



Integriertes Entwicklungskonzept Walle

Städtebauförderungsprogramm
Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen



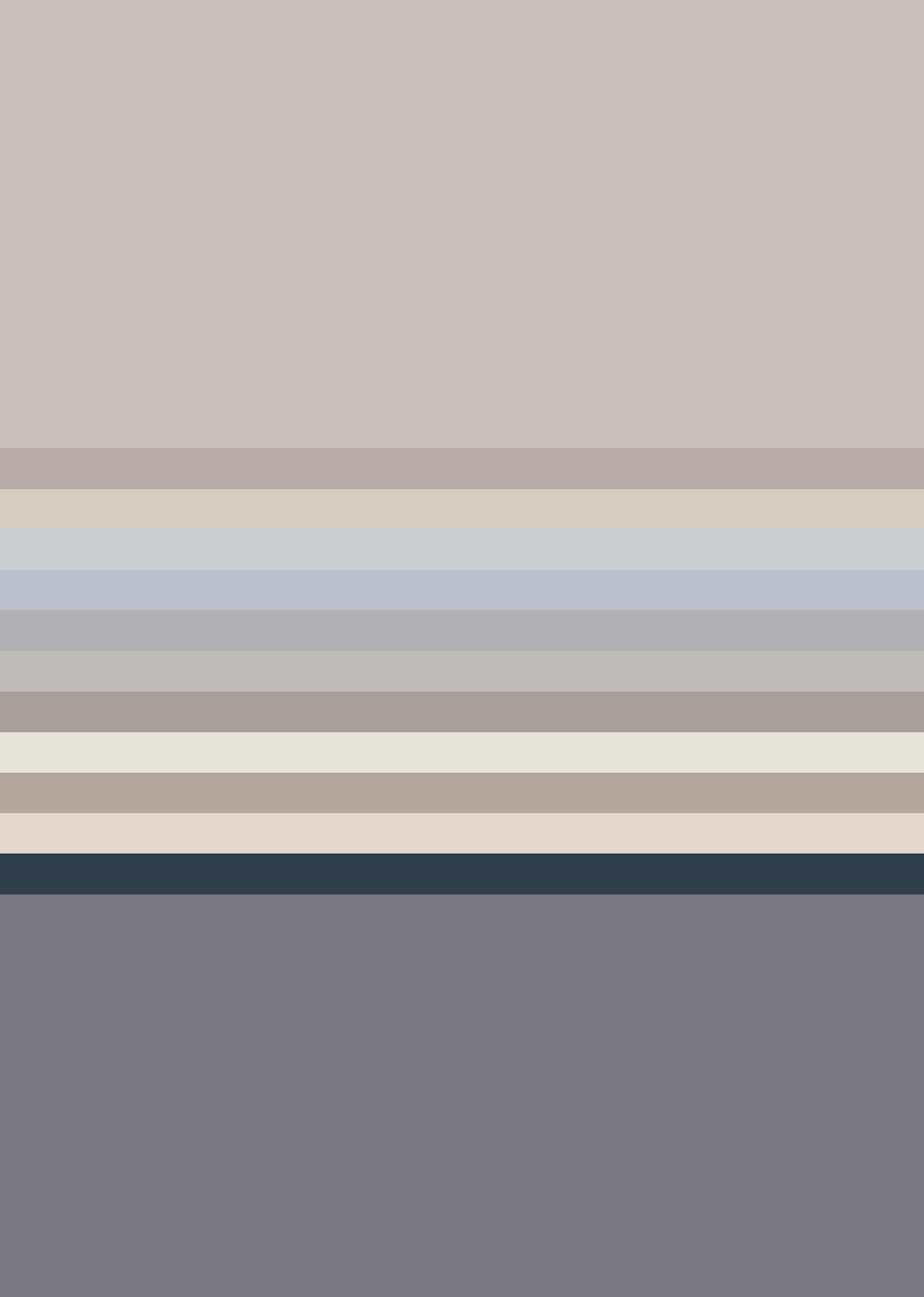
Walle

Städtebauförderungsprogramm
Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Integriertes
Entwicklungskonzept

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Einleitung	
Zentrenkonzept der Freien Hansestadt Bremen	8
Städtebauförderungsprogramm	10
„Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“	
Programm, Ziele, Förderkriterien	11
Anwendung des Programms in der Stadt Bremen	11
Begründung der Gebietsauswahl Walle (Gutachterliche Begleitung)	12
Resümee/Empfehlungen	13
Handlungsbasis	20
Politische Beschlüsse	21
Gebietsabgrenzung Walle	22
Gebietscharakter	24
Lage	25
Historische Entwicklung	27
Einbindung in das Kommunale Zentrenkonzept	33
Stärken und Schwächen	34
Gebietsdaten (Alter, soziale Struktur, Wohnbevölkerung)	40
Geplante Maßnahmen und Projekte im Fördergebiet	48
Handlungsfelder und Projekte	50
Verbindungen und Trittsteine	50
Besondere Orte	58
Vernetzung	62
Zeit- und Maßnahmenplan	64
Kosten- und Finanzierungsübersicht	66
Impressum	74





Joachim Lohse (Foto: M. Stephan)

Liebe Leserinnen und Leser,

die Bremische Bürgerschaft und der Senat der Freien Hansestadt Bremen haben beschlossen, den Bremer Westen städtebaulich und sozial weiter zu entwickeln. Damit steht der „Bremer Westen“ im Fokus der Stadtentwicklungspolitik und es bewegt sich viel. Nicht nur in der Überseestadt ist dies zu erkennen, sondern auch in den gewachsenen Stadtteilen Walle und Gröpelingen. Zudem sind im projektorientierten Handlungsprogramm „pop“ Schlüsselprojekte formuliert, mit dem Ziel, die gewachsenen Quartiere zu stärken. Für Walle ergibt sich im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ die Chance, gemeinsam mit dem Ortsbeirat, Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Wirtschaft und der Verwaltung, Verbesserungen im Quartier zu realisieren. Ob mit dem Umbau einzelner Straßen, mit neuen Wegeverbindungen, mit mehr Raum für Außengastronomie oder Verbesserungen an Frei- und Grünflächen - durch große und kleine Maßnahmen wird sich in den nächsten Jahren einiges verändern. Das Ziel dabei: Die lokale Wirtschaft soll gestärkt, Leerstand verhindert, kulturelle und nachbarschaftliche Aktivitäten gestützt und damit das lebendige Stadtteilzentrum gestärkt werden.

In einem intensiven, offenen Prozess wurden Ideen gesammelt, es wurde geplant, diskutiert und Umsetzungsstrategien entwickelt. Das war ein längerer Prozess als ursprünglich geplant, da einige Projekte differenziertere Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren erforderten. Doch nun liegt das „integrierte Entwicklungskonzept Walle“ vor.

Viele haben daran mitgewirkt und der ganze Stadtteil wird davon profitieren. Rund sieben Millionen Euro werden investiert, wovon das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Städtebauförderung 2,5 Millionen zur Verfügung stellt. Das Geld ist gut angelegt - für ein lebendiges Viertel, in dem es sich gut Leben und Arbeiten lässt, wo Initiative und bürgerschaftliches Engagement zu spüren sind und das somit seinen ganz eigenen Charakter bewahrt.

Ich danke allen, die mitgearbeitet haben und wünsche uns für die kommenden Jahre viel Elan für die erfolgreiche Umsetzung der gemeinsamen Pläne.

Ihr

Joachim Lohse

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Einleitung

Zentrenkonzept der Freien Hansestadt Bremen

Das Ende Mai 2009 vom Senat als gemeinsamer Orientierungsrahmen der Stadtentwicklung beschlossene neue Leitbild¹ benennt als erstes von sieben integrativen Handlungsfeldern das Handlungsfeld „Vitale Quartiere“. Damit wird unterstrichen, dass die Stabilisierung und Weiterentwicklung der Stadtteilzentren und Quartiere erklärtes politisches Ziel des Senats ist.

In den Stadt- und Ortsteilzentren entscheiden sich sozialer Zusammenhalt, ökologische Verträglichkeit, ökonomische Tragfähigkeit und kulturelle Innovation. Die Zentren sind vielfältige Orte für Wirtschaft und Kultur, Orte zum Arbeiten und Wohnen, für Versorgung und Freizeit. Zugleich sind sie Identifikationsorte der Gesellschaft und Kristallisationspunkte für das Alltagsleben. Der Rahmen für die bauleitplanerische Praxis der Zentrenentwicklung in Bremen ist das „Zentren- und Nahversorgungskonzept der Stadt Bremen“, das als „Städtebauliches Entwicklungskonzept“ am 17.09.2009 von der Deputation für Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen sowie von der Bremischen Bürgerschaft beschlossen wurde. Für die Versorgungs- und Einzelhandelsituation und dem daraus abgeleiteten Handlungsbedarf für die Vitalität der städtebaulichen Zentren ist die räumliche Verteilung des Einzelhandelsangebots von Bedeutung. Dabei spielt insbesondere die räumlich-funktionale Konzentration der Einzelhandelseinrichtungen an verschiedenen Standortbereichen sowie die Einordnung der einzelnen Einzelhandelsbetriebe hinsichtlich ihrer städtebaulichen Lage, ihrer siedlungsräumlichen und städtebaulichen Integration in zentrale Bereiche oder Wohnsiedlungsbereiche eine besondere Rolle.

Bremen verfügt über eine polyzentrale Siedlungs- und Zentrenstruktur. Das Stadtentwicklungskonzept stellt neben der Bremer Innenstadt und dem Zentrum Vegesack 14 Stadtteilzentren sowie fünf herausgehobene Standorte für den großflächigen Einzelhandel dar. Darüber hinaus liegt eine vertiefende Untersuchung zu den Bremer Stadtteilzentren aus dem Jahr 2002 vor, die als maßgebliche Grundlage für die Fortschreibung und Weiterentwicklung des Zentrenkonzepts² diente. Ferner existieren im Bremer Stadtgebiet mehrere zentrale Bereiche mit Agglomerationen von Einzelhandelsbetrieben, deren Angebot sich schwerpunktmäßig auf nahversorgungsrelevante



Warengruppen der kurzfristigen Bedarfsstufe konzentriert. Das „Zentren- und Nahversorgungskonzept der Stadt Bremen“ stellt den konzeptionell-planerischen Gesamtrahmen dar, es ist allerdings kein Programm für konkrete investive Projekte.

Für neue Investitionen kann hingegen das zwischen Bund und Ländern im Rahmen der Städtebauförderung neu aufgelegte Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ einen wichtigen Beitrag leisten. Erstmals steht damit ein spezielles Programm zur Stärkung zentraler Versorgungsbereiche und zur Förderung der Innenentwicklung mit finanzieller Beteiligung des Bundes bereit. Fördergrundlage ist die zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und den jeweiligen Bundesländern abgeschlossene Verwaltungsvereinbarung



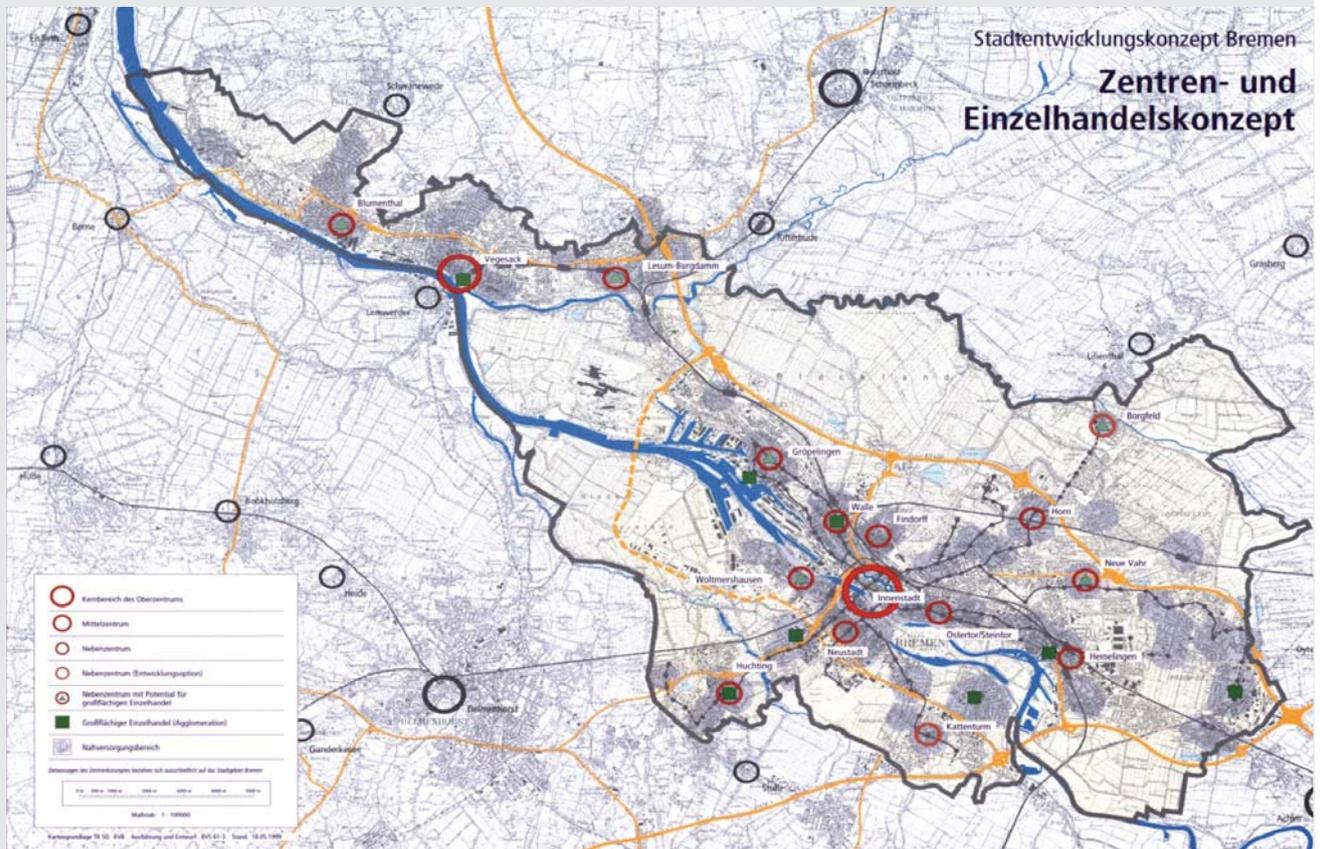
(Fotos: C. Dirscherl)

1 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa: Bremen! Lebenswert – Urban – Vernetzt; Leitbild 2020, Bremen 2009

2 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa: Kommunale Zentren und Nahversorgungskonzept Bremen, Bremen 2009

Zentren- und Einzelhandelskonzept

Stadtentwicklungskonzept Bremen



Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“



Wartburgstraße, Höhe Wartburgplatz,
stadteinswärts



Programm, Ziele, Förderkriterien

Für Investitionen zur Stärkung zentraler Versorgungsbereiche in Stadtteilen steht das neue Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zur Verfügung. Die bereitgestellten Fördermittel sollen ziel- und programmorientiert für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung eingesetzt werden: zur Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder betroffen sind.

Die Fördermittel werden eingesetzt zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen, zur Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben.

