Platzes.

Der Platz liegt relativ weit weg von regelmäßig genutzten Wegeverbindungen und erfährt hierdurch wenig soziale Kontrolle. Auch ist ein zufälliges Treffen durch seine abseitige Lage eher unwahrscheinlich. Eine Lage in der Nähe von Kreuzungspunkten, z.B.: beim Bahnhofsvorplatz, wäre für eine intensivere Nutzung vorteilhaft. Zudem würde die Anlage und somit das Angebot der Stadt an die Bürger mehr in das Bewusstsein der Anwohner gerückt.



**Lagerplatz:**

Der Lagerplatz des Umweltbetrieb Bremen besteht aus zwei, durch Zäune voneinander getrennten, Bereichen. Der eine Teil gehört als Lagerplatz zu dem Bezirk Neustadt und der andere Bereich zu dem Bezirk Mitte/Altstadt. Die gesamte Fläche ist mit einem Zaun umgeben. Es sind zum Teil Schuppen und mit Schotter befestigte Wege auf dem Gelände vorhanden. In der weiteren Planung sollte überprüft werden, ob eine Verkleinerung der Lagerfläche für die Bezirke möglich wäre. Bei einer gesamtheitlichen Betrachtung fällt auf, dass der Lagerplatz mitten in der Grünanlage liegt, diese in zwei Teile zergliedert und eine Blickbeziehung zwischen Weser und Neustadtbahnhof verhindert.

**Bunker:**

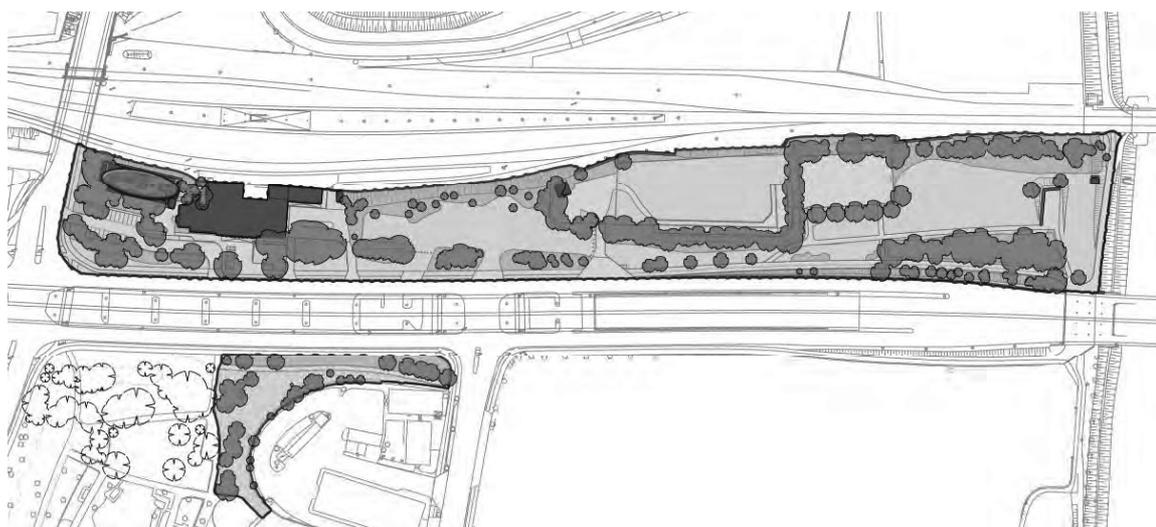
Auf dem Bremer Stadtgebiet stehen 108 Hochbunker. Bunker gehören im allgemeinen der Bundesrepublik Deutschland. Die Stadtgemeinde Bremen hat jedoch 34 von den 108 Bunkern in ihrem Besitz.

Beim Hochschutzbunker am Neustadtbahnhof konnten die Eigentumsverhältnisse nicht eindeutig geklärt werden. Es handelt sich hierbei um die einzige Luftschutzanlage Bremens ohne Dach. Das Bauvorhaben wurde während des II. Weltkrieges eingestellt und nie vollendet. Oberirdisch ist nur ein Geschoss zu erkennen, darunter befindet sich eine weitere Ebene. Der Bauträger des Bunkers war damals die Reichsbahn.

Es handelt sich hierbei um eine Bunkerruine. Die sichtbaren Mauern sind augenscheinlich noch stabil. Kleine Ecken sind aus der Mauer herausgebrochen. Zwischen den Mauern und auf dem unterirdischen Teil des Hochbunkers wachsen Bäume.

Für den weiteren Umgang mit dem Bunker innerhalb der Planung wäre es notwendig, eine genaue Vermessung und Einschätzung der Stabilität des Bunkers zu veranlassen.

Um den Eingang nach Woltmershausen visuell zu öffnen und auch das Bahnhofsgebäude mehr in den Blickpunkt zu rücken, wäre es wünschenswert, zumindest den sichtbaren Teil des Bunkers zu entfernen und auf dem Bunker eine Bewegungsfläche anzulegen.



### **Grünflächen:**

Die Begrünung der Fläche scheint größtenteils durch spontane Vegetation überformt zu sein. In Teilen sind Pflanzungen in die vorhandenen Strukturen eingefügt worden. Ein zusammenhängendes Konzept für die Gesamtfläche fehlt. Bei einer Überplanung sollte hier ein Konzept für die Fläche entwickelt werden, welches auch die möglichen Sichtbeziehungen zwischen Weser und Neustadtbahnhof einbezieht.

### **Bahndamm:**

Die Gleise der Linie nach Oldenburg verlaufen von der Weser bis jenseits der Carl-Francke-Straße auf einem Damm, der im Bereich des Untersuchungsgebietes stark begrünt ist und streckenweise alten Baumbestand aufweist.

Die Begrünung besteht hauptsächlich aus undurchdringlichen Brombeersträuchern. In Teilen befinden sich auch Schneeballsträucher. Der Baumbestand entlang der Gleise ist recht unterschiedlich und folgt keinem erkennbaren Konzept.

Die Begrünung stellt einen grünen Abschluss zu den Gleisen dar und schirmt die Fläche optisch von der Bahn ab. Zu prüfen wäre, ob eine Baumreihe oder einzelne Baumgruppen entlang der Gleisanlage diesen Effekt noch verstärken könnten.

**Sträucher:**

Die Sträucher dienen meist der Abgrenzung zwischen Straßenraum bzw. Bahntrasse und Grünanlage. Die Strauchflächen liegen häufig etwas erhöht zu den umgebenden Flächen. Es handelt sich vorrangig um Brombeeren, Schneeball und Knallerbse.

Zu der Straße und somit zur Neustadt wäre eine bessere Einsichtigkeit sinnvoll, die zu einer visuellen Anbindung an das hinter der großen Straße liegende Wohngebiet führt und eine soziale Kontrolle ermöglicht.

Zu der Bahnlinie sind die Brombeersträucher zum einen ein Schutz vor unbefugtem Betreten der Bahngleise und zum anderen ein deutlicher Abschluss der Grünfläche, da hier die Bahn mit dem Bahndamm ein unüberwindliches Hindernis zwischen Woltmershausen und der Grünanlage darstellt.

**Parkbäume:**

In der Parkfläche sind vorrangig heimische Laubbäume vorzufinden. Es macht den Eindruck, dass sich die meisten Bäume durch Aussaat in den Strauchflächen wild angesiedelt haben.

Bei den Bäumen handelt es sich hauptsächlich um folgende Arten:  
Ahorn, Akazie, Buche, Eiche, Erle, Kirsche, Linde, Pappel, Platane.

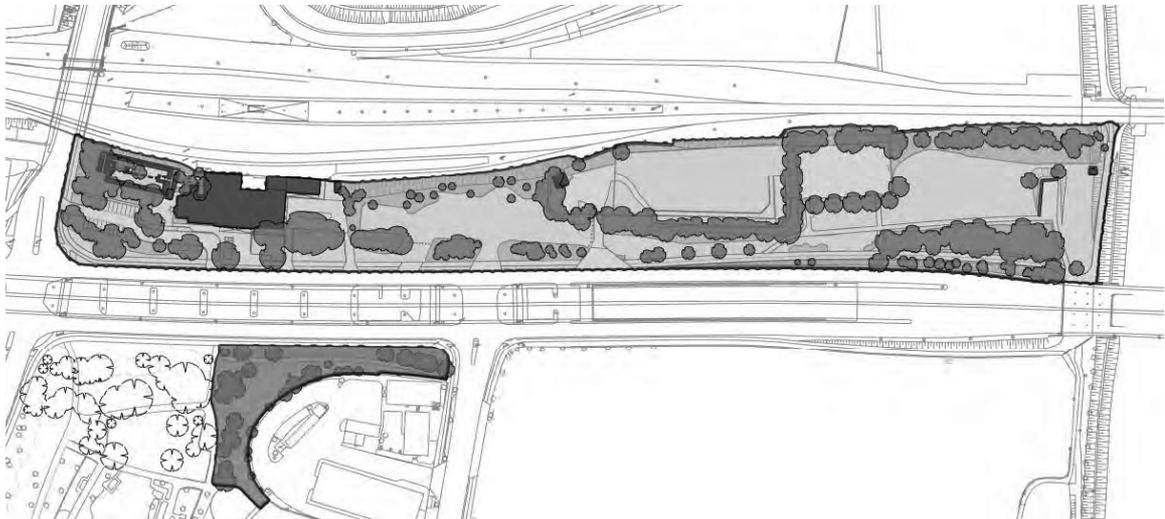
Derzeit blockieren die Bäume Sichtbeziehungen zwischen der Weser und dem Neustadtsbahnhof und zergliedern die wenigen offenen Wiesenflächen. Insgesamt ist die Lage der Baumstandorte zu überprüfen und gemäß dem zukünftigen Planungskonzept zu ordnen.