Die Laufzeit des Programms beträgt zunächst acht Jahre.

Die Voraussetzung zur Förderung sind ausgewählte, räumlich begrenzte und politisch beschlossene Zentren (Gebietskulisse) sowie ein integriertes Entwicklungskonzept mit Zeit- und Maßnahmenplanung.

Förderkriterien und Ziele

Nach der Verwaltungsvereinbarung können die Fördermittel in den von der Deputation für Bau und Verkehr als Fördergebiete beschlossenen Zentren für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung eingesetzt werden, insbesondere für

- die Aufwertung des öffentlichen Raumes,
- die Instandsetzung und Modernisierung von Stadt- bild prägenden Gebäuden,
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- und mindergenutzten Gebäuden und von
- Brachflächen einschließlich städtebaulich vertretbarer Zwischennutzung,
- Citymanagement und die Beteiligung von Nut-

- zungsberechtigten und von deren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften,
- die Teilfinanzierung von Verfügungsfonds und
- Bürgerbeteiligung und Leistungen Beauftragter,
- Grün- und Freiräume sowie
- Massnahmen zur Barrierefreiheit.

Anwendung des Programms in der Stadt Bremen

In einem ersten Schritt sollte festgelegt werden, welche der im „Zentren- und Nahversorgungskonzept“ dargestellten 14 Stadtteilzentren zunächst prioritär gefördert werden können. Programmumfang und -struktur machten es erforderlich, eine sachgerechte und nachvollziehbare Auswahl zu treffen, da aufgrund der finanziellen Ressourcen nicht alle Stadtteilzentren zugleich gefördert werden können und nicht für alle Zentren die Förderkriterien des Bundes Gültigkeit besitzen. Bei der Auswahl sollte es sich um zentrale Bereiche mit eindeutigem Entwicklungspotenzial handeln. Die Möglichkeit zur Einbeziehung Privater sollte kritisch geprüft und realistisch eingeschätzt werden.

Die Wahl von Stadtteilzentren wurde auf Basis des kommunalen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sowie der jeweiligen Stadtteilentwicklungskonzepte ++hinsichtlich der realen Entwicklungspotenziale bewertet. Zum einen war zu vermitteln zwischen der Notwendigkeit von fördernden Eingriffen und den Chancen, die notwendigen Projekte auch umsetzen zu können. Auch war abzuwägen, welche Stadtteilzentren dem Förderungsanspruch und dessen Kriterien genügen und welche Stadtteilzentren vorrangig gestärkt und zukunftsfähig gestaltet werden können. Des Weiteren war zu untersuchen, wie sich das Verhältnis der Stadtteilzentren im Stadtgefüge darstellt.

Hinterhöfe Schulze-Delitzsch-Straße/
Osterlinger Straße



Bremerhavener Straße/Vegesacker Straße/
Wartburgstraße



Soweit es die Datenlage ermöglichte, wurde angestrebt, in den einzelnen Facetten des jeweiligen Stadtteilzentrums auch die zeitliche Entwicklung im vergangenen Jahrzehnt zu berücksichtigen. Zudem wurde abgeschätzt, wie es um das private Engagement im Zentrum bestellt ist und welche Chancen für öffentlich/private Kooperationen bestehen.

Insgesamt gibt es somit einen Abgleich zwischen Erforderlichkeit und Machbarkeit und eine Einschätzung für (bezogen auf das Förderprogramm) geeignete bzw. weniger geeignete Stadtteilzentren.

Begründung der Gebietsauswahl Walle

Der begrenzte finanzielle Umfang und die speziellen inhaltlichen Anforderungen des Programms machten es erforderlich, eine sachgerechte und nachvollziehbare Auswahl zu treffen, welche Bremer Stadtteilzentren nachhaltig durch das Programm gefördert werden können. Diese Analyse und Vorbewertung ist durch das Büro Junker und Kruse - Stadtforschung-Planung (Dortmund) vorgenommen worden, das auch das „Kommunale Zentren- und Nahversorgungskonzept“ gutachterlich begleitet hat.

Dabei wurden mit den Erkenntnissen des neuen kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzeptes sowie der jeweiligen Stadtteilentwicklungskonzepte auch die realen Entwicklungspotenziale und Eingriffsmöglichkeiten untersucht. Zudem wurde abgewogen, welche Stadtteilzentren dem Förderungsanspruch genügen und welche Stadtteilzentren vorrangig gestärkt und zukunftsfähig gestaltet werden können.

Die Auswahl der zu fördernden Zentren erfolgte entsprechend der Förderkriterien des Bundes. Dabei muss es sich um zentrale Bereiche mit eindeutigem Entwicklungspotenzial handeln.

Bewertungskriterien:

- Stellung im Zentralsystem
- Bevölkerungsstruktur im Stadtteil/ Versorgungsbereich
- Wohnsituation im Zentrum/Stadtteil
- Bestand an öffentlichen Einrichtungen im Stadtteil
- Bestand an Einzelhandelseinrichtungen
- Städtebauliche Situation (öffentlicher Raum)
- Städtebauliche Situation (privater Raum)
- Verkehrliche Situation
- Bestehende Kooperationsstrukturen
- Angewandte/geplante Förderprogramme
- Aktuelle Planungsvorhaben

Die Analyse und Bewertung erfolgte in zwei Stufen. In Stufe 1 wurde zunächst eine Basisanalyse und Kurzbewertung aller 14 Zentren anhand der oben dargestellten Kriterien vorgenommen. Auf dieser Basis wurde eine Empfehlung für die Aufnahme von zwei Stadtteilzentren in das Förderprogramm abgegeben.

In der 2. Stufe wurden die ausgewählten Zentren dann einer vertieften Analyse unterzogen, die auf die Ableitung konkreter Maßnahmenbündel zielte. Hierzu wurde für die beiden ausgewählten Zentren ein bereits relativ konkretes Handlungspaket mit Projekten formuliert, das dann auf die Bedingungen und Möglichkeiten zur Umsetzung zugespitzt wurde.³

3 Quellen:

- A Junker und Kruse; Kommunales Zentrenkonzept mit Nahversorgungskonzept für die Freie Hansestadt Bremen (Entwurf), 2009
- B Freie Hansestadt Bremen – Senator für Bau und Umwelt, Bericht Bremer Stadtteilzentren, 2002
- C Statistisches Landesamt Bremen; Ortsteile der Stadt Bremen, 2008
- D Focke-Museum/Weser Kurier; Bremen und seine Stadtteile, 2003
- E GEWOS; Leitbildprozess Bremen – Wohnbaukomponente – Endbericht; Mai 2009
- F Ortsbegehungen/Topographische Karten

*Vegesacker Straße, Höhe Waller Ring,
stadteinwärts*



*Steffensweg, Höhe Grenzstraße,
stadteinwärts*



Um eine transparente, aufgabenbezogene Bewertung durchführen zu können, wurde eine deskriptiv orientierte Einordnung der Zentren anhand themenbezogener Kriterien vorgenommen. Soweit es die Datenlage ermöglichte, wurde auch die Entwicklung im vergangenen Jahrzehnt dargestellt. Die Kriterien orientierten sich an den Inhalten des Förderprogramms und beinhalteten folgende Aspekte:

- Funktions- und Strukturwandel/Zentralität
- Stellung im kommunalen Zentralsystem
- Städtebauliche Struktur und Qualität
- Einzelhandel/Dienstleistungen
- Wohnfunktion/Wohnqualität
- Kultur/Bildung/Sondereinrichtungen (Krankenhäuser, Uni etc.)
- Ausstrahlung des Zentrums in den Stadtteil/Synergieeffekte
- Private Akteure/ppp-Projekte/Managementstrukturen

Aus diesen Punkten wurden konkret die zuvor aufgeführten Bewertungskriterien abgeleitet.

Resümee/Empfehlungen

Das Büro Junker und Kruse kam zu dem Ergebnis, dass fünf Zentren grundsätzlich geeignet sind, in das Programm aufgenommen zu werden:

- Stadtteilzentrum Neustadt Bereich Alte Neustadt/Buntentorsteinweg
- Stadtteilzentrum Walle
- Stadtteilzentrum Osterholz
- Stadtteilzentrum Blumenthal
- Stadtteilzentrum Vegesack

Erste Priorität genießt dabei das Stadtteilzentrum Neustadt (Bereich Alte Neustadt/Buntentorsteinweg). Vor allem deshalb, weil hier bei einem überschaubaren Mitteleinsatz die größten Aufwertungschancen bestehen.

In die 2. Priorität werden die Stadtteilzentren Walle und Osterholz eingestuft. Das Zentrum Walle ist trotz einiger positiver Ansätze nach wie vor nicht gefestigt und bedarf, neben der Sanierungsförderung, des unterstützenden und ergänzenden Einsatzes des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, insbesondere im Bereich Bremerhavener Straße/Vegesacker Straße/Waller Heerstraße. Durch Hilfestellungen beim Aufbau von Kooperationsstrukturen in den Einzelhandelsschwerpunkten und durch identitätsstiftende bauliche und gewerbliche Maßnahmen können die laufenden städtebaulichen Aufwertungen wirkungsvoll unterstützt werden.

Das Zentrum in Osterholz (Schweizer Viertel) steht vor einigen strukturellen Veränderungen. Städtebau-

*Spielplatz Derfflingerstraße /
 Seydlitzstraße*



*Nordstraße stadtauswärts, mit Blick
 auf die Rolandmühle*



lich ergibt sich durch die Aufgabe der Straßenbahnschleife eine Chance zur Arrondierung und damit zur städtebaulichen Aufwertung. Da das Zentrum auch Bestandteil des Programms „Soziale Stadt“ ist, kann im Rahmen dieses Programms der erforderliche Aufwertungsprozess flankierend unterstützt werden.

In der 3. Priorität liegen die Stadtteilzentren Blumenthal und Vegesack. In Blumenthal bestehen durch den Bedeutungsverlust des traditionellen Zentrums und die Umnutzung des Wollkämmereigeländes erhebliche Entwicklungsaufgaben. Diese können jedoch durch das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ nur begrenzt einer Lösung zugeführt werden.

Empfohlen wird deshalb eine Doppelstrategie, bei der einmal die Aufstellung eines integrierten Handlungskonzeptes für den erweiterten Zentrenbereich (bestehend aus traditionellem Zentrum, Blumenthal-Center und Wollkämmerei) notwendig ist. In der Arbeitsgruppe Bremen-Nord wird diese stadtteilbezogene Entwicklungsplanung aktiv betrieben. Parallel dazu soll – bezogen auf das traditionelle Zentrum um den Bereich Marktplatz – der Entwicklungsprozess durch ein Nutzungskonzept und den Aufbau eines Immobilienmanagements, das auch auf Zwischennutzungen setzt, unterstützt werden. Nach Vorlage des integrierten Handlungskonzeptes für den erweiterten Zentrenbereich ist zu prüfen, ob und inwieweit eine Förderung aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ erfolgen kann.

Beim Stadtteilzentrum Vegesack zielt der Maßnahmenansatz vor allem auf das Herstellen von Chancengleichheit zwischen dem neuen Center Haven Hööv't und dem alten Zentrum im Rahmen der Programmplanung Bremen-Nord.

Ergebnis der Analyse für Walle

Kriterium	Einordnung/Bewertung
-----------	----------------------

Stellung im Zentrensystem

2009 - Stadtteilzentrum (Zentrentyp III gem. Zentrenmodell im Entwurf des Kommunalen Zentrenkonzepts)

0

2000-2009 - Gleichbleibend

Bevölkerungsstruktur im Stadtteil/Versorgungsbereich

2009 - rund 27.450 Einwohner
 - durchschnittliche Erwerbstätigenquote
 - durchmischte Bevölkerungsstruktur und durchschnittliche demographische Strukturen im Stadtteil

0

2000-2009 - weitgehend konstante Bevölkerungszahl (31.12.1999: 27.400 EW)
 - positives Wanderungssaldo

Wohnsituation im Zentrum/im Stadtteil (GEWOS)

2009 - überwiegend Mehrfamilienhäuser und Geschosswohnungsbau
 - steigender Anteil an Einpersonenhaushalten

0

Perspektive - Nachfrageindex: gering (69)
 - Wohnungsnachfrage generiert sich überwiegend aus dem Stadtteil selbst
 - Wohnungsentwicklungen im Rahmen der Umstrukturierung der Überseestadt (Wohnen am Wasser)

Bestand an öffentlichen Einrichtungen im Stadtteil

2009 - Ortsamt, Post, Hallenbad, verschiedene Schulen, Theater, Kulturzentrum

0

Bestand an Einzelhandelseinrichtungen

2009 - 126 Einzelhandelsbetriebe mit insgesamt mehr als 15.000 m² Verkaufsfläche
 - räumlicher Angebotsschwerpunkt im Einkaufszentrum Walle-Center (11.000 m² Verkaufsfläche) an der Waller Heerstraße mit E-Center und Aldi als Magnetbetrieben
 - überwiegend kleinteilige Angebote in unterschiedlicher, überwiegend aufgelockerter Dichte und Kontinuität entlang der straßenbegleitenden Bebauung. Dünner Besatz in den südlichen Randbereichen der Achsen
 - schwerpunktmäßig Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote der kurzfristigen Bedarfsstufe

0

Städtebauliche Situation (öffentlicher Raum)

2009 - Zweiteilige, bandförmig ausgedehnte Struktur mit parallelem Verlauf entlang der Hauptverkehrsachsen; keine funktionale Verbindung der Teilbereiche
 - Einfache Gestaltung des öffentlichen Straßenraums, heterogene Bebauungsstrukturen, z.T. geringe Dichte zentrenprägender Nutzungen
 - Hohe verkehrliche Belastung der Hauptverkehrsachsen schränkt Aufenthaltsqualität ein

-

2000-2009 - Sanierung und Verkehrsberuhigung einzelner Teilbereiche in Nebenlagen

Ergebnis der Analyse für Walle

Kriterium

Einordnung/Bewertung

Städtebauliche Situation (privater Raum)

2009 - überwiegend geschlossene 2-3-geschossige Bebauung in unterschiedlichem Erhaltungszustand

-

Verkehrliche Situation

2009 - über Waller Ring/Osterfeuerberger Ring bzw. Utbremer Straße gut erreichbar
 - ÖPNV-Anbindung über Straßenbahn- und Buslinien
 - fußläufig erreichbar

0

Bestehende Kooperationsstrukturen

- Waller Geschäftsleute e.V.

Angewandte/geplante Förderprogramme

2009 - Sofortprogramm Innenstadt und Nebenzentren
 - Aktionsprogramm 2010 – Innenstadt- und Stadtteilentwicklung in Bremen
 - Städtebauförderung
 - EU Programm Ziel 2

Aktuelle Planungsvorhaben

- funktionale Verbindung über Helgolander Straße
 - Umgestaltung/Weiterbau Vegesacker Straße bis Waller Ring
 - Elisabeth Straße/Wartburgplatz

Zusammenfassung:

Zusammenfassende Einordnung des Zentrums

Sehr weitläufiges Zentrum mit hoher Konzentration zentrenprägender Nutzungen im Walle-Center; Situation (funktional und gestalterisch) im angrenzenden öffentlichen Raum (Waller Heerstraße) deutlich schwächer. Trotz positiver Ansätze scheint das Zentrum insgesamt nach wie vor nicht gefestigt.