**Verbindungsstück zwischen Hohentorspark und Friesenwerder:**

Die Fläche liegt zwischen dem Zollamt und der Oldenburger Straße. Es ist das Verbindungsstück, welches den Hohentorspark mit der Grünfläche am Friesenwerder zusammenführt.

Der Weg sollte überarbeitet und baulich den Wegen im Hohentorspark angeglichen werden. Die Pappeln am Rand sind auf ihre Standfestigkeit zu überprüfen.

Insgesamt kennzeichnet die Wegeverbindung ein wenig einladender Charakter. Auf der einen Seite befinden sich sehr dicht am Weg die Sträucher und auf der anderen Seite grenzt entweder das Gebäude oder Wildaufwuchs von Bäumen an. Hierdurch erhält der Weg eine schleusenartige, verdunkelte Ausstrahlung und wird wenig genutzt. Bei einer weiteren Planung sind die Zugangssituation und die Anbindung an die Wegeführung des Hohentorsparks zu überprüfen.



## 5.2 Defizite und Potenziale

Die Bestandsaufnahme des Untersuchungsbereichs hat Defizite und Potenziale aufgezeigt, die in verschiedenen Handlungsfeldern zusammengefasst und gegenübergestellt werden, um die Entwicklungsziele zu ermitteln.

Handlungsfeld	Defizite	Potenziale
<p>Nutzungen (Funktion)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung des Wallanlagenrings durch Fehlnutzungen und fehlende räumliche Beziehungen</li> <li>- Grünanlagen ohne Nutzungs- und Gestaltungsqualität / Sitzplatz an der Weser außer Funktion</li> <li>- Brachliegende Fläche mit Bunker</li> <li>- Leerstände im Bahnhofsgebäude</li> <li>- Lagerplatz Umweltbetrieb Bremen mit ungenutzten Flächen</li> <li>- Bolzplatz in unattraktiver Lage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integration in den Wallanlagenring möglich durch Aufwertung der Nutzung</li> <li>- Lage an der Weser mit Aussicht auf Altstadtseite</li> <li>- Entwicklungspotenziale für Bahnhofsgebäude durch zentrale Lage gegeben</li> <li>- Ggf. Flächenreduzierung des Lagerplatzes möglich</li> <li>- Lage des Bolzplatz im Bereich veränderbar</li> </ul>
<p>Gebäude / Freianlagen (Gestaltung / Stadtbild)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilstück des Wallanlagenrings durch mangelnde Gestaltung nicht wahrnehmbar: niedriges Gestaltungsniveau / Sitzplatz an der Weser sanierungsbedürftig</li> <li>- Bahnhofsgebäude sanierungsbedürftig</li> <li>- Bunkeranlage notdürftig gesichert / Ruine / verwilderter Bewuchs</li> <li>- Allgemein ungeordnetes Umfeld des Bahnhofsgebäudes: Parkplatz mit Zufahrt und Zugang mit Fahrradständern zergliedern ungeordnet die Fläche vor der Bahnhofsfassade</li> <li>- Lagerplatz und Bolzplatz vermitteln sanierungsbedürftigen Eindruck</li> <li>- Einige nicht zurück gebaute Ein- und Ausfahrten an der Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integration in den Wallanlagenring möglich durch Neugestaltung</li> <li>- Evtl. Investition des Bahnhofseigentümers in ca. 5 Jahren</li> <li>- Bunker ohne Nutzung kann geschliffen werden</li> <li>- Ersatzflächen für Stellplätze unter der Hochstraße</li> <li>- Flächenverkleinerung des Lagerplatzes und ggf. Verlagerung Bolzplatz eröffnen Optionen für Neugestaltung der Grünanlagen</li> <li>- Bereinigung der Straßennebenanlagen</li> </ul>

Handlungsfeld	Defizite	Potenziale
Immissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hohe Belastungen durch Lärmimmissionen vom Straßen- und Schienenverkehr</li> </ul>	
Einbindung / Wegenetze (Funktion/Vernetzung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Isolierte Lage des Untersuchungsgebiets durch Hauptverkehrsstraßen / Hochstraße (B75) sowie die Bahnlinie</li> <li>- Schlechte Anbindung des Schienenverkehrs an den ÖPNV</li> <li>- Radwegführung von der Stephanibrücke in den Stadtteil ist ungenügend ausgebaut und unattraktiv</li> <li>- Das ungestaltete Bahnhofsumfeld unterbricht den Wallanlagenring / verhindert die optische Verbindung zum Hohentor und der Alten Neustadt</li> <li>- Eingangssituation nach Woltmershausen ist ungestaltet / unattraktiv</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planung für Umbau der Kreuzung vorhanden</li> <li>- Sanierung des Haltepunkts in ca. 5 Jahren durch die DB</li> <li>- Prüfung der Anbindung an das ÖPNV-Netz</li> <li>- Ausbau des „Bike+Ride“ beabsichtigt</li> <li>- Optionen und Flächen für Ausbau des Wegenetzes für Radfahrer und Fußgänger vorhanden</li> <li>- Optionen und Flächen für Neugestaltungen / Aufwertung und optische Anbindung des Wallanlagenrings vorhanden</li> </ul>

Das Untersuchungsgebiet weist im Hinblick auf die Funktionalität, Gestaltung und Vernetzung im Stadtgebiet erhebliche Schwächen auf, bedingt durch die räumlich isolierte Lage zwischen der B75 und dem Bahndamm und den damit verbundenen erheblichen Belastungen durch Lärm.

Auf der anderen Seite wird deutlich, dass erhebliche Potenziale zur Minderung der Defizite und zur Aufwertung vorhanden sind.

### 5.3 Entwicklungsziele

Abgeleitet aus den erfassten Defiziten und Potenzialen können für das räumlich abgegrenzte Gebiet spezielle Entwicklungsziele definiert werden:

1. Vervollständigung Wallanlagenring Bremen
2. Integration des Bahnhofs Neustadt in den Ortsteil
3. Ausbildung eines Stadteileingangs Woltmershausen
4. Aufwertung der Radwegverbindung Neustadt / Woltmershausen / Altstadt

Ebenso wie die benachbarten Flächen des Schienenverkehrs und der Straßen bildet auch das Untersuchungsgebiet im Stadtraum eine Verbindungsachse – als Teilstück, das den Wallanlagenring schließt und als Korridor für Fußgänger und Radfahrer, die über die Brücke die Weser queren – und ist insofern mehr durch die Bewegung und Verbindung als durch den Aufenthalt geprägt. Das Leitbild der Entwicklung dieses letzten Teilstücks des Wallanlagenrings, das aufgewertet werden soll, kann unter dem Begriff „StadtGrenzen erfahren“ zusammengefasst werden.

## 6. Entwicklung konzeptioneller Planungsansätze

### 6.1 Erläuterung der konzeptionellen Planungsansätze

Leitidee des Konzeptes ist eine einfache landschaftliche Gestaltung im Stil der historischen Wallanlagen (siehe Kap. 2) mit einem überhöhten Aussichtspunkt an der Weser, einem baumbestandenen Parkweg durch offene Rasen- und Wiesenflächen mit tiefen Blickbeziehungen auf besondere Situationen und eine differenzierte Raumbildung durch gezielt angelegte Pflanzungen.

Der Friesenwerder wird als in sich zusammenhängender Freiraum konzipiert. Ein neuer, großzügiger zentraler Weg, der aus der Zusammenlegung des straßenbegleitenden und des grünzugsinternen Weges entsteht, bildet das Rückgrat der Freiflächen auf dem Friesenwerder. Dieser Weg soll als Reminiszenz an die Geschichte des Friesenwerder, der vom 17. bis ins 19. Jahrhundert überwiegend Gartenland war, durch langschürige Blütenwiesen führen und durch Obstbäume begleitet werden.

Entlang der Oldenburger Straße sind auf den bisherigen Flächen des Geh- und Radweges neue Reihen von Großbäumen vorgesehen, wodurch der Grünzug mehr Raum erhält. Der Grünzug selbst wird – in Entsprechung zu seiner Historie und vorhandenen Pflanzungen – insbesondere durch Kirschbaumpflanzungen an den Rändern und entlang des zentralen Weges charakterisiert. Die Grünanlage wird durch Geländemodellierung zu einer einheitlichen Fläche zusammengezogen. Auflockernde Pflanzungen an den Parkrändern verleihen ihm verschiedene abwechslungsreiche Bilder und Räume.

Der Aussichtspunkt an der Weser wird durch einen Rückbau der Platzfläche, eine Aufhöhung und eine Überhöhung mittels Baumpflanzungen und Sitzmauer landschaftlich gestaltet und besonders betont. In dieser Form greift er den historisch bis etwa 1870 vorhandenen Aussichtshügel auf der Weser-Bastion der Neustadtwallanlagen auf.