Zielsetzung zur Entwicklung des Zentrums

Funktionale Stärkung des Zentrums und Stabilisierung der städtebaulichen Struktur durch attraktive Pole und Trittsteine und Konzentration auf einen „tragfähigen“ Kernbereich, dabei Aufgreifen abgeschlossener oder laufender Umgestaltungsmaßnahmen.

Erste Ableitung eines Maßnahmenkanons

Folgende Maßnahmen sind zur Erreichung der Ziele einzusetzen:

- Weitere Aufwertung des öffentlichen Raums; ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen; Schaffung von gestalterischen „Trittsteinen“ bzw. „Oasen“
- Förderung privater Investitionen und Kooperationen
- Profilbildung voran treiben

Beitrag zur Entwicklung des Zentrums/Umsetzungschancen

Bei einer Umsetzung der Maßnahmen ist die Chance zur Attraktivierung und Stabilisierung des Zentrums gegeben.

Eignung bzw. Empfehlung für die Aufnahme ins Förderprogramm

Neben einer Sanierungsförderung bedarf das Zentrum unterstützender und ergänzender Mittel. Eine Aufnahme des Zentrums in das Förderprogramm „Aktive Zentren“ ist aufgrund der Handlungserfordernisse und der Eingriffsmöglichkeiten möglich und empfehlenswert.





Handlungsbasis



Politische Beschlüsse

Mit der Deputationsvorlage vom 17.09.2009 „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wurde die Deputation für Bau und Verkehr (S) über das Gutachten von Junker und Kruse zur Auswahl von Bremer Stadtteilzentren für die Förderung in Kenntnis gesetzt.

Nach diesem Gutachten wird empfohlen, die Stadtteile „Alte Neustadt/Buntentor“ und „Walle“ als Fördergebiete in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufzunehmen.

Dazu hat die Deputation für Bau und Verkehr folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) nimmt das neue Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und deren Förderkriterien zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) stimmt den Empfehlungen des Gutachters zu, die Zentren Alte Neustadt/Buntentor, Walle, Osterholz (Schweizer Viertel), Vegesack und Blumenthal vorrangig weiter zu entwickeln.
3. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) stimmt dem Vorschlag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zu, Städtebauförderungsmittel des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zunächst in den Stadtteilzentren Alte Neustadt/Buntentor und Walle einzusetzen und bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa entsprechende Handlungs-, Maßnahmen- und Finanzierungskonzepte mit den Beiräten und den Beteiligten vor Ort dafür zu erarbeiten und der Deputation für Bau und Verkehr zur Beschlussfassung vorzulegen.

Grundlage für die Förderung ist neben der Gebietsfestlegung die Erstellung von integrierten Entwicklungskonzepten. Für die neu vorgeschlagenen Fördergebiete „Alte Neustadt/Buntentor“ und „Walle“ sollten mit den Beiräten und den Beteiligten vor Ort konkrete Handlungs-, Maßnahmen- und Finanzierungskonzepte erarbeitet und abgestimmt werden.

Das Programm wurde dem Fachausschuss „Bau, Verkehr und Umwelt“ des Stadtteilbeirates Walle am 05.10.2009 vorgestellt. Die Erörterung der Gebietsabgrenzung erfolgte mit positivem Votum des Beirates am 09.11.2009. Mit dem Fachausschuss ist das vorliegende integrierte Entwicklungskonzept gemeinsam erarbeitet und abgestimmt worden. Dabei wurden intensiv folgende Aspekte erörtert:

- Verbindungen und Trittsteine
- Besondere Orte
- Vernetzung

Gebietsabgrenzung Walle

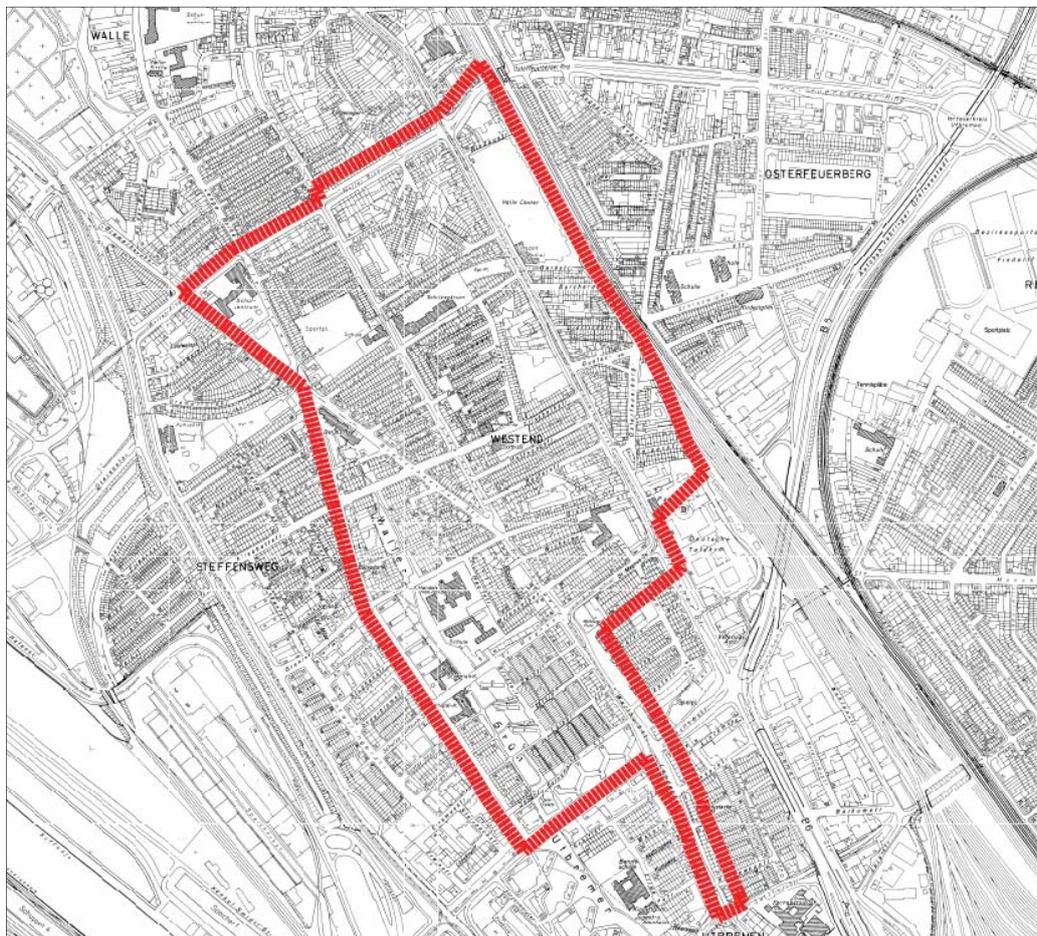
Am 3.12.2009 hat die Deputation für Bau und Verkehr weitere Beschlüsse zum Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gefasst. Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa hatte vorgeschlagen, die Gebietsabgrenzungen entsprechend der Vorschläge der Arbeitsgruppen in analoger Anwendung des § 171 b Baugesetzbuch (BauGB) als Fördergebiete für das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ festzulegen und beim Bund neu anzumelden. Dazu hat die Deputation folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) nimmt das neue Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) nimmt zur Kenntnis, dass in fünf Stadtteilen besonderer Handlungsbedarf besteht und dass die vorhandenen Städtebauförderungsmittel im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zunächst in den Bereichen Alte Neustadt und Walle eingesetzt werden sollen.

3. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) stimmt den vorgeschlagenen Gebietsabgrenzungen Alte Neustadt und Walle zu.

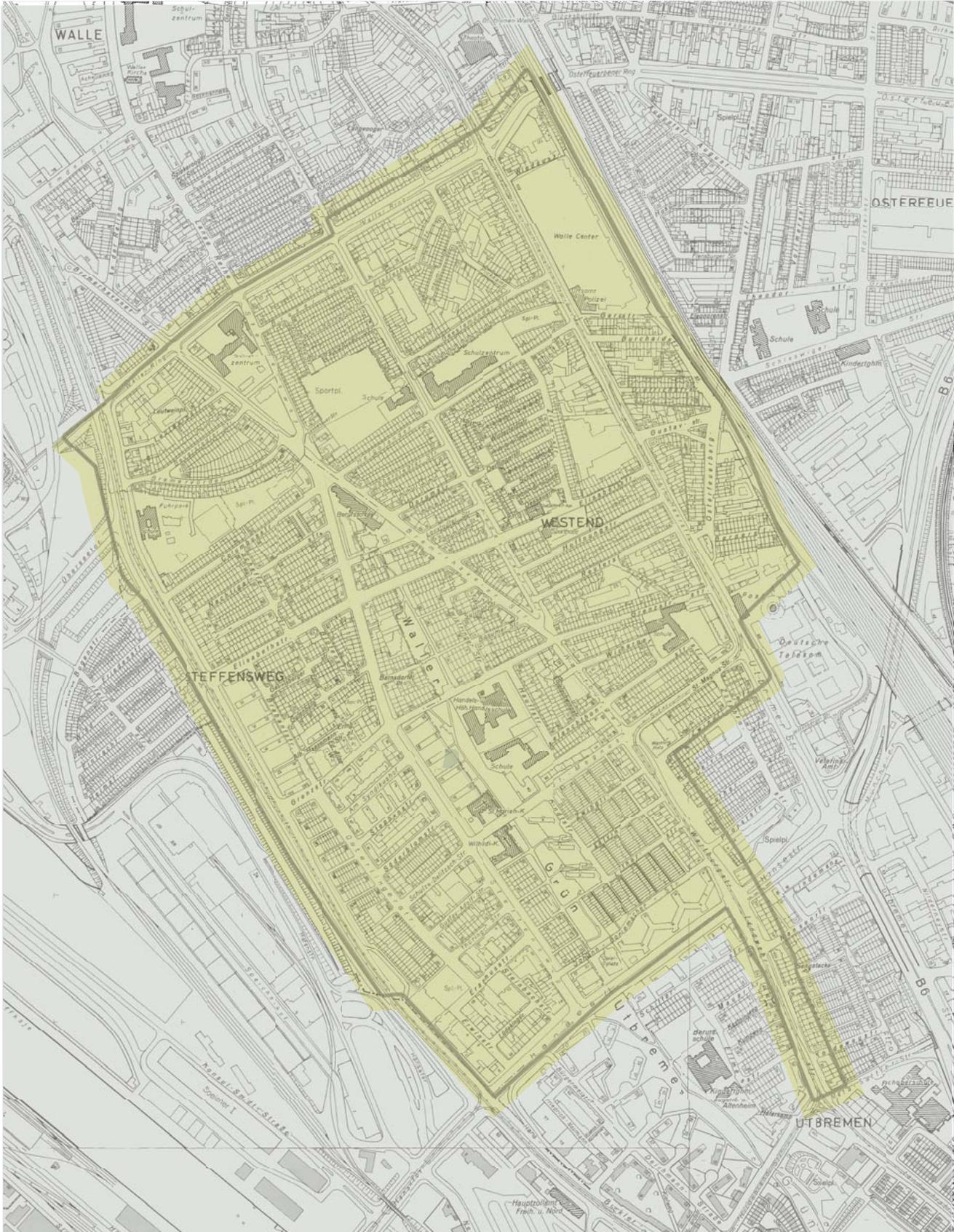
Im Laufe des Arbeitsprozesses und unter Gesichtspunkten der Verwaltung hat sich gezeigt, dass es sinnvoll wäre, die Gebietsgrenze über die Bremerhavener Straße/Nordstraße hinaus zu ergänzen, um insbesondere die Themen Verkehr und Verbindungen in die Überseestadt umfassender zu erörtern. Dazu war es nach Auffassung des Beirates Walle und der Verwaltung notwendig, die Gebietsabgrenzung zu erweitern.

ursprüngliche Gebietsabgrenzung

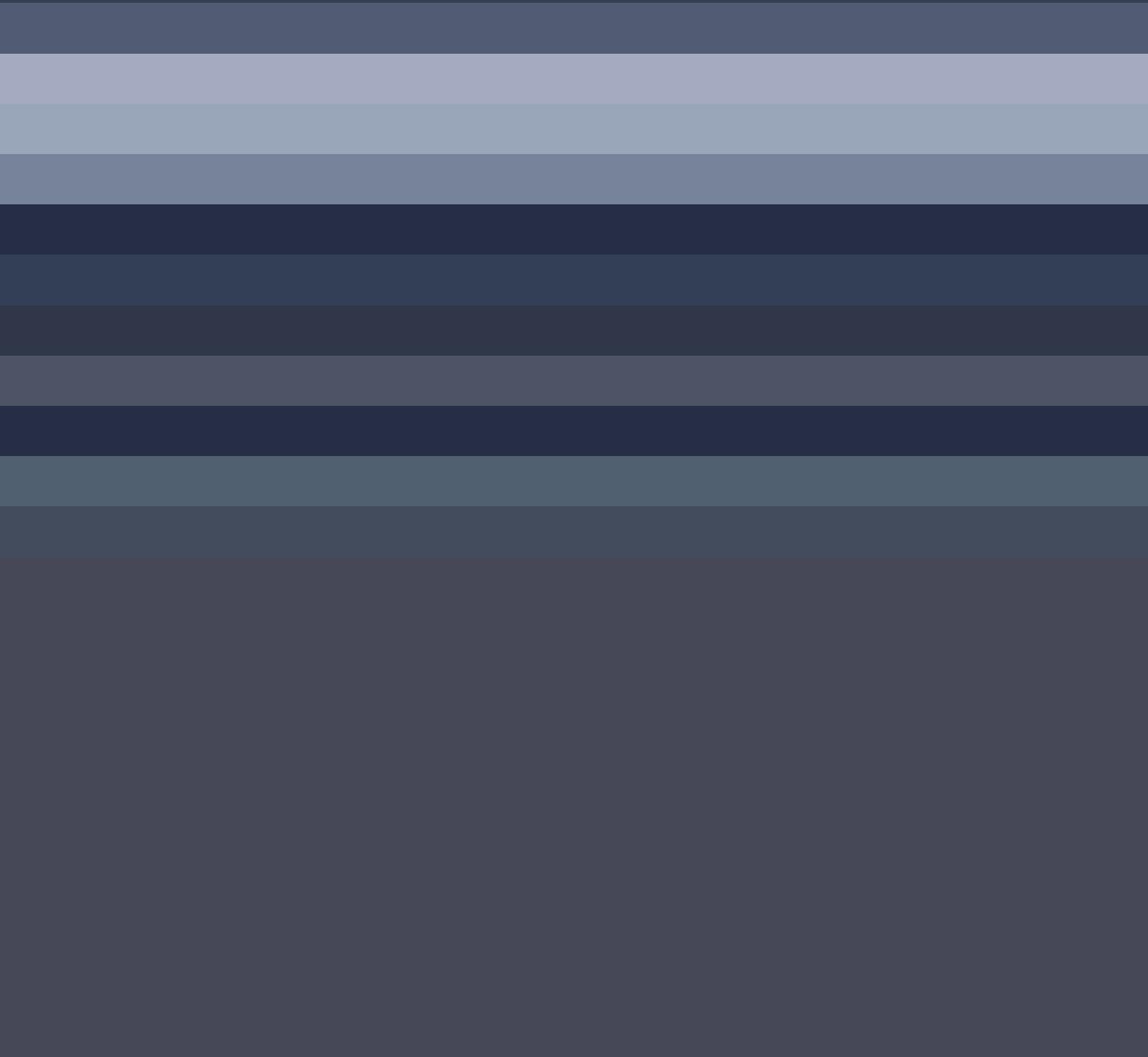


Aktives Stadt- und Ortsteilzentrum "Walle" Gebietsabgrenzung

aktualisierte Gebietsabgrenzung



Gebietscharakter



Waller Heerstraße, stadtauswärts,
vor dem Walle Center



Veogesacker Straße / Elisabethstraße



Lage

Der Stadtteil Walle liegt im Bremer Westen, auf der „rechten“ Weserseite. Er besteht aus den Ortsteilen Utbremen, Steffensweg, Westend, Walle, Osterfeuerberg, Hohweg und Überseestadt und ist ein innenstadtnah gelegener Stadtteil. Er wird im Osten von der Innenstadt und im Süden im Bereich der Überseestadt von den alten Hafenvierteln begrenzt. Im Westen bilden die Wohnquartiere des Stadtteils Gröpelingen und im Norden die offene Landschaft des Blocklands die Abgrenzung. Der Autobahnzubringer Überseestadt, die Wohnquartiere des Stadtteils Findorff, die Bahnanlagen des Güterbahnhofs und der Bundesstraße 6 begrenzen Walle im östlichen Bereich. In den zentral gelegenen Straßenabschnitten an den Hauptstraßenzügen konzentrieren sich Geschäfte des Einzelhandels, Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe, kulturelle und öffentliche Einrichtungen, Begegnungsstätten und Vieles mehr. Derartige Nutzungsstrukturen haben sich in Walle als parallele Achsen an mehreren Straßen herausgebildet.