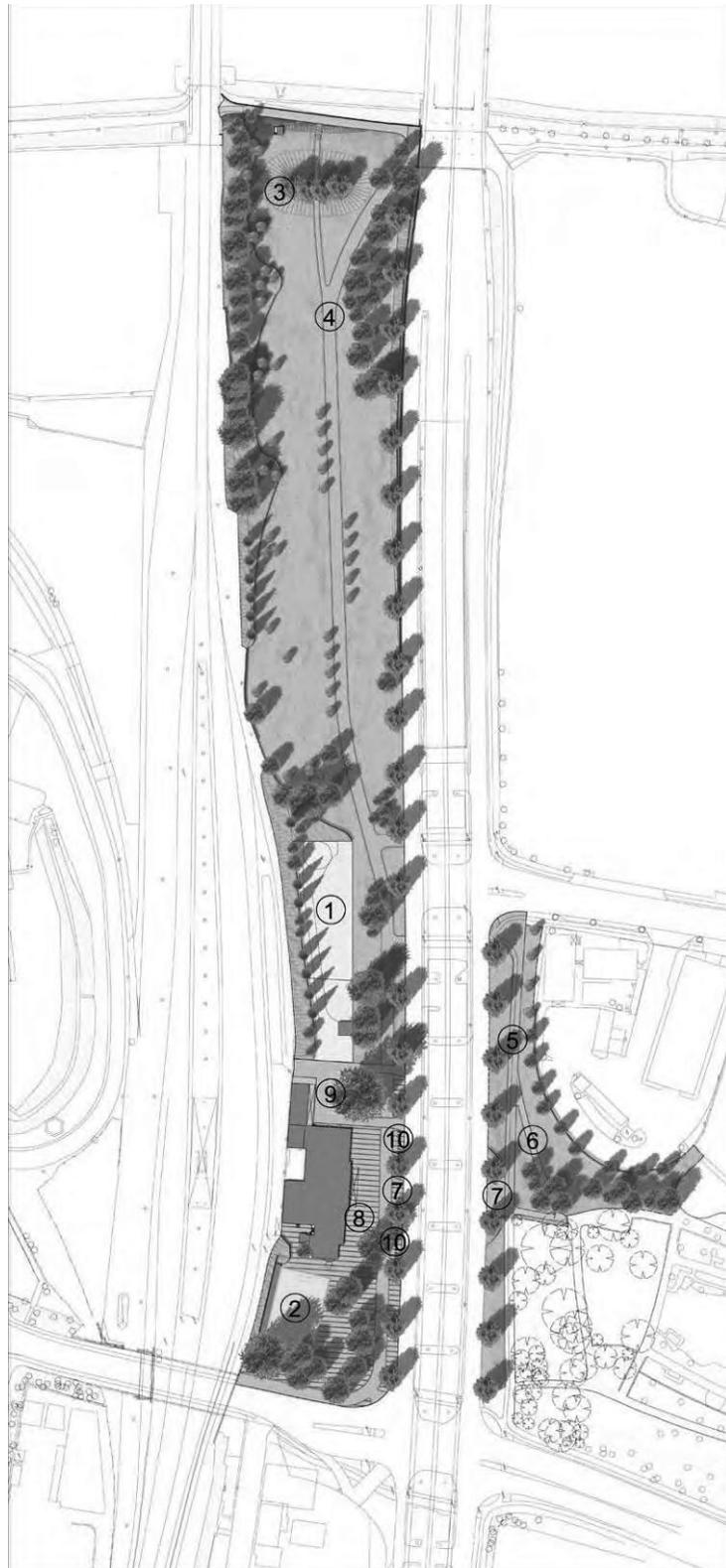
Das Bahnhofsumfeld wird im Rahmen einer großflächigen, einheitlichen Platzgestaltung geordnet und als Adresse neu definiert. Das Bahnhofsgebäude wird wieder in den Fokus des Betrachters und Nutzers gerückt, eine platzartige Öffnung auf der Seite des Hohentorsparkes eröffnet einen zentralen Blick auf das Entree des Bahnhofsgebäudes.

Der Lagerplatz und der Bolzplatz werden in der Grünanlage räumlich verlagert, an das Bahnhofsgelände angeschlossen und verkleinert. Der Parkplatz wird von einer Seite auf die andere Seite des Bahnhofsgebäudes verlegt und teilt sich die Erschließung mit dem jetzt benachbarten Lagerplatz. Der Bolzplatz muss in neuer, exponierter Lage am Bahnhof eine besonders starke Gestaltung in Bezug auf Materialien, Formen und Farbgebung erfahren. Die Radstellplätze verteilen sich entlang der Oldenburger Straße.

Die Zusammenlegung von baulicher Infrastruktur im Bahnhofsumfeld ermöglicht eine Gestaltung der freien Grünflächen zu einem zusammenhängenden, großzügigen Park.

Der straßenbegleitende und der grünzugsinterne Weg randlich des Hohentorsparkes werden, analog der Situation auf dem Friesenwerder, zu einem großzügigen Rad- und Fußweg zusammengelegt, während auf den bisherigen, straßenbegleitenden Rad-/Fußwegeflächen Grünflächen mit Großbäumen neu angelegt werden.

## 6.2 Konzept :



Konzeptplan

## Erläuterung:

1. Der **Lagerplatz** wird verlegt und verkleinert. Durch die neue Lage kann er durch die bestehenden Einfahrten erschlossen werden und benötigt nicht eine eigene Zufahrt, durch die Grünfläche.
2. Der **Bolzplatz** wird verkleinert und in einen zentraleren Bereich verlegt. Da er sich hier im Eingangsbereich nach Woltmershausen befindet ist eine ansprechende Gestaltung des Sportplatzes unabdingbar.
3. Der **Aussichtspunkt** wird durch eine neue Höhenplanung deutlicher hervorgehoben und durch die Pflanzung von Bäumen auf der Kuppel findet eine optische Aufhöhung statt. Der Sitzplatz wird verkleinert und ist unter den Bäumen vorgesehen.
4. Die doppelte **Wegeführung** wird aufgehoben. Der Weg vom Amt für Straßen und Verkehr führt gemäß des Konzepts durch die Grünanlage zur Innenstadt.
5. Der **Weg vom Amt für Straßen und Verkehr** auf der anderen Seite der Straße wird auch in die Parkanlage verschoben. Eine direkte Verbindung zum Weg in den Friesenwerder wird hier angestrebt.
6. Eine neue **Wegeverbindung** in den Hohentorspark von dem neuen Weg ist vorgesehen.
7. Angedeutete **Verbindung** zwischen Bahnhofsgebäude und Hohentorspark durch Pflasterung in der Sichtachse zum Bahnhof und Unterbrechung der Baumallee.
8. Klare Strukturierung des **Bahnhofsvorplatzes** mit einheitlichem Bodenbelag über die gesamte Fläche.
9. Die **Parkplätze** wurden verlegt und die Anzahl verringert. Die Parkplätze befinden sich gemäß der momentanen Grundstücksaufteilung auf privaten Grund.
10. Die **Fahrradstände** sind vor dem derzeitigen Haupteingang des Bahnhofsgebäudes zwischen der Straße und dem Fuß-/ Radweg vorgesehen.
11. Es entsteht eine zusammenhängende **Grünfläche**.

### 6.3 Beispielbilder:



#### **Aussichtspunkt:**

Ein durch Bäume auf der Kuppel optisch erhöhter Aussichtspunkt in Dänemark (Mader 2010, S. 43)



#### **Material:**

Für den Vorplatz kann z.B. das Bremer Pflaster (siehe Beispielbild) verwendet werden. Dieses kann durch eine andere Anordnung ein neues Bild erzeugen.



**Rad- / Fußweg:**

Ein breiter Weg (möglichst aus Asphalt oder einem anderen glatten Material) der von allen genutzt werden kann sollte durch eine Wildblumenwiese führen.

**Bolzplatz:**

Bei Verlagerung des Bolzplatzes an eine zentralere Position sollte dieser attraktiv und auffällig als prominenter Punkt gestaltet werden. Hier als Beispiel für eine gelungene Gestaltung die Sportanlage Heerenschuerli in Zürich.



## **7. Empfehlung zum Verfahren / Erforderlichkeit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet**

Die Untersuchung des Bereiches vom Neustadtsbahnhof bis zur Weser hat gezeigt, dass die bereits in den vorbereitenden Untersuchungen von 2006 festgestellten städtebaulichen Missstände im Sinne des Baugesetzbuches weiterhin vorhanden sind. Darüber hinaus ist eine Erweiterung des Sanierungsgebietes „Hohentor / Alte Neustadt“ auf die Grünflächen von der Grenze des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets bis zur Weser für die Reparatur des Stadtgrundrisses durch eine Entwicklung des letzten Teilstücks des Wallanlagenrings um die Bremer Innenstadt von großer Bedeutung. Diese Anlage ist in ihrer Vollständigkeit in Deutschland einmalig.

Abgrenzung des Erweiterungsgebietes siehe Plan in der Anlage.

### **7.1 Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses**

Die im Mai 2006 abgeschlossenen vorbereitenden Untersuchungen gemäß §141 BauGB stellten fest, dass vor allem in den baulich/städtebaulichen Bereichen im Hohentor und der Alten Neustadt erhöhter öffentlicher Interventionsbedarf gegeben ist. Im Hinblick auf die städtebaulichen Missstände wird die stadtstrukturelle Situation des Gebietes benannt. Das aktuell in dieser Expertise untersuchte Gebiet befindet sich teilweise innerhalb des bereits ausgewiesenen Sanierungsgebietes, zusätzlich wurde im Kontext des Wallanlagenrings der Bereich zwischen dem Sanierungsgebiet und der Weser untersucht. Die vorbereitenden Untersuchungen benannten bereits im integrierten Handlungskonzept die Aufwertung der Grünanlagen und des Bahnhofsvorplatzes, die Wegebeziehung zwischen dem Quartier und dem Bahnhof sowie den Zugang zum Wasser und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität als erforderliche Maßnahmen.

Die Untersuchungen in dieser Expertise zeigen, dass der Interventionsbedarf weiterhin besteht. Für den potenziellen Erweiterungsbereich wird festgestellt, dass stadtstrukturelle Mängel in der Gestalt der ungenügenden und sanierungsbedürftigen Ausprägung des Teilstücks des Wallanlagenrings bestehen. Die Konzeptplanungen machen deutlich, dass durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen im Sinne des §136 ff BauGB ein erhebliches Potenzial für Maßnahmen, die die städtebaulichen Missstände beheben, gegeben ist.