So gibt es in den Gebieten um die Waller Heerstraße und um die Veogesacker Straße – Wartburgstraße eine sehr vielfältige Nutzungsstruktur. Ergänzende, untergeordnete Versorgungsfunktionen übernehmen die Landwehrstraße, zum Teil der Steffensweg und die Bremerhavener Straße – Elisabethstraße.

Diese Quartierszentren können die meisten Bewohner auch zu Fuß gut erreichen. Zudem sind sie größtenteils mit dem ÖPNV-Netz verbunden.

In Walles Zentren gibt es über 100 Einzelhandelsgeschäfte und 90 Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe. Damit verfügt der Stadtteil über ein vergleichsweise umfangreiches Angebot. Hinter diesen Zahlen verbirgt sich auch eine kleinteilige Nutzungsvielfalt. Ein erheblicher Anteil der Betriebe in Walle besteht aus spezialisierten Fachgeschäften. Dabei verläuft das Spektrum von dienstleistungs- und einzelhandelsorientierten Handwerksbetrieben bis hin zu Spezialisten mit gesamtstädtischem Einzugsbereich.

Häufig handelt es sich dabei um inhabergeführte Fachgeschäfte. Vor dem Hintergrund des allgemein zu beobachtenden Wandels im Einkaufsverhalten und der Geschäftsstrukturen mit der Tendenz zu automobilorientierten Kunden und großflächigen Standorten mit sehr breitem Sortiment sind Veränderungen in der kleinteiligen Nutzungsstruktur zu beobachten.

Veogesacker Straße



*Veegesacker Straße /
Bremerhavener Straße*

*Veegesacker Straße, Höhe Reuterstraße,
stadtauswärts*

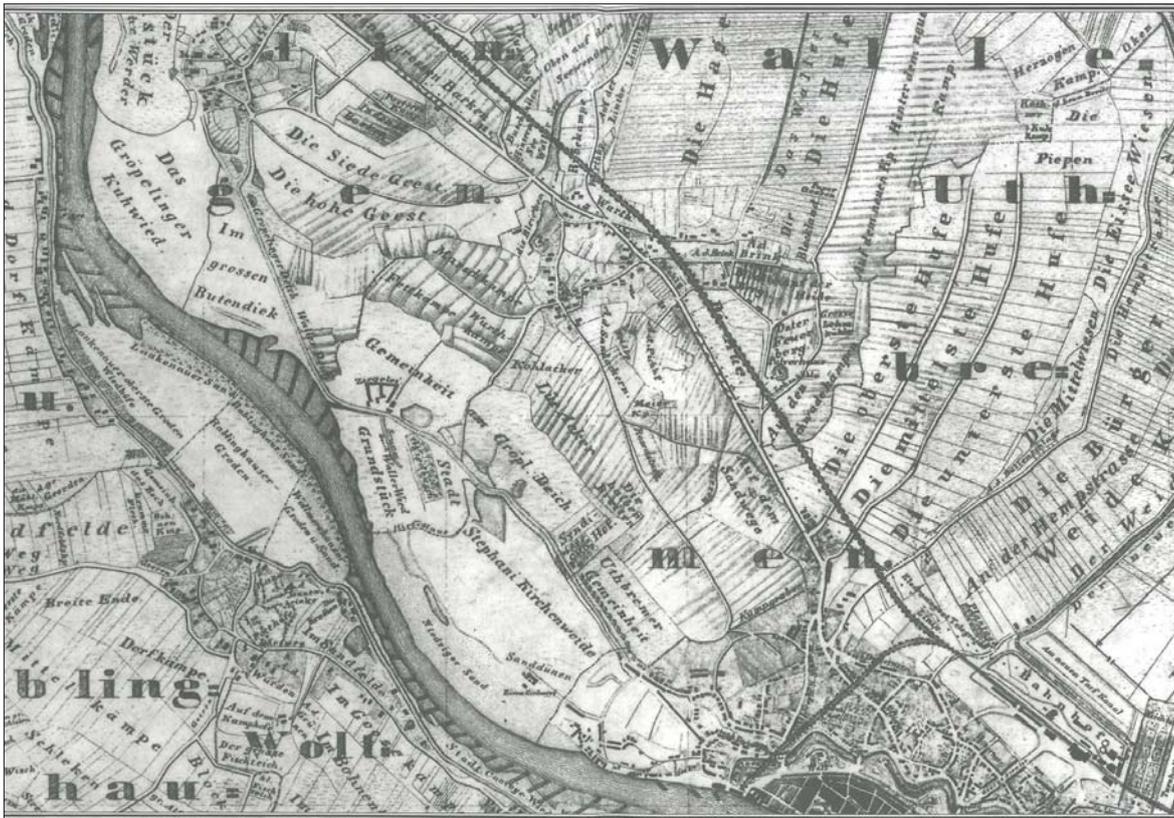

Die Dienstleistungsstandorte (Arztpraxen, Rechtsanwaltsbüros, Beratungsstellen u.ä.) orientieren sich, ebenso wie Gaststätten und Restaurants, hauptsächlich auf die beiden Zentren, Waller Heerstraße und Veegesacker Straße - Wartburgstraße.

Durch die Umnutzung der Alten Hafenreviere entsteht zurzeit ein neuer Ortsteil von Walle, die Überseestadt. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Fördergebiet wird dieses neue Stadtquartier mit Wohnungen, Büronutzungen, Dienstleistungen, Gewerbebetrieben sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen entwickelt.

Bei der Konzeption der Überseestadt ist neben der Neubebauung, der Aktivierung der alten Schuppen und Speicher und der Anlage von neuen Erschließungswegen auch der gegenseitige Austausch des neuen Ortsteils Überseestadt mit den alten Ortsteilen Walle, Steffensweg und Utbremen wichtig. Eine ganz besondere Bedeutung stellt dabei für die Bewohnerinnen und Bewohner in Walle der Zugang zur Weser dar; für die Bewohnerinnen und Bewohner in der Überseestadt der Zugang zu den gewachsenen Stadtvierteln mit ihrer Kleinteiligkeit und urbanen Qualität.

*Überseestadt,
Konsul-Smidt-Straße, stadtauswärts*

*Überseestadt,
Schuppen 1, Konsul-Smidt-Straße*

„Karte aus dem Gebiete der freien Hansestadt Bremen“ (Ausschnitt), 1851 (Quelle: Walle - Utbremen 1860 -1945, Edition Temmen 1996)

Historische Entwicklung

Das vor den Toren der Stadt Bremen gelegene Dorf Walle wurde bereits im 12. Jahrhundert urkundlich erwähnt. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts wurden die Flächen des heutigen Stadtteils Walle vorwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Erste Entwicklungsimpulse löste ab 1820 der Bau der Chaussee von Bremen in nordwestliche Richtung nach Burg aus.

Mit dem Bau dieses Straßenzugs, der heutigen Waller Heerstraße, verbesserte sich die schon lange existierende Fernverkehrswegebeziehung nach Norden.

Anstöße für eine Siedlungsentwicklung in diesem Bereich gingen von dieser Straße allerdings zunächst nicht aus.

Die noch bis 1848 in der Stadt Bremen geltende, sogenannte Torsperre, verhinderte ein nennenswertes Wachstum.

Erst nachdem man die Torsperre aufhob, konnte sich der Siedlungsraum, ausgehend von der Stadt Bremen, in die Umgebung ausdehnen. Nun waren endlich ungehinderter Verkehr und Kommunikation zwischen der Stadt Bremen und seinen Vorstädten bzw. den

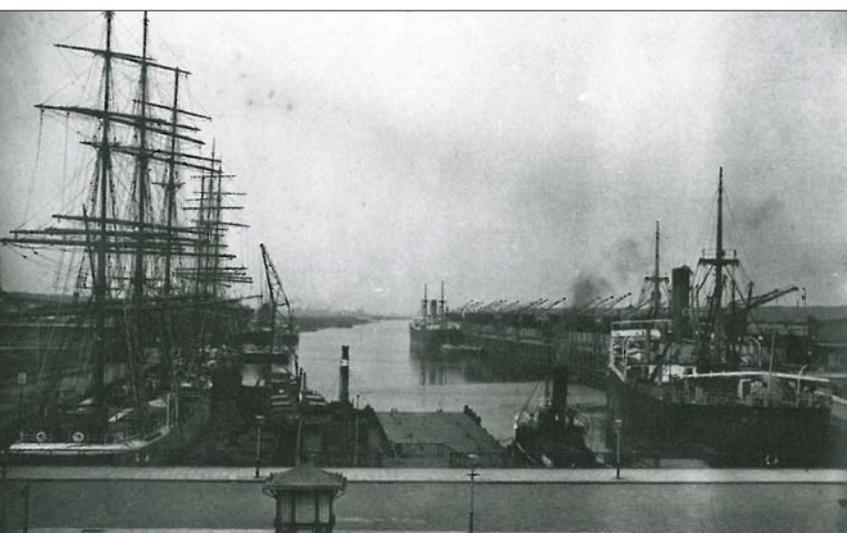
umliegenden Dörfern möglich.

Die zweite wichtige Maßnahme war Anfang der 1860er Jahre der Bau der Eisenbahnstrecke zwischen Bremen und Geestmünde. Diese überregionale neue Verkehrsstraße war, vor dem Hintergrund der Gründung Bremerhavens um 1830, für die Beziehungen zwischen den Städten Bremen und Bremerhaven von großer Bedeutung. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte in Walle eine rege Siedlungstätigkeit ein. Dabei übernahmen private Bauunternehmer die kleinteilige Erschließung. Sie erwarben die Flächen, parzellierten diese, legten Straßen an und bebauten die Grundstücke.

Bis 1848 gehörte lediglich der Bereich östlich der heutigen Grenzstraße zur Stadt Bremen; 1892 wurde das Gebiet bis zum Waller Ring und 1902 der restliche Teil von Walle eingemeindet.



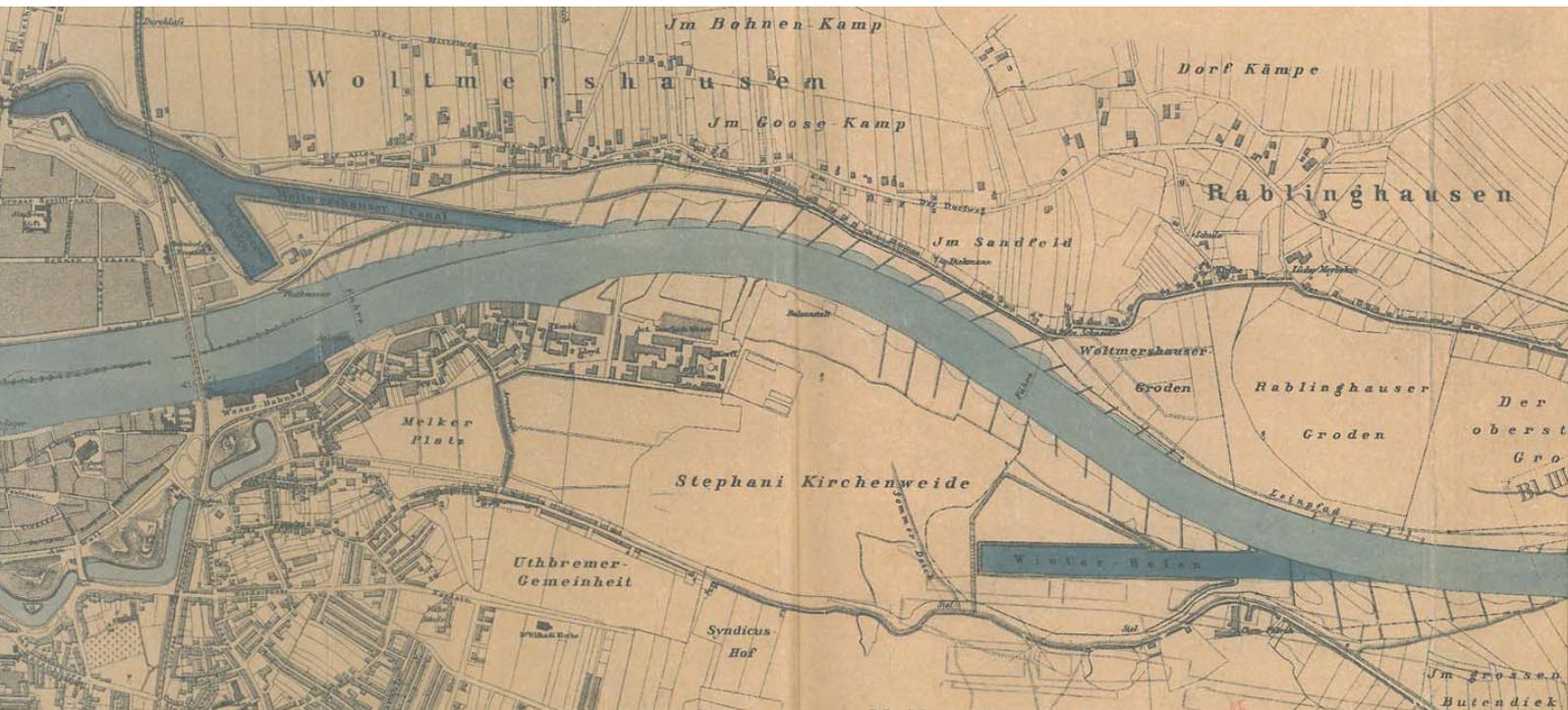
*Blick in den Hafen II (später Überseehafen)
September 1903 (Quelle: Der Bremer Über-
seehafen, Edition Temmen 1999)*