Bei der Beurteilung der städtebaulichen Missstände gem. §136 (2) BauGB muss berücksichtigt werden, dass die Erforderlichkeit der Erweiterung des Sanierungsgebiets aus den vorhandenen Missständen im Sanierungsgebiet resultiert und die Maßnahmen, die eine Erweiterung erfordern, wiederum Auswirkungen auf das gesamte Gebiet erzielen sollen. Insofern ist die Betrachtung und Bewertung der

Misstände und beabsichtigten Maßnahmen im Kontext der städtebaulichen Entwicklungsziele des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Hohentor / Alte Neustadt“ zu sehen. Besonders die Zielsetzungen im Hinblick auf die Funktionsstärkung und Stabilisierung des Wohn- und Arbeitsstandortes können durch eine stärkere Anbindung an die Quartiere der Altstadtseite erreicht werden.

Aktuell zeigt das Innenstadtkonzept 2020 deutlich auf, dass wesentliche Potenziale für die Bremer Innenstadt und die umliegenden Quartiere in der Entwicklung und Vervollständigung des Wallanlagenrings liegen. Besonders die Gebiete links der Weser sollen durch den Ringschluss der Wallanlagen eine attraktive und aktive Anbindung an die Altstadt erhalten, um die Standortnachteile zu mindern. Das Teilstück am Friesenwerder zwischen dem Neustadtbahnhof und der Weser stellt eine Schlüsselmaßnahme dar, mit der die Maßnahmen im Sanierungsgebiet „Hohentor / Alte Neustadt“ mit den Entwicklungszielen des Innenstadtkonzepts 2020 verzahnt werden.

Die Untersuchungen in dieser Expertise stellen fest, dass städtebaulichen Misstände gem. §136 (2) Ziffer 2 vorliegen: Wie in der Übersicht der Defizite und Potenziale dargestellt, ist das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben durch eine mangelnde Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Durch die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sollen gemäß §136 (4) Nr.4 „die vorhandenen Ortsteile erhalten, erneuert und fortentwickelt werden, die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes verbessert und den Erfordernissen des Denkmalschutzes Rechnung getragen werden.“

Deshalb wird empfohlen, das untersuchte Erweiterungsgebiet im Sinne des §142 durch Beschluss förmlich als Sanierungsgebiet festzulegen.

## 7.2 Wahl des Programms der Städtebauförderung

Die Erhaltung und Aufwertung des vollständigen Wallanlagenrings in Bremen ist, wie im Konzept „Bremen Innenstadt 2020“ dargestellt, für die Gesamtentwicklung der Innenstadt und der angrenzenden Stadtteile von besonderer städtebaulicher Bedeutung. In dieser Hinsicht sind für die Behebung der Mängel der Anbindung des Sanierungsgebiets und des Stadtteils Woltmershausen in ihrer städtebaulichen Randlage bzw. isolierten Lage neben den Verkehrsanlagen der B 75 und dem Bahndamm an die Innenstadt übergreifende Maßnahmen notwendig. Besonders der untersuchte Bereich ist als Verbindungskorridor zwischen der Stephanibrücke am westlichen Rand der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen auf der linken Weserseite von immenser Bedeutung. In diesem Sinne kann die Einbettung der Maßnahmen im untersuchten Bereich in das Gesamtkonzept für die Bremer Innenstadt erfolgen.

Gleichzeitig soll der Stadtgrundriss im Sinne der Stadtreparatur erhalten werden, die Sanierung und die Pflege der historischen Stadtstruktur mit dem Wallanlagenring trägt zur Sicherung und Bewahrung des städtebaulichen Erbes in Bremen maßgebend bei.

Der Wallanlagenring kann als Gesamtanlage nach Aussage des Bremer Landesamtes für Denkmalpflege als eine erhaltenswerte Anlage im Sinne eines städtebaulichen Denkmals eingestuft werden.

Die Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz hat das Gebiet im März 2013 bereist. In der Stellungnahme bzw. den Empfehlungen der Expertengruppe wird der Konzeptansatz zur Wiederherstellung der historischen Anlage und der Erhaltung des Stadtgrundrisses ausdrücklich gewürdigt. So wird die Wiederherstellung des historischen Wallanlagenrings als „hervorragende städtebauliche Leitidee“ bezeichnet. Es wird festgestellt, dass „der historische Stadtgrundriss (...) als Referenzrahmen für die weitere bauliche Entwicklung dienen“ kann. Die bereits durchgeführten Maßnahmen „unterstreichen das Ziel, eine historische Anlage in zeitgemäßer Weise für das städtische Leben nutzbar zu machen“.

Gemäß der VV Städtebauförderung 2012 bzw. 2013 können die Mittel der Finanzhilfen des Bundes zur Förderung des städtebaulichen Denkmalschutzes eingesetzt werden u.a. für die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung. Im Sinne der Programmstrategie nehmen bei der Erhaltung des Stadtgrundrisses bzw. der visuellen Integrität der historischen Stadtkerne öffentliche Bauten und Räume, darunter Parks und Gärten eine wichtige Rolle ein.

Deshalb wird empfohlen, das Erweiterungsgebiet in das Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ aufzunehmen.

### **7.3 Erforderlichkeit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet**

Voraussetzung für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln des Bundes im Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz West“ ist eine räumliche Festlegung nach § 172 (1) Satz 1 Nr.1 BauGB oder als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB. Da die Festlegung einer Erhaltungssatzung mit dem entsprechenden Instrumentarium für das Gebiet nicht zielführend ist, ist die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebiets auf der Grundlage des § 142 ff BauGB notwendig.

## **7.4 Beteiligung / Vorbereitung der Sanierung gemäß BauGB**

Da die sich die Grundstücke des Erweiterungsgebietes ausschließlich im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen befinden, ist eine Erörterung mit betroffenen Eigentümern nicht notwendig. Die Beteiligung der betroffenen Nutzer der Flächen gem. §137 BauGB erfolgt frühzeitig. Die Träger der öffentlichen Belange sind im Rahmen der Durchführung der Maßnahmen des Sanierungsgebiets Hohentor / Alte Neustadt an allen Planungen laufend beteiligt. Vorbereitende Untersuchungen für den Erweiterungsbereich sind nicht erforderlich, da ausreichende Beurteilungsgrundlagen durch die Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2006 und diese Expertise dargestellt werden (§ 141 (2) BauGB).

Die Bürgerbeteiligung wird im Rahmen des weiteren Verfahrens durch Beteiligung des Stadtteibeirats im Rahmen einer öffentlichen Sitzung gewährleistet.

## **7.5 Wahl des Sanierungsverfahrens**

Vor dem Hintergrund der erhobenen Daten und der erforderlichen Maßnahmen wird empfohlen, die Durchführung der Sanierung im vereinfachten Sanierungsverfahren vorzunehmen, da ein Ausschluss der besonderen Vorschriften nach §§ 152 bis 156a BauGB keine wesentlich Erschwernis der Durchführung der Sanierung erwarten lässt. Die Ziele der Sanierung wie die Erhaltung und Aufwertung des Wallanlagenrings sowie die Stärkung der Verbindungen zur Innenstadt sind ohne Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften durchführbar. Bodenwertsteigerungen im Sinne des § 154 BauGB sind nicht zu erwarten.



## **ANLAGEN**

Anlage 1: Schätzung der Maßnahmenkosten für Konzept 01

Anlage 2: Lageplan mit Abgrenzung des empfohlenen Erweiterungsgebiets

Anlage 3: Quellenverzeichnis / Abbildungsverzeichnis

**ANLAGE 01**  
**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet**  
**Hohentor / Alte Neustadt**  
 Konzept vom 12.04.2013

**500 Grünanlage**

Weg durch die Grünanlage mit Treppenanlage	215.000,00 €	
Aussichtspunkt gestalten	30.000,00 €	
Baumpflanzungen, Strauchpflanzungen und herstellen der blühenden Wiese incl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege	195.000,00 €	
Sportplatz erneuern		<i>Der alte Sportplatz wird erhalten und nicht verlegt (Kosten: 150.000,00 Euro)</i>
Erdmodellierungen im Bereich des Lagerplatzes	30.000,00 €	
Neuer Lagerplatz	63.000,00 €	
Abbruch und Rodungsarbeiten	230.000,00 €	
Baustelleneinrichtung	20.000,00 €	
<b>Summe Grünfläche Friesenwerder brutto</b>	<b>783.000,00 €</b>	

Darstellung der Kosten über den Preise bezogen auf die Quadratmeter	27.400,00	m <sup>2</sup>	28,58 €
---	-----------	----------------	---------

**700 Baunebenkosten**

Kampfmittelräumung	pschl. 110.000,00 €
Honorar	pschl. 160.000,00 €
<b>Summe 700 Baunebenkosten brutto</b>	<b>270.000,00 €</b>

**700 Zusammenstellung KG 500 und KG 700**

<b>KG 500 Baukosten brutto</b>	<b>brutto 783.000,00 €</b>
<b>KG 700 Nebenkosten brutto</b>	<b>brutto 270.000,00 €</b>
<b>Gesamtkosten Grünanlage brutto</b>	<b>brutto 1.053.000,00 €</b>

**ANLAGE 01**  
**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet**  
**Hohentor / Alte Neustadt**  
 Konzept vom 12.04.2013

<b>500</b>		<b>Bahnhofsvorplatz</b>	
	Befestigte Fläche Bahnhofsvorplatz anlegen mit Parkplatz und extra Rad- bzw. Fußweg		545.000,00 €
	Abwasseranlage pro m <sup>2</sup> gemäß statistischen Kostenkennwerten (BKI Freianlagen von 2009)		83.300,00 €
	Einbauten wie z.B.: Bänke, Papierkörbe, Fahrradständer		35.700,00 €
	Baumbepflanzung und Rasenansaat incl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege		15.000,00 €
	Abbruch und Rodungsarbeiten		50.000,00 €
	Bunker abbrechen, hierbei handelt es sich um eine grobe Schätzung. Jeder Bunker ist anders und erst eine genaue Untersuchung ermöglicht eine Angabe des Preises		<i>Der Bunker wird nicht abgerissen (Kosten: 160.000,00 Euro)</i>
	Baustelleneinrichtung		20.000,00 €
	<b>Summe Bahnhofsvorplatz brutto</b>		<b>749.000,00 €</b>
	Darstellung der Kosten über den Preise bezogen auf die Quadratmeter	7.960,00 m <sup>2</sup>	94,10 €
<b>700</b>		<b>Baunebenkosten</b>	
	Kampfmittelräumung		30.000,00 €
	Honorar		160.000,00 €
	<b>Summe 700 Baunebenkosten brutto</b>		<b>190.000,00 €</b>
<b>700</b>		<b>Zusammenstellung KG 500 und KG 700</b>	
	<b>KG 500 Baukosten brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>749.000,00 €</b>
	<b>KG 700 Nebenkosten brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>190.000,00 €</b>
	<b>Gesamtkosten Bahnhofsvorplatz brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>939.000,00 €</b>