*Blick in den Hafen II September 1908 (Quelle:
Der Bremer Überseehafen, Edition Temmen
1999)*



*Blick auf den Bremer Westen, im Vordergrund
Schuppen 13 im Hafen II um 1928 (Quelle:
Der Bremer Überseehafen, Edition Temmen
1999)*

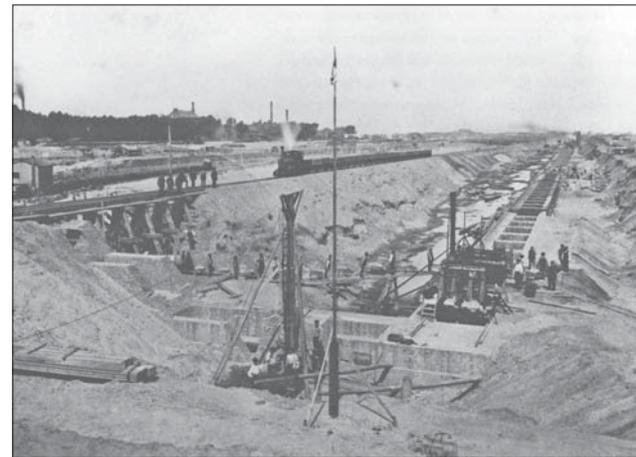


Gebiet zwischen Altstadt und Walle, ca. 1885 (Quelle: Der Bremer Überseehafen, Edition Temmen 1999)

Im Rahmen des Hafenausbaus ab 1888 und der damit verbundenen Ansiedlung von Industriebetrieben wuchs Walle Ende des 19. Jahrhunderts in einem beachtlichen Tempo. Die verkehrstechnischen Infrastrukturanlagen im Stadtteil bzw. die Nähe der Häfen und der Bahn boten kleinen und mittleren Betrieben attraktive Standorte – und damit neu hinzugezogenen Einwohnern Arbeitsplätze. Dabei waren bestimmte Branchen in Walle verhältnismäßig häufig vertreten, z.B. Großhandelsbetriebe sowie kleine und mittlere Betriebe der Nahrungs- und Genussmittelindustrie (Brauereien, Kaffee-Großröstereien, Zigarren-, Käse-, Essig- und Zuckerwarenfabriken). Vor allem aufgrund des großen Angebots an Arbeitsplätzen in der Hafenwirtschaft und in den neu entstandenen Betrieben in der Nähe des Hafens entwickelte sich der Bremer Westen zu einem Arbeiterwohnviertel.

Bau des Freihafens um 1886

(Quelle: Der Bremer Überseehafen, Edition Temmen 1999)



Das erste Voll-Containerschiff, am 05.05.1966 in Bremen

(Quelle: Der Bremer Überseehafen, Edition Temmen 1999)





Blick auf den Bremer Westen, entlang der Nordstraße in den 1920er Jahren (Quelle: Die alten Hafenviertel „Alter Westen“ und Muggenburg 1860-1945, Edition Temmen 1999)

In der folgenden Zeit nahm die Siedlungstätigkeit im Stadtteil kontinuierlich zu. Bis 1925 hatte sie das alte Waller Dorf umschlossen. In dieser Entwicklungsphase, bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, wurden sehr schmale, eingeschossige kleine Reihenhäuser sowie zweigeschossige, sogenannte „Bremer Reihenhäuser“ mit Souterrain gebaut. Auch drei- bis viergeschossige Mehrfamilienhäuser, in denen die Erdgeschosszonen von Einzelhändlern und Dienstleistungsbetrieben genutzt wurden, entstanden in dieser Zeit. In den Bremer Reihenhäusern lebten häufig mehrere Familien ohne eigene abgeschlossene Wohnung. Dieses „Durcheinanderwohnen“ wurde noch zusätzlich durch den Umstand belastet, dass viele Bewohner in Walle Untermieter und Schlafgänger in ihren Zimmern aufnehmen mussten, um die Kosten für die Wohnungen tragen zu können.

Walle gehörte zusammen mit den Stadtteilen Neustadt und Findorff im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts zu den Gebieten mit den höchsten Wohndichten.⁴

Durch das rasante Wachstum der Stadt Bremen und dem damit verbundenen Einwohneranstieg entstand u. a. auch eine erhöhte Nachfrage nach Begräbnisstätten. Sie konnten immer weniger in der dicht besiedelten Stadt vorgehalten werden. Daher legte man – damals noch außerhalb der Stadt - ab 1872 in Walle einen Friedhof an, der aufgrund der starken Nachfrage mehrmals erweitert werden musste und

heute eine Flächengröße von 29 ha hat. Die Anlage wurde als Landschaftspark ausgebildet und diente von Beginn an auch der Erholung. Denselben Zweck erfüllt auch der in den 1920er Jahren in der direkten Nachbarschaft hergestellte Waller Park. Beide Anlagen stellen heute die bedeutsamsten Grün- und Erholungsflächen des Stadtteils dar. Erste Kleingartengebiete entstanden bereits um 1900 im Norden des Stadtteils. 1907 gab es rund 8.000 und 1925 über 20.000 Kleingärten in Walle. Sie befanden bzw. befinden sich heute im Ortsteil Hohweg, nordöstlich der Bahnlinie Bremen - Bremerhaven. Mit der sich ausbreitenden Siedlungsentwicklung ging ein wachsendes Mobilitätsbedürfnis einher. Die ersten Straßenbahnen in Bremen führten daher auch durch die „boomende“ westliche Vorstadt. So fuhr z. B. ab 1879 eine Pferdebahn in der Waller Heerstraße. Bereits um 1900 wurde die Strecke elektrisch betrieben.



Gleisbauarbeiten an der Waller Heerstraße in den 1920er Jahren (Quelle: Walle - Utbremen 1860-1945, Edition Temmen 1996)

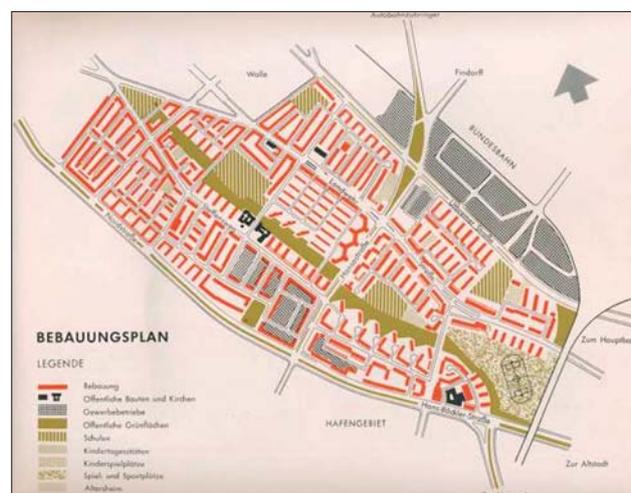
Die Bahntrasse der Strecke Bremen – Bremerhaven wurde 1905 bis 1916 auf einen Damm verlegt. Gleichzeitig richtete man in Walle einen Bahnhof ein. Damit war der Stadtteil nun auch an den regionalen Eisenbahnverkehr angebunden. Zwischen Wiedaustraße und Gerdstraße, auf dem Grundstück des heutigen Walle-Centers, errichtete die Bahn Lokomotivschuppen.

Im Zweiten Weltkrieg trafen die Bomben der Alliierten den Stadtteil Walle besonders hart. Die ehemalige westliche Vorstadt wurde von den Wallanlagen bis zur Linie Grenzstraße - Bremerhavener Straße - Columbusstraße bei dem verheerenden Luftangriff am 18./19. August 1944 fast völlig zerstört. Übrig blieb ein Trümmerfeld von über 150 Hektar. Allein in dieser Nacht wurden über 1.000 Menschen getötet, zahlreiche Menschen verletzt, 25.000 Wohnungen beschädigt oder zerstört und so verloren ca. 33.000 Menschen ihre Wohnungen.⁵

Nach dem Zweiten Weltkrieg sollten in diesem zerstörten Gebiet beispielhaft die Ideen einer „aufgelockerten, durchgrünten und gegliederten Stadt“ verwirklicht werden. Die neu entwickelten Konzepte sollten die Grundlage für eine „gesunde Stadt“⁶ darstellen. So entstand zwischen 1953 und 1955 in diesem zerstörten Teil von Walle ein großzügig ausgestaltetes Baugebiet.

Man wollte vor allem die „Monotonie der ursprünglichen Bebauung mit nur einem Haustyp“ vermeiden und die früher einmal bestehende rein „schematische Aufreihung der Straßen und Häuser“ nicht wieder herstellen. Entscheidend war nicht mehr die Stellung der Häuser zur Straße, sondern zum besonnten und begrünten Gartenraum. Das neue Baukonzept bestand aus mehrgeschossigen Wohnzeilen und Reihenhäusern. Als „innovative Dominante“ für das Aufbaubereich Bremer Westen diente das vierzehngeschossige Hochhaus an der Schifferstraße/Hansastraße. Dieses Hochhaus war damals Symbol für die neue (Aufbau-)Zeit: Nicht mehr die Kirche sollte Orientierungspunkt für den Stadtteil sein, sondern das Hochhaus, als „Monument“ des gewerkschaftlichen, gemeinnützigen Wohnungsbaus. Insgesamt wurden hier 4.220 neue Wohnungen gebaut, womit rund 22.000 Bewohner im neuen Bremer Westen eine neue Heimat finden konnten. Es sollte eine lebendige Stadt- und Gartenlandschaft entstehen, die baulicher Ausdruck des „sozialen Zeitalters“ zu sein hatte.⁷ Eine besondere Idee wurde bei der Zuordnung der Flächen verwirklicht: So legte man die Freiflächen für Schulen, Kirchen und Spielplätze an einen neu zu entwickelnden Grünzug, um diesen optisch zu erweitern.

Zerstörter Bremer Westen 1944/45
(Quelle: Der Bremer Überseehafen, Edition Temmen 1999)



Bebauungsplan Bremer Westen 1950

5 Hans Günther Prigge, in „Als der Bremer Westen brannte“, Walle/Utbremen in den 30er und 40er Jahren, Cecile Eckler von Gleich (Hrsg.), Bremen, 1994, Seite 41

6 Hans-Joachim Wallenhorst, GEWOBA 1924 – 1992, Bremen 1993, Seite 153

7 Hans-Joachim Wallenhorst (1993), aaO., Seite 179

*Waller Heerstraße, stadteinwärts,
Höhe ehem. Decla-Kino, Kino 46*



*Walle-Center, Waller Heerstraße,
stadtauswärts*



*Der verfüllte Hafenkopf vor Schuppen
13 und 14, 1998/99 (Quelle: Der Bremer
Überseehafen, Edition Temmen 1999)*



Eine wesentliche planerische Voraussetzung für den Wiederaufbau dieses Gebiets war die Anpassung des Straßennetzes an die veränderten, neu gewichteten Verkehrsbedürfnisse. Dabei wollte man die wertvollen und zum größten Teil unversehrt gebliebenen unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen erhalten. Zahlreiche früher befahrbare Straßen wurden zu Wohnwegen umgestaltet. Entsprechend dem damaligen Leitbild der „autogerechten Stadt“ wurden mehrere Durchgangsstraßen umfunktioniert. So stellte man z.B. die Hansestraße als überbezirkliche Hauptverkehrsstraße fast völlig neu her. Die innere Erschließung, als Sammelstraße für die Wohngebiete, bildete der bereits vor dem Krieg vorhandene Straßenzug Landwehrstraße – Wartburgstraße, der ebenfalls für den Fahrverkehr erheblich verbreitert wurde. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wandelten sich, infolge der wachsenden Motorisierung, die Hauptverkehrsstraßen immer mehr zu stark befahrenen Autostraßen. Fußgängern und Radfahrern wurden lediglich noch die Randbereiche zugewiesen. Die Waller Heerstraße z.B., einst eine Allee mit breiten Gehwegen, verlor durch den wachsenden motorisierten Verkehr zunehmend ihre Wohn- und Versorgungsqualität. Anfang des 21. Jahrhunderts wurden im Zuge der Planungen für die Überseestadt nochmals Verbreiterungen von Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen vorgenommen. So baute man z.B. die Hansestraße, bisher schon eine die Stadtquartiere durchtrennende Straße, in Kreuzungsbereichen weiter aus.

Dagegen verfielen die aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts stammenden Bahn- und Lokomotivschuppen an der Waller Heerstraße zusehends. Zwischennutzungen füllten den Raum nur unzulänglich aus. Erst mit dem Bau des Walle-Centers verbesserte sich die Situation in diesem Bereich. Damit wurde nicht nur eine Brache beseitigt – auch die Versorgungsangebote im Stadtteil konnten erstmals an zentraler Stelle angeboten werden.

Nach der Verlagerung des Stückgutverkehrs in die Neustädter Häfen und die zunehmende Containerisierung des Warengüterumschlags, boten sich für große Teile der alten Hafengebiete keine weiteren hafengebundenen Perspektiven mehr an. Der Überseehafen wurde Ende der 1990er Jahre verfüllt, neue Nutzungen, wie z.B. der Großmarkt, die Fachhochschule für Gestaltung, das Hafenmuseum u. v. m. fanden in dem hier zurzeit neu zu entwickelnden Stadtteil Überseestadt einen Standort. Für den Stadtteil Walle öffnen sich damit erstmals auch Wege zu den bisher abgeriegelten alten Hafenvierteln und zur Weser.

Waller Heerstraße, stadtauswärts,
Höhe Gustavstraße



Einbindung in das kommunale Zentrenkonzept

Im kommunalen Zentrenkonzept werden die einzelnen Stadtteil- und Nahversorgungszentren detailliert beschrieben und bewertet. Für den Nahversorgungsbereich Walle ergibt sich folgende Situation:

Angebotssituation in Walle

Insgesamt besteht im Stadtteil Walle ein Einzelhandelsangebot von fast 30.000 m² Verkaufsfläche, wovon rund die Hälfte auf den kurzfristigen Bedarfsbereich, insbesondere die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel entfällt. Entsprechend wird im kurzfristigen Bedarf eine Zentralität von über 1 erzielt, während die Gesamtzentralität mit 0,85 einen durchschnittlichen Ausstattungsgrad aufweist. Mehr als die Hälfte des Verkaufsflächenangebots entfällt auf die 126 Einzelhandelsbetriebe im Zentrum Walle an der „Doppelachse“ Waller Heerstraße bzw. der Vegesacker Straße/Wartburgstraße. Kernbereich dieses zentralen Bereiches ist das Walle-Center mit mehr als 11.000 m² Verkaufsfläche, in dem ein E-Center und ein Aldi-Markt als Magnetbetriebe angesiedelt sind. Der Großteil der (kleinteiligen) Betriebe erstreckt sich in unterschiedlich dichtem Einzelhandelsbesatz entlang der Waller Heerstraße sowie der parallel verlaufenden Vegesacker Straße/Wartburgstraße in einer Nutzungsmischung mit Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten sowie öffentlichen und kulturellen Einrichtungen. Größte Anbieter außerhalb des Zentrums sind ein Baumarkt und ein Verbrauchermarkt in der Holsteiner Straße sowie ein Möbelhaus am Osterfeuerberger Ring und ein Supermarkt an der Erasmusstraße.