**ANLAGE 01**  
**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet**  
**Hohentor / Alte Neustadt**  
 Konzept vom 12.04.2013

**500 Übergangsbereich zwischen Hohentorspark und Friesenwerder**

ASV-Weg von der Straße in die Grünfläche verlegen ohne neue Beleuchtung	140.000,00 €
Baumbepflanzung und Rasenansaat incl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege	20.000,00 €
Abbruch und Rodungsarbeiten	18.000,00 €
Baustelleneinrichtung	16.000,00 €
<b>Summe Übergangsbereich brutto</b>	<b>194.000,00 €</b>

Darstellung der Kosten über den Preise bezogen auf die Quadratmeter	5.400,00	m <sup>2</sup>	35,93 €
---	----------	----------------	---------

**700 Baunebenkosten**

Kampfmittelräumung	10.000,00 €
Honorar	50.000,00 €
<b>Summe 700 Baunebenkosten brutto</b>	<b>60.000,00 €</b>

**700 Zusammenstellung KG 500 und KG 700**

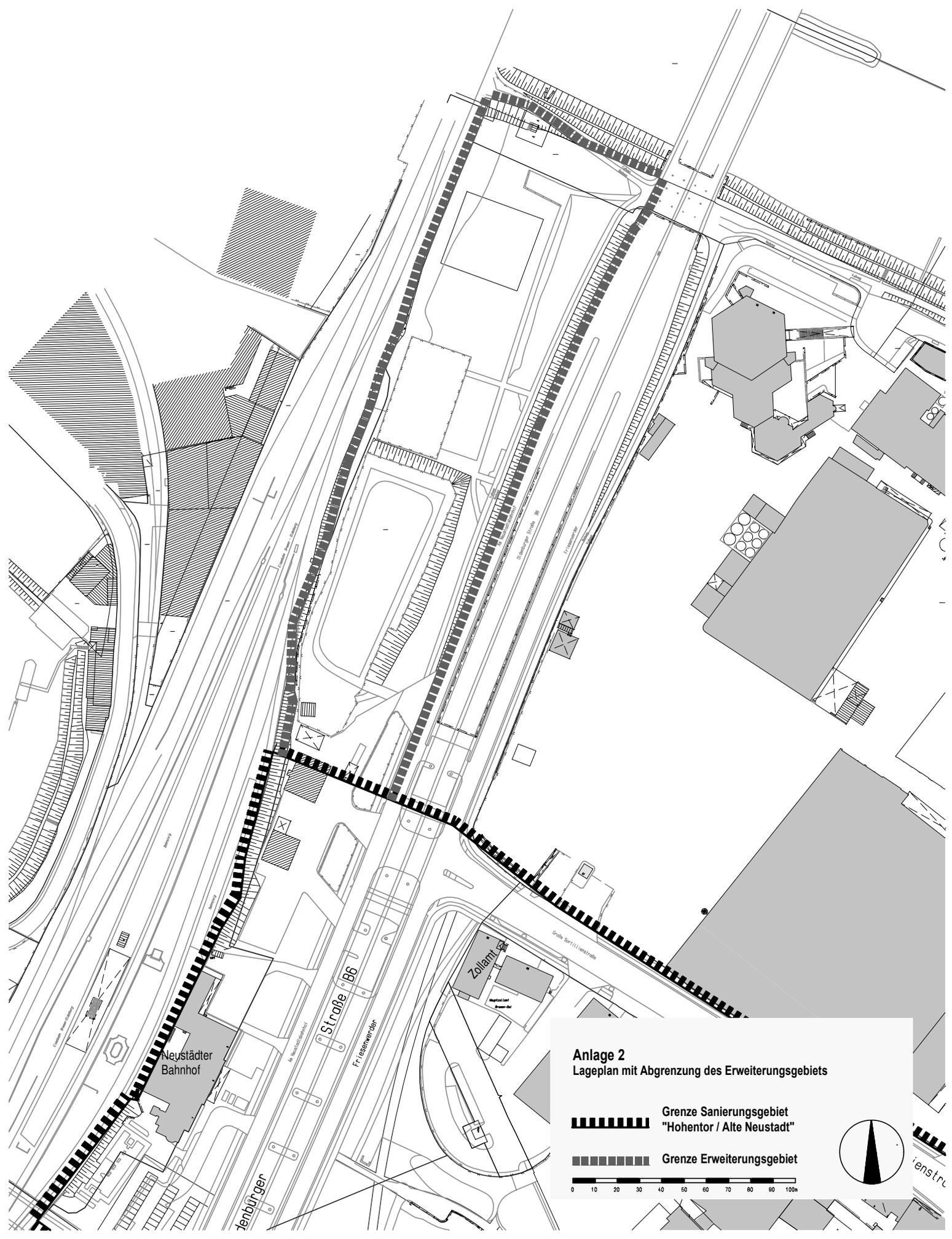
KG 500 Baukosten brutto	<b>brutto</b>	<b>194.000,00 €</b>
KG 700 Nebenkosten brutto	<b>brutto</b>	<b>60.000,00 €</b>
<b>Gesamtkosten Übergangsbereich brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>254.000,00 €</b>

**ANLAGE 01**  
**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet**  
**Hohentor / Alte Neustadt**  
 Konzept vom 12.04.2013

<b>700</b>	<b>Zusammenstellung der drei Bereiche</b>	
	Gesamtkosten Grünanlage (ohne Sportplatzverlegung <i>150.000,00 €</i> )	<b>1.053.000,00 €</b>
	Gesamtkosten Bahnhofvorplatz (ohne Bunkerabriss <i>160.000,00 €</i> )	<b>939.000,00 €</b>
	Gesamtkosten Übergangsbereich	<b>254.000,00 €</b>
	<b>Gesamtkosten KG 500 und KG 700 brutto</b>	<b>brutto 2.246.000,00 €</b>

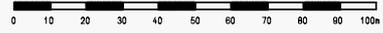
aufgestellt Bremen 24.06.2013

i.A. S. B. Knaut  
 Umweltbetrieb Bremen - Bereich Planung und  
 Bau



**Anlage 2**  
 Lageplan mit Abgrenzung des Erweiterungsgebiets

-  Grenze Sanierungsgebiet  
 "Hohentor / Alte Neustadt"
-  Grenze Erweiterungsgebiet



## **Anlage 3: Quellenverzeichnis / Abbildungsverzeichnis**

### **Bücher**

**Entwicklungsplan für die Bremer Neustadt** Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung und den Senator für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Europaangelegenheiten, August 1999 (Machleidt+Partner, Berlin)

**Stadtgrün Bremen**, Wallanlagen Bremen, Bremen 1997

**Bremer Innenstadt 2020**, Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Entwurf, Handelskammer Bremen; Endbericht, Stand Februar 2013

**STEK**, Stadtentwicklungskonzept Bremen, Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung, Bremen, Juni 1999

**Duntze, Joh. Hermann**: Geschichte der freien Hansestadt Bremen, Heyse J.G. Druck und Commission, Bremen 1851

**Hanspach, E.; Zippwald C.**: Neustadt-Wallanlagen Bremen. Ein Entwicklungskonzept. Diplomarbeit, FH Osnabrück 1999

**Hochschule Bremen (Hg.)**: Die Hochschule Bremen in der Neustadt, Bremen 2002

**Keller, Herbert**: Die Entwicklung des öffentlichen Grüns in der Freien Hansestadt Bremen, Dissertation 1958

**Kloos, Werner; Thiel, Reinhold**: Bremer Lexikon, 1997

**Schwarzwälder, Herbert**: Das große Bremen-Lexikon, 2002

**Thalenhorst, E.H. Carl Senator i.r. Dr.-Ing.**: Bremen und seine Bauten, 1952

**Mader, Günter**: Freiraumplanung, 2010

### **Internet**

SUBV, Bremer Umweltinformationssystem  
(<http://www.umwelt.bremen.de/de/detail.php?gsid=bremen179.c.4012.de>)

Eisenbahn-Bundesamt, 2007 (<http://www.eba.bund.de>)

Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2008  
([http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw\\_36\\_laerm\\_strasse\\_schiene.pdf](http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf))

Städtebauliche Lärmfibel Online, Stand: 08.07.2008 (<http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/index-1.htm>)

Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2003  
([http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw\\_34\\_laerm\\_messen\\_bewerten.pdf](http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_34_laerm_messen_bewerten.pdf))

## **Karten**

S. 8

Maßnahmenplan Sanierungsgebiet Hohentor/Alte Neustadt, GfS 2013

S. 11

Projekte Ringschluss der Wallanlagen; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 12

Bremen im Jahre 1641; Matthäus Merian (1593 - 1650); Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

S. 13

Nachdruck eines Kupferstichs 1796; Geoinformation Bremen

S. 14

Stadtplan aus 1811; Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

S. 15

Stadtplan 1837; Geoinformation Bremen

S. 16

Orientierungsplan 1894; Geoinformation Bremen

S. 17

Stadterweiterungsplan 1925; Stadtplanungsamt

S. 18

Stadtkarte Bremen 1938; Senator für Bau und Umwelt, Abt. Stadtplanung/  
Geoinformation Bremen