Stadtteil Walle Zentralität und Handlungsbedarf

Der Stadtteil wird größtenteils vom Wohnen, in Teilräumen aber auch von gewerblichen Nutzungen geprägt. Außerdem gibt es Mischgebiete, die durch ein Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe gekennzeichnet sind. Die Gebäude- und Grundstücksstruktur ist in Walle sehr vielfältig: Von kleinteiligen Reihenhäusern bis hin zu großzügig entwickelten Geschosswohnungsbaugebieten weist der Stadtteil ein breites Spektrum unterschiedlicher Baustrukturen auf. Einrichtungen der Kultur, Freizeit und Erholung, wie z.B. Eislaufhalle, Schwimmbad, Friedhof, Stadtpark und Kino bereichern das Nutzungsspektrum im Stadtteil. Im Norden des Stadtteils befinden sich Dauerkleingärten und auch die zentrale Mülldeponie der Stadt Bremen, die wegen ihres großen Raumbedarfs und der von ihr ausgehenden störenden Auswirkungen außerhalb des besiedelten Bereichs am Stadtrand betrieben wird.

Der Stadtteil wird von überörtlich bedeutsamen Verkehrsstrassen, wie z.B. dem Heerstraßen- und Ringstraßenzug, der Nordstraße und den Bahnanlagen, sowie vom Grünzug durch die Wohngebiete gegliedert.

Einen bedeutenden Beitrag zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs leisten die Supermärkte und Lebensmittel-Discounter, die sich im Bereich Waller Heerstraße und im südlichen Abschnitt des Ortsteils Steffensweg häufen. Aber auch in den anderen Ortsteilen sind Lebensmittelgeschäfte dieses Versorgungstyps ansässig. Es handelt sich hierbei um Einzelhandelsbetriebe mit Verkaufsflächen von mindestens 500 m², größtenteils aber über 700 m² und teilweise auch über 1.000 m². Mit Ausnahme der Wohngebiete um die Waller Straße/Almatastraße, im nördlichen Abschnitt der Langen Reihe, am Waller Wied sowie zwischen Columbusstraße und Elisabethstraße sind diese Lebensmittel-Einzelhandelsbetriebe fußläufig in einem 500-Meter-Nahversorgungsradius zu erreichen. Da aber gerade in diesen Wohngebieten häufig ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Bewohnern und Bewohnerinnen lebt, der über 65 Jahre alt ist, und vor allem für diese Altersgruppe eine fußläufige Verbindung zu den Einzelhandelsbetrieben besonders wichtig ist, kann die Versorgungsqualität im Stadtteil nur mit Einschränkungen als gut bezeichnet werden. Die Erreichbarkeit dieser Lebensmittel-Einzelhandelsstandorte mit dem Pkw ist insgesamt als gut zu bewerten. In der Regel ist eine oberirdische Stellplatzanlage dem Supermarkt bzw. Discounter vorgelagert oder sie befindet sich, wie im Walle-Center, in einer Tiefgarage.

Stärken und Schwächen des Fördergebietes „Walle“

Stärken	Schwächen
Innenstadtnähe	Innenstadtbezug / Verbindungen
Nähe zur Weser	Ausnutzung des Potenzials
Intakte Wohnquartiere mit relativ guter Bausubstanz und urbanen Qualitäten Großer Bestand an Alt-Bremer-Häusern	Enge Bebauung; Parkdruck in den engen Wohnstraßen; Verbindungen zwischen den Quartieren; z.T. ungepflegtes Erscheinungsbild in den Freiräumen;
Große Freiräume und Grünflächen (Freizeit und Erholung) Entwicklungspotenziale im öffentlichen Raum	Unzureichende Verbindungen zwischen den Freiräumen
Nutzungsmischung	Nutzungsqualität Vernetzung Einzelhandel/Dienstleistungen/Kultur
Gute Erreichbarkeit und verkehrliche Anbindung	Durchgangsverkehr; Park-Suchverkehr; schlechte Querungsmöglichkeiten insbesondere in die Überseestadt
Dienstleistungsgewerbe	Ausnutzung des Potenzials (Marketing, Vernetzung)
Kulturszene	Vernetzung der Kulturszene; PR; Ausstrahlung
Nähe zur Überseestadt	Nutzung der Synergien

Stärken und Schwächen der einzelnen Zentren

Bereich Waller Heerstraße/Waller Ring:

Der Bereich um den Heerstraßenzug bildet die Hauptversorgungsachse des Stadtteils. Spätestens mit dem seit 2000 bestehenden Walle-Center hat sich dieses Gebiet als Schwerpunkt des Stadtteilzentrums herausgebildet. Bei dem Walle-Center handelt es sich um ein Versorgungszentrum in „integrierter Lage“, d.h. es ist umgeben von Wohngebieten und sehr gut an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden. Als sogenannter „Magnet“ fungiert ein Warenhaus mit knapp 5.000 m² Verkaufsfläche. Weitere Einzelhändler, darunter auch ein Lebensmittel-Discounter sowie Fachgeschäfte für Bekleidung, Einrichtungen, Drogeriewaren, Computertechnik usw. ergänzen das Angebot.

Kleine Bistros sowie haushaltsbezogene Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe, wie z.B. Friseure, Optiker und Schneider tragen zusätzlich dazu bei, das Walle-Center als das Zentrum des Stadtteils zu betrachten.

Insgesamt bieten im Center auf 14.000 m² Verkaufsfläche rund 40 Einzelhändler und Dienstleister ihr breit gefächertes Programm an. Diese Nutzungskonzentration unterstützt die Zentralität dieses Bereichs und betont die Nahversorgungsaufgaben des Quartiers. Der großzügig ausgebaute Mittelgang im Walle-Center bietet Gelegenheiten für temporäre (Kunstgewerbe)-Ausstellungen, Musikveranstaltungen o.ä. und eröffnet Waller Geschäften die Chance, hier besondere Werbeaktionen zu präsentieren. Das Walle-Center zeichnet sich zudem durch eine klare und übersichtliche Nutzungsanordnung aus, die den Kunden die Orientierung erleichtert. All diese Umstände tragen dazu bei, dass das Walle Center als gut besuchtes Versorgungszentrum bewertet werden kann.

Auch in den anderen Abschnitten der Waller Heerstraße konzentrieren sich viele Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Handwerks und Gastronomiebetriebe, aber auch Begegnungsstätten und Beratungsstellen, außerdem befinden sich hier das Ortsamt und die Post. Darüber hinaus wird die Waller Heerstraße durch weitere Nutzungen bereichert, die nicht nur für den gesamten Stadtteil, sondern für den Bremer Westen bzw. für die Stadtregion bedeutsam sind. Leider profitieren Einzelhändler und Betreiber der kulturellen Angebote wechselseitig kaum voneinander.

Der Abschnitt des Waller Rings zwischen Waller Heerstraße und Stadtteilbahnhof Walle ist ebenfalls Teil des Stadtteilzentrums. Die Wegeführung ist in diesem Abschnitt konfliktreich und die Begrünung/ Gestaltung des öffentlichen Raums eher mangelhaft.

Walle-Center, Waller Heerstraße, stadteinwärts



Walle-Center



Waller Heerstraße, Höhe Dietrichstraße, stadteinwärts



Reuterstraße, Blickrichtung
Vegesacker Straße



Hier liegen Grundstücke in zentraler Lage, direkt neben dem Walle-Center, brach, bzw. werden mindergenutzt.

Die hohen Verkehrsbelastungen auf diesen Straßenzügen und die abschnittsweise recht schmalen Gehwege mindern, zumindest in einigen Abschnitten, die Aufenthaltsqualität des Stadtteilzentrums außerhalb des Walle-Centers. Abhilfe konnte zum Teil durch die im Jahr 2005 im Rahmen der Sanierung „Waller Heerstraße“ durchgeführten Maßnahmen erreicht werden: Bestimmte Abschnitte, in denen noch genügend Raum für die Pflanzung von Straßenbäumen bestand, wurden begrünt, Straßeneinmündungsbereiche wurden aufgepflastert und die Stellplatzanordnung teilweise verbessert.

Skulpturengruppe am Wartburgplatz



Bereich Vegesacker Straße – Wartburgstraße:

Diese Stadtteilzentrenachse stellt das zweite wichtige Versorgungsgebiet in Walle dar. Hier ist die Nutzungsstruktur vor allem von kleinen Fachgeschäften sowie Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben geprägt. Besonders hervorzuheben ist der Wochenmarkt auf dem Wartburgplatz, der nicht nur das Warenangebot bereichert, sondern auch als wichtiger Kommunikationsort für die Bewohner und Bewohnerinnen der näheren Umgebung genutzt wird.

Insgesamt handelt es sich um ein lebendiges Quartier mit einer hohen Nutzungsdichte. Allerdings wird diese positive Einschätzung durch die Erneuerungsbedürftigkeit in einigen Straßenabschnitten eingeschränkt. Im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet „Waller Heerstraße“ und im Rahmen des „Anschluss-Investitions-Programms“ (AIP) sowie im Rahmen des Programms „Innenstadt- und Stadtteilentwicklung in Bremen“ wurden Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.

Wochenmarkt am Wartburgplatz



Bereich Landwehrstraße:

An die Wartburgstraße schließt sich die Landwehrstraße an, die, neben der dominierenden Wohnnutzung, von Einzelhandels-, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben geprägt wird. Ein Lebensmitteldiscounter mit einer Verkaufsfläche von rund 700 m² vervollständigt das Versorgungsbild. Dabei hat die Landwehrstraße aber lediglich eine untergeordnete Zentrumsfunktion wahrzunehmen.

Um die Aufenthaltsqualität in diesem Straßenraum zu verbessern, wurden in den Jahren 2004 und 2005 umfangreiche Straßenneugestaltungsmaßnahmen durchgeführt – seitdem ist eine zunehmende Belegung der Ladengeschäfte in der Erdgeschosssebene zu beobachten.

Landwehrstraße, Höhe Koldeweystraße, stadtauswärts



Bremerhavener Straße / Vegesacker Straße, stadteinwärts



Discounter in der Landwehrstraße



Wartburgstraße/Wartburgplatz



Landwehrstraße, Höhe Haferkamp, stadtauswärts



Steffensweg, stadtauswärts*Steffensweg, stadteinwärts**Supermarkt an der Schleswiger
Straße*

Bereich Steffensweg

Die Bebauung am Steffensweg wird größtenteils von gewerblichen Nutzungen in der Erdgeschosszone und vom Wohnen ab dem ersten Obergeschoss geprägt. Das Gebiet ist als untergeordnetes Stadtteilzentrum einzustufen. Sowohl die evangelische als auch die katholische Kirche sind mit ihren Gemeindezentren am Steffensweg ansässig. Die zentrale Lage und gute Erreichbarkeit wird darüber hinaus durch eine Buslinie betont, die über die Elisabethstraße – Steffensweg – Hansestraße dieses Gebiet mit den angrenzenden Stadtteilen verbindet.

In der separat am Steffensweg stehenden Pavillongruppe zwischen Johann-Bornemacher-Straße und St.-Magnus-Straße fanden in den letzten Jahren Veränderungen statt, die die Versorgungsqualität im Quartier mindern. Dieses Gebäudeensemble stellt ein typisches Element des Städtebaus der 1950er Jahre dar. Die Pavillongruppe ist den dahinterliegenden Reihenhäusern vorgelagert und wurde damals als kleines Nahversorgungszentrum konzipiert. Die kleinen Gebäude werden heute größtenteils von Nutzungen eingenommen, die nicht zentrumsfördernd und öffentlichkeitswirksam sind: So wird in den Ladengeschäften gewohnt, in ihnen befinden sich Büros ohne Publikumsverkehr oder die Räume stehen einfach leer. Die Gestaltung der Gebäude wirkt abweisend, von der ehemaligen einheitlichen räumlichen Formgestaltung ist heute nicht mehr viel zu sehen.

Bereich Bremerhavener Str. – Elisabethstraße

Als Ergänzung zu den Zentrenbereichen Vegesacker Straße und Steffensweg sind die Nutzungen an der Bremerhavener Straße – Elisabethstraße anzusehen. Die ursprünglich vorhandene Ladengeschäftszone wird allerdings nur noch vereinzelt in einem Abschnitt der beiden Straßen von Einzelhändlern und Dienstleistungsbetrieben genutzt. So befinden sich zwischen der Vegesacker Straße und dem Steffensweg noch kleine Betriebe, wie z.B. Gemüsehändler, Apotheker, Bäcker sowie Restaurants aber auch kleine Handwerksbetriebe. In großen Teilen ist die Erdgeschosszone aber auch einfach für eine andere Nutzung, wie beispielsweise Büros, hergerichtet worden.

Bereich Schleswiger Straße

Im Ortsteil Osterfeuerberg fehlt ein straßenbegleitendes Versorgungszentrum. Stattdessen bietet ein Supermarkt im Blockinnenbereich an der Schleswiger Straße mit einer Verkaufsfläche von rund 2.000 m² Waren des täglichen und periodischen Bedarfs an. Der direkt daneben liegende Baumarkt wird vor allem von Kunden aus den Stadtteilen Walle und Findorff besucht. Ansonsten gibt es lediglich am Osterfeuerberger Ring einen Discounter mit ca. 500 m² Verkaufsfläche.

Bremerhavener Straße, Ecke
Elisabethstraße



St.-Magnus-Straße, Blickrichtung
Steffensweg



Schulze-Delitzsch-Straße, Blickrichtung
Steffensweg



Supermarkt an der Schleswiger
Straße



Gebietsdaten

Die folgenden Daten wurden vom Statistischen Landesamt Bremen auf Basis der unten dargestellten Baublöcke (Stand 12/2012) ermittelt



Bevölkerung insgesamt

Gebiet	1970	1980	1990	2000	2010	2012
Aktives Zentrum	15.849	13.439	12.759	11.590	11.696	11.704
Utbremen	4.435	3.532	3.335	3.122	3.187	3.186
Steffensweg	6.326	5.254	4.693	4.425	4.323	4.315
Westend	8.723	7.254	6.931	6.381	6.499	6.477
Walle	9.175	7.907	7.897	7.535	7.808	8.047
Osterfeuerberg	6.906	5.644	5.289	5.070	4.996	5.028
Hohweg	4.049	2.166	1.235	773	476	441
Überseestadt	240	172	201	109	188	378
ST Walle	39.854	31.929	29.581	27.415	27.477	27.872
Stadt Bremen	593.182	562.420	551.219	539.403	547.340	550.406

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Im Fördergebiet wohnen ca. 11.000 Personen, wobei die Einwohnerzahl bis 2000 eine sinkende Tendenz aufweist (dies ist vor allem durch den Abriss von „Kaisenhäusern“ im Ortsteil Hohweg begründet). Danach ist von einem leichten Bevölkerungsanstieg auszugehen. Dies entspricht sowohl dem gesamtstädtischen Trend als auch der Tatsache, dass im Ortsteil Überseestadt neue Wohnbebauung entsteht.