S. 19

Luftbild von Bremen 1945; Credit: PVT Harvey B. DeVoe Jr. #  
<http://thebigfoto.com/world-war-2-trolley-missions>

S. 20

Aufbauplan vom Gartenbauamt 1950-1952; Umweltbetrieb Bremen

S. 21

Bebauungsplan 1960; SUBV

S. 22

Planung vom Gartenbauamt; Umweltbetrieb Bremen

S. 23

Überlagerung des alten Verlaufs der Neustadtwallanlagen mit dem heutigen Bestand;  
Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 25

Wallanlagenkonzept von Stadtgrün aus dem Jahre 2002; Umweltbetrieb Bremen

S. 26

Untersuchungsgebiet; GfS 2013

S. 28

Bahnhofsareal Neustadtsbahnhof; DB Services Immobilien GmbH, Strecke 1500

S. 36

Skizze Wege; Umweltbetrieb Bremen 2013

Skizze Ein- und Ausfahrten; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 37

Skizze Bahnhofsvorplatz; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 38

Skizze Mauern; Umweltbetrieb Bremen 2013

Skizze Sitzplatz an der Weser; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 39

Skizze Bolzplatz; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 40

Skizze Lagerplatz; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 41

Skizze Bunker; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 43

Skizze Anschluss Hohentorspark; Umweltbetrieb Bremen 2013

S. 48

Konzeptplan; Umweltbetrieb Bremen 2013

## **Bilder**

S. 50

Foto Aussichtspunkt: Entnommen aus: Mader, Günter: Freiraumplanung, 2010, S. 43

Foto 1 Material; 2013; Umweltbetrieb Bremen

Foto 2 Material: <http://www.haz.de/Hannover/Aus-den-Stadtteilen/Mitte/Viel-Verkehr-auf-engem-Raum>

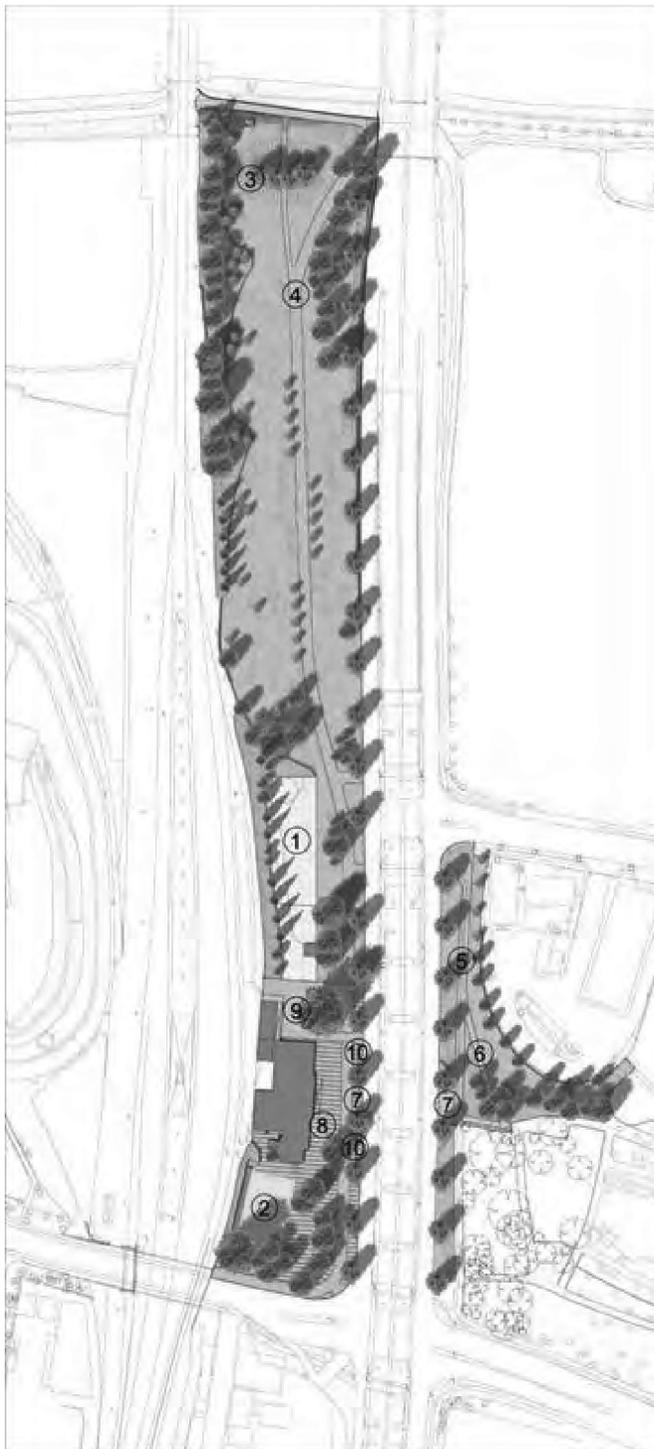
S. 51

Foto Fahrrad-/Fußweg: [www.west8.com](http://www.west8.com)

Fotos Bolzplatz: <http://www.competitionline.com/de/projekte/43832> und <http://www.swiss-baseball.ch/wp-content/uploads/2010/08/heerenschuerli.jpg>;

[http://www.baunetzwissen.de/imgs/54892647\\_54a641eb5f.jpg](http://www.baunetzwissen.de/imgs/54892647_54a641eb5f.jpg)

### Untersuchungsbereich der Expertise und Konzeptplan mit Erläuterung:



1. Der **Lagerplatz** wird verlegt und verkleinert. Durch die neue Lage kann er durch die bestehenden Einfahrten erschlossen werden und benötigt keine eigene Zufahrt durch die Grünfläche.
2. Der **Bolzplatz** wird verkleinert und in einen zentraleren Bereich verlegt. Da er sich hier im Eingangsbereich nach Woltmershausen befindet, ist eine ansprechende Gestaltung des Sportplatzes unabdingbar.
3. Der **Aussichtspunkt** wird durch eine neue Höhenplanung deutlicher hervorgehoben und durch die Pflanzung von Bäumen auf der Kuppel findet eine optische Aufhöhung statt. Der Sitzplatz wird verkleinert und ist unter den Bäumen vorgesehen.
4. Die doppelte **Wegeführung** wird aufgehoben. Der neue Weg führt gemäß des Konzepts durch die Grünanlage zur Innenstadt.
5. Der **Weg** auf der anderen Seite der Straße wird auch in die Parkanlage verschoben. Eine direkte Verbindung zum Weg in den Friesenwerder wird hier angestrebt.
6. Eine neue **Wegeverbindung** in den Hohentorspark von dem neuen Weg aus ist vorgesehen.
7. Angedeutete **Verbindung** zwischen Bahnhofsgebäude und Hohentorspark durch Pflasterung in der Sichtachse zum Bahnhof und Unterbrechung der Baumallee.
8. Klare Strukturierung des **Bahnhofsvorplatzes** mit einheitlichem Bodenbelag über die gesamte Fläche.
9. Die **Parkplätze** werden verlegt und die Anzahl verringert. Die Parkplätze befinden sich gemäß der momentanen Grundstücksaufteilung auf privatem Grund.
10. Die **Fahrradständer** sind vor dem derzeitigen Haupteingang des Bahnhofsgebäudes zwischen der Straße und dem Fuß-/ Radweg vorgesehen.
11. Es entsteht eine zusammenhängende **Grünfläche**.



Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz

## Empfehlungen der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz für das Programmgebiet Alte Neustadt, Bremen

Datum | 06. März 2013  
Ort | Freie Hansestadt Bremen

Die Hansestadt Bremen verfolgt mit der Wiederherstellung des historischen Ringes der ehemaligen Wallanlagen eine hervorragende städtebauliche Leitidee. Auf diese Weise entsteht ein starkes Bild als Basis für die künftige Stadtentwicklung. Die Neustadt d.h. die links der Weser gelegenen Bereiche können damit in ihren Funktionen innerstädtisches Wohnen und Arbeiten gestärkt und langfristig im Bewusstsein als attraktive Innenstadtlage etabliert werden.

Die bisherigen konzeptionellen und bereits realisierten Maßnahmen zur Wiedergewinnung und Gestaltung der Wallanlagen unterstreichen das Ziel, die historischen Wallanlagen und somit den historischen Stadtgrundriss in einer zeitgemäßen Weise für das städtische Leben nutzbar zu machen. Sie weisen damit in die richtige Richtung. Insbesondere ist die Bedeutung der Wallanlagen für das Stadtklima nicht zu unterschätzen, zudem bietet sich auf Basis dieses Konzeptes die Möglichkeit der Herstellung von Wegebeziehungen und Übergängen, die die Fußgängerfreundlichkeit und die Alltagstauglichkeit für Radfahrer erhöhen.

Nach Auffassung der Expertengruppe kann der historische Stadtgrundriss in seiner zeitgemäßen Ausprägung als Referenzrahmen für die weitere städtebauliche Entwicklung der angrenzenden Stadträume – innerhalb und außerhalb der Wallanlagen – genutzt werden. Die Expertengruppe empfiehlt daher für die angrenzenden Quartiere Grundlagenplanungen zu erarbeiten, mit denen der Bezug auf die historischen Wallanlagen klar herausstellt und die Ausrichtung der beabsichtigten künftigen integrierten Entwicklung dieser Quartiere und Bereiche vorgedacht wird. Im Bereich der Wallanlagen ist von einer Bebauung, welcher Art auch immer, abzusehen, um den Charakter des historischen Wallanlagenringes zu erhalten.

Der Umgang mit den Zäsuren, die sich durch Straßen und Bahntrasse ergeben, ist eine wesentliche Zukunftsaufgabe. Die Lärmbelastung ist insbesondere im Bereich der Bundesstraße (B 75) sehr hoch. Hier sind möglichst gemeinsam mit den Straßenbaulasträgern innovative Maßnahmen der Verkehrsreduzierung und Lärminderung zu entwickeln.