Einwohner pro ha

Gebiet	1970	1980	1990	2000	2010	2012
Aktives Zentrum	260,4	220,9	208,0	188,4	190,4	189,8
Utbremen	80,5	64,1	60,5	56,7	57,9	57,8
Steffensweg	168,7	140,1	125,1	118,0	115,3	115,5
Westend	136,9	113,8	108,8	100,1	102,0	101,6
Walle	65,2	56,2	56,2	53,6	55,5	57,2
Osterfeuerberg	95,8	78,3	73,4	70,3	69,3	69,7
Hohweg	8,7	4,7	2,7	1,7	1,0	0,9
Überseestadt	0,6	0,4	0,5	0,3	0,5	1,0
ST Walle	32,6	26,1	24,2	22,4	22,5	22,8
Stadt Bremen	18,2	17,3	16,9	16,6	16,8	16,9

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Durchschnittliches Alter der Bevölkerung (Jahre)

Gebiet	1970	1980	1990	2000	2010	2012
Aktives Zentrum	41,6	43,1	43,0	43,1	43,4	43,0
Utbremen	40,9	45,4	45,2	44,1	42,8	43,0
Steffensweg	41,3	44,5	45,1	43,7	43,5	44,0
Westend	41,4	41,8	41,3	41,8	42,1	41,9
Walle	40,1	41,5	40,9	41,0	42,3	42,2
Osterfeuerberg	40,5	42,8	42,6	41,8	42,1	42,2
Hohweg	41,2	46,2	51,4	53,6	58,0	57,5
Überseestadt	38,1	37,8	34,0	39,6	40,5	42,1
ST Walle	40,9	43,0	42,8	42,5	42,7	42,8
Stadt Bremen	37,5	39,9	41,4	42,6	43,9	44,1

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahren an der Gesamtbevölkerung (%)

Gebiet	1970	1980	1990	2000	2010	2012
Aktives Zentrum	18,5	16,3	12,0	13,4	13,1	13,0
Utbremen	20,6	15,4	13,5	15,7	14,9	15,7
Steffensweg	18,5	15,0	10,2	13,8	12,9	12,2
Westend	18,7	18,0	14,4	14,4	13,6	13,5
Walle	21,1	17,8	14,8	17,8	16,0	16,0
Osterfeuerberg	21,0	17,6	13,9	16,6	15,1	14,8
Hohweg	23,0	15,1	6,8	7,9	6,5	8,6
Überseestadt	20,0	16,3	22,4	15,6	15,4	9,5
ST Walle	20,3	16,9	13,4	15,6	14,5	14,4
Stadt Bremen	24,8	20,6	15,6	16,4	15,0	14,9

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Migrationshintergrund

Gebiet	Anteil der ausländischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung (%)					
	1970	1980	1990	2000	2010	2012
Aktives Zentrum	3,4	8,8	11,2	14,7	16,9	18,0
Utbremen	0,7	4,7	9,4	15,9	16,1	16,3
Steffensweg	2,0	8,4	9,5	15,8	15,5	15,5
Westend	2,3	9,9	13,2	16,1	18,2	19,2
Walle	2,0	5,7	9,3	14,2	16,1	16,7
Osterfeuerberg	2,1	8,8	9,4	12,4	15,0	15,9
Hohweg	1,1	1,8	1,1	5,0	7,1	6,8
Überseestadt	6,7	28,5	39,8	46,8	23,4	17,5
ST Walle	1,9	7,4	10,1	14,6	16,2	16,7
Stadt Bremen	2,2	7,1	10,4	12,3	12,8	13,5

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt mit 18 % deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt.

Die Anzahl der Privathaushalte hat seit 1987 kontinuierlich zugenommen. Die Zunahme ist stärker als in anderen Gebieten der Neustadt. Die Haushaltsgröße hat sich seit 1970 deutlich verkleinert und liegt noch unter dem Bremer Durchschnitt.

Anzahl der Privathaushalte

Gebiet	1970	2005	2010	2012
Aktives Zentrum	7.123	6.997	7.125	7.205
Utbremen	1.844	1.819	1.824	1.818
Steffensweg	2.765	2.652	2.693	2.722
Westend	3.933	3.881	3.952	3.985
Walle	3.958	4.333	4.338	4.476
Osterfeuerberg	2.899	2.847	2.840	2.894
Hohweg	1.582	373	292	273
Überseestadt	78	72	101	208
ST Walle	17.059	15.977	16.040	16.376
Stadt Bremen	230.205	296.286	301.734	305.769

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Durchschnittliche Zahl der Personen je Privathaushalt

Gebiet	1970	2005	2010	2012
Aktives Zentrum	2,20	1,70	1,60	1,60
Utbremen	2,39	1,77	1,77	1,77
Steffensweg	2,27	1,67	1,62	1,60
Westend	2,18	1,67	1,65	1,63
Walle	2,29	1,82	1,81	1,80
Osterfeuerberg	2,36	1,79	1,77	1,75
Hohweg	2,53	1,78	1,72	1,67
Überseestadt	2,82	1,72	1,90	1,85
ST Walle	2,31	1,75	1,72	1,71
Stadt Bremen	2,52	1,87	1,83	1,81

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Durchschnittliche Wohndauer der ab 18-jährigen an der gegenwärtigen Adresse

Gebiet	1970	2005	2010	2012
Aktives Zentrum	14,8	14,3	13,8	12,7
Utbremen	17,7	16,4	14,7	14,2
Steffensweg	16,8	15,7	15,0	15,4
Westend	14,3	13,7	12,8	13,2
Walle	13,9	13,4	12,6	13,9
Osterfeuerberg	15,0	14,7	13,7	13,3
Hohweg	31,7	33,0	31,6	29,9
Überseestadt	7,1	9,3	8,6	3,3
ST Walle	15,7	15,0	13,9	14,0
Stadt Bremen	14,5	14,2	13,9	14,4

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Erwerbstätigkeit und Arbeitslosigkeit

	Anteil der soz.vers.pflichtig Beschäftigten von 25 bis 65 Jahren (%)		Anteil der Arbeitslosen an den soz.vers.pfl. Beschäftigten (%)	
	2009	2012	2009	2012
	Aktives Zentrum	39,3	51,2	21,3
Utbremen	49,0	54,2	18,6	16,4
Steffensweg	49,7	52,4	21,3	19,2
Westend	49,9	50,8	19,1	17,3
Walle	46,9	51,1	20,9	18,3
Osterfeuerberg	49,2	51,6	17,7	18,8
Hohweg	60,5	66,0	14,1	10,9
Überseestadt	33,6	47,1	30,0	7,7
ST Walle	48,9	51,8	19,6	17,9
Stadt Bremen	50,2	53,1	15,3	13,7

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Sozialwesen

	Anteil der Bedarfsgemeinschaften (SGB II) an den Privathaushalten (%)			Anteil der Hilfsbedürftigen (SGB II) an der Bevölkerung unter 65 Jahren (%)		
	2005	2009	2012	2005	2009	2012
	Aktives Zentrum	16,7	17,4	17,3	19,6	21,2
Utbremen	16,3	17,5	16,2	21,9	25,0	23,1
Steffensweg	16,0	17,7	17,1	19,0	21,8	22,0
Westend	16,8	17,5	16,2	19,7	20,4	18,2
Walle	18,8	18,0	17,8	21,9	20,9	21,0
Osterfeuerberg	19,7	16,4	17,5	22,4	18,7	20,1
Hohweg	11,5	9,7	8,4	16,7	15,7	16,0
Überseestadt	22,2	15,5	6,3	31,3	25,2	8,7
ST Walle	17,6	17,3	16,8	21,0	20,9	20,3
Stadt Bremen	14,4	13,2	12,8	17,4	17,1	16,6

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Sozialwesen	Anteil der Hilfsbedürftigen (SGB II) an der Bevölkerung unter 15 Jahren (%)			Anteil der erwerbstätigen Hilfsbedürftigen (SGB II) an der Bevölkerung im Alter von 15 bis unter 65 Jahren (%)		
	2005	2009	2012	2005	2009	2012
Aktives Zentrum	35,4	36,9	32,5	17,5	18,4	18,0
Utbremen	36,2	42,4	41,8	18,7	21,1	18,9
Steffensweg	29,7	36,5	42,9	17,0	19,2	18,9
Westend	31,6	32,0	28,1	17,6	18,4	16,5
Walle	34,3	31,7	34,8	19,1	18,4	17,8
Osterfeuerberg	34,6	29,7	29,2	20,0	16,2	17,8
Hohweg	25,6	27,6	25,8	15,6	14,3	13,2
Überseestadt		50,0	25,8	24,7	20,4	6,6
ST Walle	33,3	33,4	34,1	18,5	18,4	17,6
Stadt Bremen	29,1	29,1	29,0	15,0	14,7	14,1

Daten: Statistisches Landesamt Bremen 2013

Das Fördergebiet im Stadtteil Walle umfasst Bereiche der Ortsteile Utbremen, Steffensweg, Westend und Walle. In diesem abgegrenzten Gebiet wohnen derzeit 11704 Personen, eine recht stabile Einwohnerzahl die zwar deutlich unter dem Wert des Jahres 1970 liegt (15849 Einw.), sich aber seit 1996 kaum verändert hat (11992 Einw.). Die Entwicklung der Einwohnerdichte verhält sich äquivalent zur Einwohnerzahl, auch hier ist seit 1980 (221 Einw./ha) ein kontinuierlicher Schrumpfungprozess auf einen derzeitigen Wert von 190 Einwohnern pro ha zu beobachten. Dennoch zählt das Gebiet heute zu einem der besonders dicht besiedelten Räumen im innerstädtischen Bereich Bremens.

Mit einem Altersdurchschnitt von 43 Jahren entspricht das Fördergebiet in etwa dem Bremer Durchschnitt. Während der Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahren 13,0% und der Anteil der 18 bis 25 jährigen 10,1% betragen, stellen die Anteile der 25 bis 65 jährigen (61%) und derer über 65 Jahren (ca. 20%) die größten Anteile der Bevölkerung dar.

Walle ist ein multikultureller Stadtteil. Dies schlägt sich auch in dem Fördergebiet nieder. Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund an der Gesamtbevölkerung beträgt 30,1%. Seit 1990 stieg der Anteil der ausländischen Bevölkerung von 11% auf einen heutigen Anteil von 18%. Mit einem Anteil von 7,5% an der Gesamtbevölkerung stellt die türkischstämmige Bevölkerung die mit Abstand größte Gruppe mit Migrationshintergrund dar.

Seit 1995 ist in dem Fördergebiet eine steigende Mobilitätsrate zu verzeichnen. Während Anwohner im Jahr 1995 noch im Schnitt 14,8 Jahre an einem Wohnort verweilten, reduzierte sich der Zeitraum bis heute auf eine Dauer von durchschnittlich 12,7 Jahren. Aufgrund der relativ stabilen Mieten im Gebiet lässt sich vermuten, dass die steigende Mobilität entweder durch einen Imagewandel des Stadtteils, oder aber mit einer allgemein gestiegenen Mobilitätsbereitschaft der Bevölkerung zu begründen ist.

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Alter von 25 bis unter 65 Jahren beträgt im Fördergebiet 51,2%. Dem steht eine Arbeitslosenquote von ca. 20% gegenüber, das entspricht einer Zahl an Arbeitslosen, die deutlich über dem Bremer Durchschnitt liegt.



Geplante Maßnahmen und Projekte im Fördergebiet

Projekte	Kosten (Tausend EUR)	Umsetzung
I. Verbindungen und Trittsteine		
Umgestaltung / Weiterbau Vegesacker Str. Verkehrskonzept	586 50	2011 / 2012 2014 / 2015
Funktionale Verbindungen im Stadtteil	300	2015 ff
Verbindung Grünzug Waller Heerstr./Spielplatz Helgolander Str./Columbusstr./Schule Nordstr. über Waller Wied in die Überseestadt	1.100	2016 ff
Verbindung Grünzug Waller Park/Innenstadt (Längsverbindungen durch das Quartier)	600	2016 ff
Dazu: Freiraumgestaltung KTH Haferkamp	132	2014/2015
Verbindung Waller Heerstr./St.-Magnus-Str./Nordstr./ Hansator		
Dazu: Ökumenischer Platz Steffensweg (öffentl. Raum)	300	2015
Ökumenischer Platz (Kirchenbereich)	400	2016
Umgestaltung Schulze-Delitzsch-Str.	800	2016 ff
Aufwertung Bereich Vegesacker Str./Wartburgplatz	200	2015
Verbindung zwischen Walle Center und Vegesacker Str. (Querverbindungen Elisabethstr./Geestemünder Str.)	200	2015
Umgestaltung Vegesacker Straße 4. BA	300	2015
Aufwertung Steffensweg (dieses Projekt ist aufgrund der Kosten in Höhe von ca 4.000 T EUR nur möglich, wenn das Programm verlängert wird)		
II. Besondere Orte		
Städtebauliches Konzept Steffensweg	50	2015
Dedesdorfer Platz	1.285	2015 / 2016
Dazu: Freiraumgestaltung Quartiersplatz Verbindungswege Dreiecksfläche Steffensweg		
Dioxinsanierung	592	2015
Ersatzstandort Vereinsheim	20	2015
III. Vernetzung		
Stadtteil- Standortmarketing „Echt Walle“ und Leerstandsmanagement	250	2013-2016 ff
Vernetzung der Kulturstandorte	100	2015 ff
IV. Sonstiges		
Vermessung, Luftbilder etc.	0,4	2008-2016

Gesamtsumme der Programmplanung ca. 7.265 T EUR

Handlungsfelder und Projekte

Nachdem zunächst – in der frühen Phase der Programmdefinition und Projektfindung – der Schwerpunkt auf dem Handlungsfeld „Verbindung der Einzelhandelsstandorte“ lag, soll nunmehr räumlich und thematisch großzügiger gehandelt werden. Denn es hatte sich erwiesen, dass sich Projekte, die im kommunalen Einzelhandelskonzept von den Gutachtern Junker und Kruse empfohlen worden waren, nicht ohne konzeptionelle Überlegungen, z.B. zum Verkehr, umsetzen lassen. Ein Grund dafür ist der immense Parkdruck in den Wohnquartieren. Dieses Problem lässt sich nicht allein durch Umgestaltung der Verbindungsstraßen zwischen der Waller Heerstraße und der Vegesacker Straße lösen, sondern dazu bedarf es nach Auffassung des Waller Beirates eines Verkehrskonzeptes, das auch die Bremerhavener Straße/Nordstraße mit einschließt.

Die Diskussion über das Entwicklungskonzept hatte zum Ergebnis, folgende Handlungsfelder zu bearbeiten und entsprechende Projekte zu definieren:

- I. Verbindungen und Trittsteine
- II. Besondere Orte
- III. Vernetzung

I. Verbindungen und Trittsteine

Umgestaltung/Weiterbau Vegesacker Straße bis Waller Ring (3. Bauabschnitt)

Als ein zentrales Projekt erfolgte zunächst die Umgestaltung der Vegesacker Straße (3. Bauabschnitt) zwischen Elisabethstraße und Waller Ring, einem

Bereich, in dem die Aufenthaltsqualität nach wie vor unzureichend war.

Bereits am 16.06.2005 hat die Deputation für Bau und Verkehr (Vorlage Nr. 16/322-S-) der Neugestaltung der Vegesacker Straße zwischen Bremerhaveer Straße und Elisabethstraße (1. Bauabschnitt) zugestimmt. Die Gesamtkosten betragen 0,775 Mio. €.