Der strategische Dreiklang von

- zeitgemäße Wiederherstellung der historischen Wallanlage,
- vorgedachte Planungen für die angrenzten Stadtbereiche und
- innovativer Umgang mit Verkehrsachsen

schaft nach Auffassung der Expertengruppe die notwendigen Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Entwicklung der Neustadt. Auf diese Weise kann die derzeit in Bremen gegebene Entwicklungsdynamik mittelfristig auch in der Neustadt Wirkung zeigen.

Da die bisherige Entwicklungsoption Hochschule für das Güldenhaus-Quartier aktuell nicht realisierbar ist und der Eigentümer anderen Nutzungsoptionen derzeit nicht offen gegenübersteht, empfiehlt die Expertengruppe hier zunächst das öffentliche Interesse herauszuarbeiten und in Planungen zu verankern. Gleichwohl sollte der Bereich in langfristige Entwicklungsplanungen eingebunden werden, die beispielsweise durch Studentenwettbewerbe, Planungsworkshops und Beteiligungsprozesse inhaltlich präzisiert werden. Charmante Hartnäckigkeit gegenüber dem Bremer Eigentümer kann dessen Investitionsbereitschaft begünstigen.

**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**

**Friesenwerder - Neustadtwallanlagen**

**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet Hohentor / Alte Neustadt**

Konzept vom 12.04.2013

<b>500 Grünanlage (Bereich innerhalb der alten Grenze des Sanierungsgebietes)</b>			
Weg durch die Grünanlage			40.000,00 €
Baumpflanzungen, Strauchpflanzungen und herstellen der blühenden Wiese incl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege			35.000,00 €
Abbruch und Rodungsarbeiten			45.000,00 €
Baustelleneinrichtung			5.000,00 €
<b>Summe Grünfläche Friesenwerder brutto</b>			<b>125.000,00 €</b>
Darstellung der Kosten über den Preise bezogen auf die Quadratmeter	4.600,00	m <sup>2</sup>	27,17 €
<b>700 Baunebenkosten</b>			
Kampfmittelräumung		pschl.	20.000,00 €
Honorar		pschl.	30.000,00 €
<b>Summe 700 Baunebenkosten brutto</b>			<b>50.000,00 €</b>
<b>700 Zusammenstellung KG 500 und KG 700</b>			
<b>KG 500 Baukosten brutto</b>		<b>brutto</b>	125.000,00 €
<b>KG 700 Nebenkosten brutto</b>		<b>brutto</b>	50.000,00 €
<b>Gesamtkosten Grünanlage brutto</b>		<b>brutto</b>	<b>175.000,00 €</b>

**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Friesenwerder - Neustadtwallanlagen**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet Hohentor / Alte Neustadt**  
 Konzept vom 12.04.2013

**500 Grünanlage**  
**(Bereich der durch die Erweiterung des Sanierungsgebietes hinzukommt)**

Weg durch die Grünanlage mit Treppenanlage	175.000,00 €	
Aussichtspunkt gestalten	30.000,00 €	
Baumpflanzungen, Strauchpflanzungen und herstellen der blühenden Wiese incl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege	160.000,00 €	
Sportplatz erneuern		<i>Der alte Sportplatz wird erhalten und nicht verlegt (Kosten: 150.000,00 Euro)</i>
Erdmodellierungen im Bereich des Lagerplatzes	30.000,00 €	
Neuer Lagerplatz	63.000,00 €	
Abbruch und Rodungsarbeiten	185.000,00 €	
Baustelleneinrichtung	15.000,00 €	
<b>Summe Grünfläche Friesenwerder brutto</b>	<b>658.000,00 €</b>	

Darstellung der Kosten über den Preise bezogen auf die Quadratmeter	22.800,00	m <sup>2</sup>	28,86 €
---	-----------	----------------	---------

**700 Baunebenkosten**

Kampfmittelräumung	pschl. 90.000,00 €
Honorar	pschl. 130.000,00 €
<b>Summe 700 Baunebenkosten brutto</b>	<b>220.000,00 €</b>

**700 Zusammenstellung KG 500 und KG 700**

<b>KG 500 Baukosten brutto</b>	<b>brutto</b>	658.000,00 €
<b>KG 700 Nebenkosten brutto</b>	<b>brutto</b>	220.000,00 €
<b>Gesamtkosten Grünanlage brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>878.000,00 €</b>

**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Friesenwerder - Neustadtwallanlagen**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet Hohentor / Alte Neustadt**  
 Konzept vom 12.04.2013

**500 Bahnhofsvorplatz**

Befestigte Fläche Bahnhofvorplatz anlegen mit Parkplatz und extra Rad- bzw. Fußweg	545.000,00 €	
Abwasseranlage pro m <sup>2</sup> gemäß statistischen Kostenkennwerten (BKI Freianlagen von 2009)	83.300,00 €	
Einbauten wie z.B.: Bänke, Papierkörbe, Fahrradständer	35.700,00 €	
Baumbepflanzung und Rasenansaat incl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege	15.000,00 €	
Abbruch und Rodungsarbeiten	50.000,00 €	
Bunker abbrechen, hierbei handelt es sich um eine grobe Schätzung. Jeder Bunker ist anders und erst eine genaue Untersuchung ermöglicht eine Angabe des Preises		<i>Der Bunker wird nicht abgerissen (Kosten: 160.000,00 Euro)</i>
Baustelleneinrichtung	20.000,00 €	
<b>Summe Bahnhofsvorplatz brutto</b>	<b>749.000,00 €</b>	

Darstellung der Kosten über den Preise bezogen auf die Quadratmeter	7.960,00	m <sup>2</sup>	94,10 €
---	----------	----------------	---------

**700 Baunebenkosten**

Kampfmittelräumung	30.000,00 €
Honorar	160.000,00 €
<b>Summe 700 Baunebenkosten brutto</b>	<b>190.000,00 €</b>

**700 Zusammenstellung KG 500 und KG 700**

<b>KG 500 Baukosten brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>749.000,00 €</b>
<b>KG 700 Nebenkosten brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>190.000,00 €</b>
<b>Gesamtkosten Bahnhofsvorplatz brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>939.000,00 €</b>

**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Friesenwerder - Neustadtwallanlagen**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet Hohentor / Alte Neustadt**  
 Konzept vom 12.04.2013

**500 Übergangsbereich zwischen Hohentorspark und Friesenwerder**

ASV-Weg von der Straße in die Grünfläche verlegen	140.000,00 €
Baumbepflanzung und Rasenansaat incl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege	20.000,00 €
Abbruch und Rodungsarbeiten	18.000,00 €
Baustelleneinrichtung	16.000,00 €
<b>Summe Übergangsbereich brutto</b>	<b>194.000,00 €</b>

Darstellung der Kosten über den Preise bezogen auf die Quadratmeter	5.400,00	m <sup>2</sup>	35,93 €
---	----------	----------------	---------

**700 Baunebenkosten**

Kampfmittelräumung	10.000,00 €
Honorar	50.000,00 €
<b>Summe 700 Baunebenkosten brutto</b>	<b>60.000,00 €</b>

**700 Zusammenstellung KG 500 und KG 700**

KG 500 Baukosten brutto	<b>brutto</b>	<b>194.000,00 €</b>
KG 700 Nebenkosten brutto	<b>brutto</b>	<b>60.000,00 €</b>
<b>Gesamtkosten Übergangsbereich brutto</b>	<b>brutto</b>	<b>254.000,00 €</b>

**Kostenrahmen in Anlehnung DIN 276**  
**Friesenwerder - Neustadtwallanlagen**  
**Expertise Gebietserweiterung Sanierungsgebiet Hohentor / Alte Neustadt**

Konzept vom 12.04.2013

<b>700</b>	<b>Zusammenstellung der drei Bereiche</b>		
<b>Gesamtkosten Grünanlage (ohne Sportplatzverlegung 150.000,00 €)</b>			
<i>[Grünanlage altes Sanierungsgebiet (175.000 €) + Grünanlage Erweiterungsgebiet (878.000 €)]</i>	27.400 m <sup>2</sup>	28,58 €/m <sup>2</sup>	<b>1.053.000,00 €</b>
<b>Gesamtkosten Bahnhofvorplatz (ohne Bunkerabriss 160.000,00 €)</b>	7.960 m <sup>2</sup>	94,10 €/m <sup>2</sup>	<b>939.000,00 €</b>
<b>Gesamtkosten Übergangsbereich</b>	5.400 m <sup>2</sup>	35,93 €/m <sup>2</sup>	<b>254.000,00 €</b>
<b>Gesamtkosten KG 500 und KG 700 brutto</b>		<b>brutto</b>	<b>2.246.000,00 €</b>

aufgestellt Bremen 24.06.2013

i.A. S. B. Knaut  
 Umweltbetrieb Bremen - Bereich Planung und  
 Bau

**Kosten- und Finanzierungübersicht / Zeit- und Maßnahmenplan  
Städtebaulicher Denkmalschutz "Alte Neustadt"**

**Anlage C 1**

		Finanzplanung									
		Gesamt	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
		T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
<b>A</b>	<b>Ausgaben</b>	2.960	0	0	600	3	109	715	1.006	527	0
<b>B</b>	<b>Einnahmen</b>	2.951	13	82	755	532	491	278	400	400	0
<b>C</b>	<b>Differenz</b>	-9	13	82	155	529	382	-437	-606	-127	0
<b>A</b>	<b>Ausgaben</b>										
<b>I.</b>	<b>Maßnahmen der Vorbereitung</b>										
	<b>1. Honorare</b>										
	Güldenhausquartier/Wettbewerbe	0									
	Vorstudie Baumstandorte	9,0					6	3			
	Städtebauliche Rahmenplanung	12					12				
	Expertise Wallanlagen	27					27				
	Öffentlichkeitsarbeit	7					4	3			
	Lärmschutzgutachten	0									
	Vorplatz Bahnhof Neustadt*	160						160			
	Aufwertung Wallanlagen (incl. Erweiterungsfläche)*	160							160		
	Bereich Friesenwerder*	50					4,5	45,5			
	<b>2. Vergütung San.-Träger u. Beauftragte, insgesamt</b>										
	<b>3. Soziales/Bürgerbeteiligung</b>										
	<b>Zwischensumme I</b>	<b>425</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>212</b>	<b>160</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>II.</b>	<b>Ordnungsmaßnahmen</b>										
	<b>1. Grunderwerb mit allen Nebenkosten, insgesamt</b>										
	<b>2. Freilegung von Grundstücken, insgesamt</b>										
	Güldenhausquartier (Abbruch von Gebäuden)	0									
	Vorplatz Bahnhof Neustadt (Kampfmittelräumung)*	30						30			
	Aufwertung Wallanlagen (incl. Erw.fläche) Kampfmittelr.*	110							110		
	Bereich Friesenwerder (Kampfmittelräumung)*	10							10		
	<b>3. Bodenordnung</b>										
	<b>4. Erschließungsmaßnahmen</b>										
	<b>4.1 Neuordnung Verkehr (Maßnahmentyp 1.1)</b>										
	Baumpflanzungen	27,5					27,5				
	- Neustadtswall, Umgestaltung	0									
	Wegebeziehungen	0									
	Aufwertung Wallanlagen (incl. Erweiterungsfläche)*	783							256	527	
	Bereich Friesenwerder*	194						194			
	<b>4.2 Neugestaltung Freiraum (Maßnahmentyp 1.2), insgesamt</b>										
	Hohentorspark	628			600		28				
	Vorplatz Bahnhof Neustadt*	749						279,5	469,5		
	<b>Zwischensumme II</b>	<b>2.532</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>504</b>	<b>846</b>	<b>527</b>	<b>0</b>
<b>III.</b>	<b>Baumaßnahmen</b>										
	Turnhalle im ehemaligen Ortsamt	0									
	Machbarkeitsstudie KiTa	3				3					
<b>A.</b>	<b>Kosten des Denkmalschutzes insgesamt</b>	<b>2.960</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>3</b>	<b>109</b>	<b>715</b>	<b>1.006</b>	<b>527</b>	<b>0</b>
			<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
			<b>T€</b>	<b>T€</b>	<b>T€</b>						
<b>B</b>	<b>Einnahmen</b>										
	<b>Mittel Denkmalschutz West</b>										
	Haushaltsmittel der Gemeinde	1.319				340	314	131	267	267	0
	Haushaltsmittel der Gemeinde (aus Hohentor)	300			300						
	Haushaltsmittel der Gemeinde (Umwelt)	300			300						
	Bundesfinanzhilfen (Denkmalschutz West)	1.032	13	82	155	192	177	147	133	133	0
	Drittmittel (Güldenhausquartier Investor)	0									
	<b>Zwischensumme Denkmalschutz West</b>	<b>2.951</b>	<b>13</b>	<b>82</b>	<b>755</b>	<b>532</b>	<b>491</b>	<b>278</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>0</b>
	<b>Gesamteinnahmen</b>	<b>2.951</b>	<b>13</b>	<b>82</b>	<b>755</b>	<b>532</b>	<b>491</b>	<b>278</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>0</b>

Stand: 13.12.13

\* Maßnahmen aus der Expertise der GfS

## **Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“**

Der Senat verkündet das nachstehende, von der Stadtbürgerschaft aufgrund des § 142 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist, beschlossene Ortsgesetz:

### **Artikel 1**

§ 2 des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“ vom 14. Oktober 2008 (Brem.ABl. S. 843) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden nach den Wörtern „Oldenburger Straße (ausschließlich)“ die Wörter „Gleisanlagen Eisenbahn Bremen–Oldenburg (ausschließlich), Weseruferweg zwischen Auf dem Dreieck und Am Deich (ausschließlich)“ eingefügt.

2. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die genaue Abgrenzung des Sanierungsgebietes ergibt sich aus dem Übersichtsplan vom 15. Januar 2014, der Bestandteil des Ortsgesetzes ist (Anlage). Eine Ausfertigung des Übersichtsplanes liegt in der Plankammer des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zur kostenfreien Einsichtnahme durch jedermann aus“.

### **Artikel 2**

Dieses Ortsgesetz wird mit der Bekanntmachung rechtsverbindlich.

### **Hinweis**

Gemäß § 215 Absatz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) – Frist für die Geltendmachung der Verletzung von Vorschriften – werden

1. eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauGB beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften und
  2. nach § 214 Absatz 3 Satz 2 beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs
- unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit dieser Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Stadtgemeinde Bremen unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

# Übersichtsplan

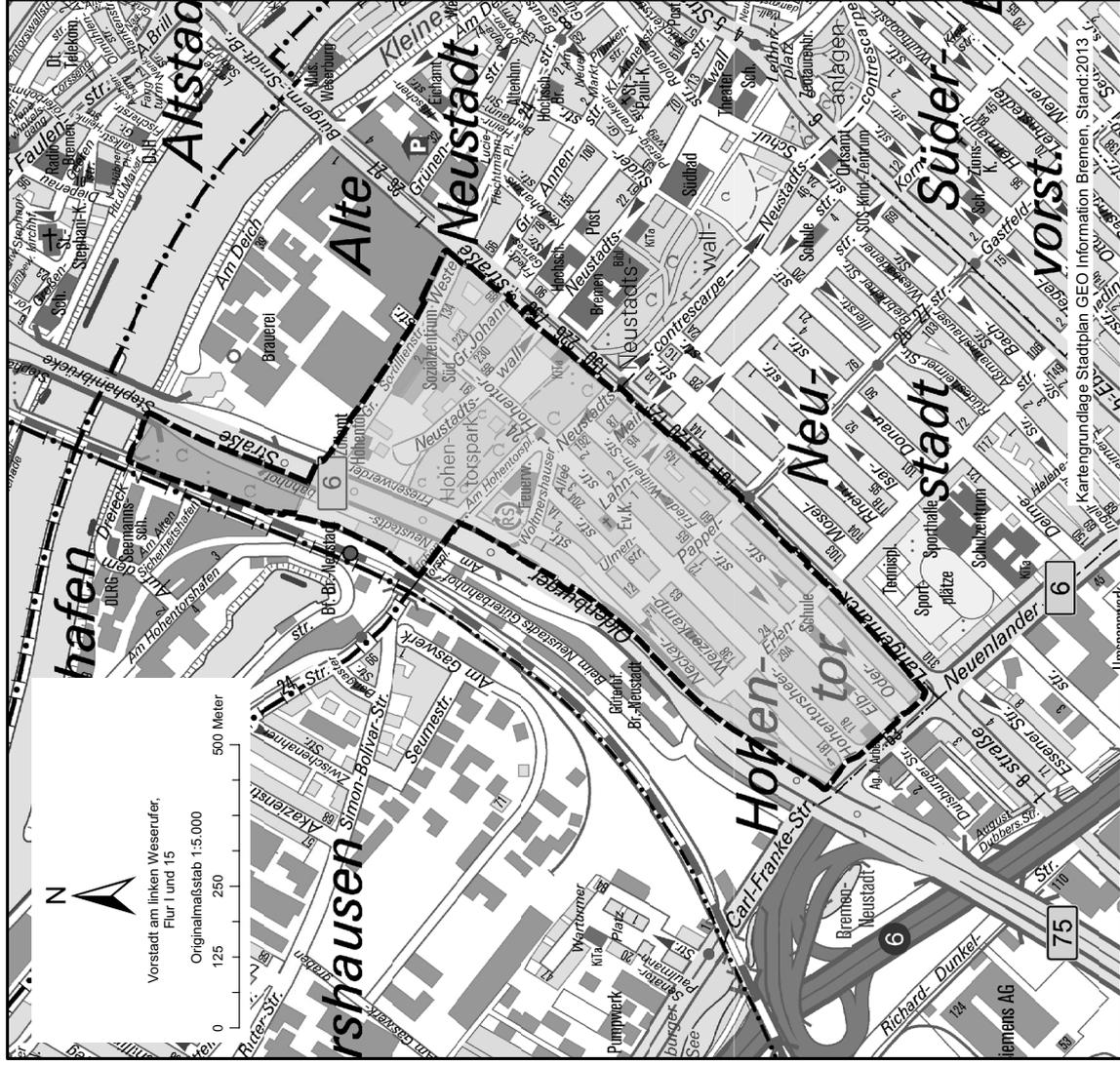
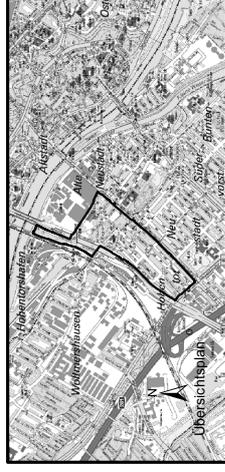
Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes über die förmliche Festsetzung eines Sanierungsgebietes "Hohentor / Alte Neustadt"

Vom

## ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN



Abgrenzung des Sanierungsgebietes



Dieser Übersichtsplan ist Bestandteil des Ortsgesetzes vom

Dieser Übersichtsplan hat dem Senat bei seinem Beschluss vom ..... zum förmliche Festsetzung vorgelegen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen, den

Dieser Übersichtsplan hat der Stadtbürgerschaft bei ihrem Beschluss vom ..... zum förmliche Festsetzung vorgelegen.

Bremen, den

Bekanntmachung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung gem. § 143 Abs. 1 BauGB im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen vom

Seite

Stand: 15.01.2014

DER SENATOR FÜR UMWELT, BAU UND VERKEHR