Den 2. Bauabschnitt zwischen Elisabethstraße und Helgolander Straße mit Kosten in Höhe von 0,905 Mio. € hat die Deputation für Bau und Verkehr ein halbes Jahr später, am 07.12.2005, beschlossen (Vorlage Nr. 16/449 -S-).

Ein Beschluss zum Bau des 3. Bauabschnittes zwischen Elisabethstraße und Waller Ring war zurück gestellt worden, da die Mittel in 2005 nicht zur Verfügung standen.

Im Rahmen des Anschlussinvestitionsprogramms (AIP) wurden 2006 die ersten beiden Bauabschnitte der Vegesacker Straße umgestaltet (Neuanlage der öffentlichen Stellplätze, Umgestaltung der Straßenüberquerungen, Begrünungsmaßnahmen usw.). Schon heute kann festgestellt werden, dass die Vegesacker Straße an Attraktivität gewonnen hat und die Maßnahmen zu einer Belebung des Einzelhandels beigetragen haben.

Der 3. Bauabschnitt, zwischen Helgolander Straße und Waller Ring sollte im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ realisiert werden. Ziel der Maßnahme „Umgestaltung Vegesacker Straße, 3. Bauabschnitt“ war es, die beschriebenen Mängel im Bereich zwischen Helgolander Straße und Waller Ring zu beheben und die Straße gemäß ihrer wichtigen Bedeutung für den Stadtteil komplett fertig zu stellen.



Die Zweirichtungsfahrbahn im Tempo-30-Bereich der Vegesacker Straße zwischen der Helgolander Straße und dem Waller Ring wies eine Fahrbahnbreite von ca. 6,35 m auf. Dadurch wurde die geltende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h häufig überschritten.

Die Fahrbahnbreite wurde deshalb auf 5,50 m (2,75 m je Richtungsfahrbahn) reduziert. Im Bereich der Schule Helgolander Straße und der Sonderschule in der Vegesacker Straße wurde die Fahrbahnbreite zu Gunsten der querenden Fußgängerverkehre zwischen den Schulgebäuden an zwei Stellen (Knotenpunkt Helgolander Straße und Hofzufahrt Schule Helgolander Straße) punktuell auf 3,50 m reduziert.

Die neue Fahrbahn der Vegesacker Straße wurde in Asphaltbauweise hergestellt und durch eine Pflasterrinne eingefasst.

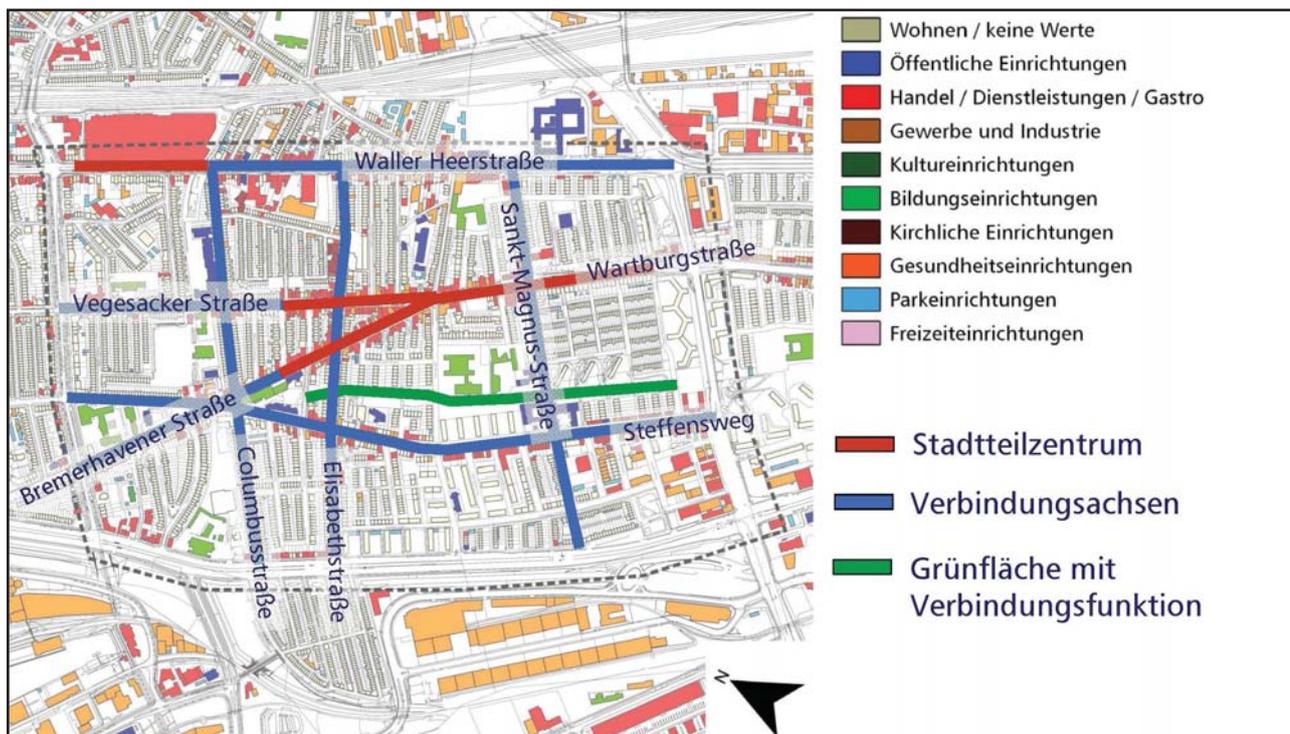
Auch die Gehwege wurden zum Großteil aufgeweitet und konnten somit in Abschnitten der Aussengastro- nomie zur Verfügung gestellt werden. Neue Lichtsignalanlagen sind in dem Bereich der Vegesacker Straße zwischen Helgolander Straße und Waller Ring nicht mehr erforderlich.

In der Deputationsvorlage vom 17.09.2009 wird für mehrere Stadtteilzentren das Handlungsfeld „Vitale Quartiere“ beschrieben. So auch für das Stadtteilzentrum Walle. Dabei wurde im Besonderen der Bereich zwischen der Bremerhavener Straße und Waller Heerstraße hervorgehoben. So sollten durch Hilfestellungen bei identitätsstiftenden baulichen und werblichen Maßnahmen städtebauliche Aufwertungen wirkungsvoll unterstützt werden.

Vegesacker Straße, Höhe Dedesdorfer Straße, stadtauswärts



Vegesacker Straße, Höhe Elsflether Straße, stadtauswärts



*Geestemünder Straße, mit Blick auf
das Walle Center*

*Waller Heerstraße, Höhe
Gustavstraße, stadteinwärts*

*Parksituation in der
Geestemünder Straße*


Verkehrskonzept Walle

Der Untersuchungsraum zum Verkehrskonzept liegt im Bereich zwischen Waller Ring/Waller Heerstraße/ Utbremer Straße/Hansestraße und Nordstraße. Ein Schwerpunkt des o. g. Programms für Walle ist die räumlich funktionale Verknüpfung der beiden parallel verlaufenden Achsen des zweiteiligen Stadtteilzentrums Walle (Waller Heerstraße und Vegesacker Straße/Bremerhavener Straße/Wartburgstraße). Eine attraktive, mit einem breiten Gehweg und verkehrssicheren Überwegen versehene Verbindung gibt es bisher lediglich über die Helgolander Straße. Das Verkehrsgutachten Walle soll Vorschläge für neue, attraktive Verbindungskonzepte für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr liefern sowie mögliche Handlungsansätze aufzeigen. Dabei wird ein über das eigentliche Programmgebiet hinausgehender Untersuchungsraum gewählt, um der Größe des Einzugsgebiets des Stadtteilzentrums Walle gerecht zu werden, aber auch um weitere städtebaulich erforderliche Raumbezüge zu verdeutlichen und zu entwickeln.

Verkehrssituation

Die überörtlich bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen, wie Waller Heerstraße und Nordstraße, verlaufen entsprechend der für die Stadt Bremen typischen Nordwest/Südost-Richtung. Sie verbinden Walle mit der Bremer Innenstadt und Gröpelingen. Auch die Sammelstraßen, wie z.B. Steffensweg, Bremerhavener Straße und Vegesacker Straße orientieren sich an dieser Erschließungsstruktur. Die quer verlaufenden Haupteerschließungsachsen Waller Ring und Hansestraße, die von Nordost nach Südwest verlaufen, ergänzen das Erschließungsnetz. Sie verbinden Walle mit der Überseestadt und Findorff. Gleichzeitig stellen sie die Verknüpfung zu den überregionalen Hauptverkehrsachsen her.

Ansonsten wird der Untersuchungsraum durch ein z.T. sehr engmaschiges rasterförmiges Straßennetz erschlossen, wobei in einigen Abschnitten die Fahrtrichtung über Einbahnstraßen geregelt wird. Insgesamt sind damit die Quartiere im Untersuchungsraum für den motorisierten Individualverkehr gut erschlossen und erreichbar, so z.B. auch das Stadtteilzentrum Vegesacker Straße. Hohe Siedlungsdichten, fehlende Pkw-Stellplatzflächen auf Privatgrund und ein damit einhergehender hoher Parkplatzdruck auf den Straßen schwächen jedoch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der Stellplatzdruck wird teilweise durch die offiziell gestattete Nutzung von Gehwegen zum Pkw-Abstellen aufgefangen („Halb-Bordstein-Parken“). Dies führt häufig zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern, mindert die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und schwächt die Attraktivität des Stadtteils insgesamt, denn meist bieten die schmalen Gehwege kaum noch Bewegungsraum für Fußgänger bzw. schließen Fußgängergegenverkehr völlig aus.

*Nordstraße, Durchgang Höhe
Schulze-Delitzsch-Straße*



Wichtige Fahrradroutes innerhalb des Untersuchungsraums sowie von der Innenstadt zum Stadtteil Gröpelingen, nach Bremen-Nord und in das Blockland, stellen die Vegesacker Straße, der Grünzug West/Steffensweg, Waller Ring und der Heerstraßenzug dar.

Zwei Straßenbahnlinien (Linie 2: Gröpelingen - Sebaldsbrück und Linie 3: Gröpelingen - Hastedt) durchqueren bzw. tangieren den Untersuchungsraum. Darüber hinaus wird das Gebiet durch mehrere Buslinien erschlossen, die das Quartier mit Findorff, der Universität und der Überseestadt verbinden.

Ziele der Verkehrsuntersuchung

- Querverbindungen im Stadtteilzentrum herstellen. Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche Waller Heerstraße/Vegesacker Straße/Bremerhavener Straße/Wartburgplatz/-straße durch Verbesserung der räumliche Verknüpfung.
- Verbindungen Überseestadt – Walle herstellen. Verbesserung der Wegebeziehungen zwischen den Ortsteilen Walle/Westend/Steffensweg und dem Ortsteil Überseestadt.
- Straßenraum aufwerten. Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Straßenräume, insbesondere im Rahmen der Stärkung des Stadtteilzentrums; Bewältigung des Problems „ruhender Verkehr“ (Stellplatzkonzept).
- Verkehrswegeföhrung neu regeln. Konzept Einbahnstraßenregelung zur Entlastung der Wohnstraßen.

Die o.g. Ziele stellen einen langfristig zu realisierenden Katalog von Maßnahmen dar. Schwerpunkte für zukünftige, zumindest kurzfristige Maßnahmen haben sich auf die Herstellung von Wegeverbindungen zu konzentrieren.

Es sind daher Vorschläge zu erarbeiten, die sich in ein kurz-, mittel- und langfristiges Programm einbinden lassen. Dabei sind zu den kurzfristig zu realisierenden Bausteinen konkrete Maßnahmen- und Gestaltungsvorstellungen zu entwickeln.

Das zu entwickelnde Verkehrskonzept und die sich daraus ableitenden Projekte sollen prozesshaft mit den Akteuren im Stadtteil offen diskutiert werden.

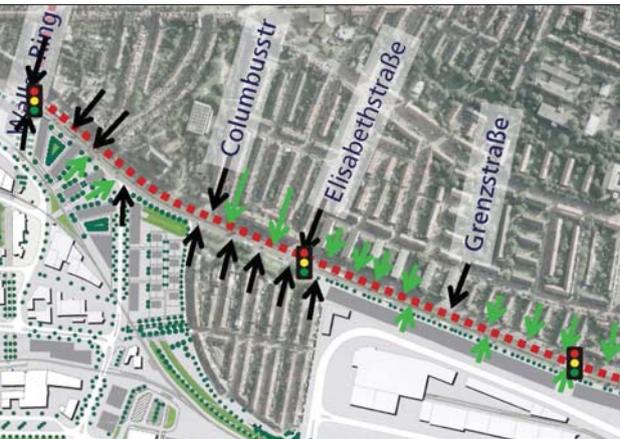
*Nordstraße, gegenüber Durchgang
Höhe Schulze-Delitzsch-Straße*



*Deich an der Nordstraße, stadtauswärts
(ehem. Zollbinnenlinie)*



Querungsmöglichkeiten
Nordstraße



Querverbindung zwischen Waller-
Heerstraße und Vegesacker Straße



Planung KTH Haferkamp



Funktionale Verbindungen im Stadtteil

- Querungsmöglichkeiten Nord-Straße/Hafenrandstraße
(Optimierung der Übergänge)

Ziele der Verbesserung funktionaler Verbindungen im Stadtteil Walle sind Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die bessere Anbindung der Überseestadt. Dazu zählen barrierefreie Übergänge, Verbindungen zu den benachbarten Grünflächen, gesicherte Querungen an den Straßenübergängen und eventuelle Fahrbahnverengungen.

Verbindung Waller Heerstr./Spielplatz Helgolander Str./Columbusstr./Schule Nordstraße über Waller Wied in die Überseestadt

Die Verbindungen innerhalb des Quartiers über ruhige Straßenzüge und im Grünen lassen sich abschnittsweise verbessern. So z.B. vom Walle Center über den öffentlichen Spielplatz, den Pausenhof der Schule Vegesacker Str., weiter über den neu zu bauenden Verbindungsweg Dedesdorfer Platz zum Steffensweg, über die neu zu gestaltende Dreiecksfläche Steffensweg/Bremervörder Str. bis hin zur Nordstr. und weiter über Waller Wied in die Überseestadt.

Ergänzung Grünzug Waller Park/Innenstadt und Längsverbindungen durch das Quartier auf der Achse Innenstadt – Waller Park – Quartier Lange Reihe

Dazu:

Freiraumgestaltung KTH Haferkamp

Ziele für Verbesserungen für die Wegeachsen im Verlauf der Verbindungen Innenstadt/Walle ist die Stärkung ihrer Netzfunktion, auch mit der Verbindung zu umliegenden Quartieren. Für den Fuß- und Radverkehr bedeutet dies durchgängigere, sicherere, komfortablere und barrierefreie Verbindungen und eine möglichst lückenlose Längsverbindung. Im Grünzug liegt auch das KTH Haferkamp, dessen Freiraum zur Stärkung der sozialen Funktion neu gestaltet wird.

Verbindung Waller Heerstr./St.-Magnus-Str./Nordstraße

In der Verbindung von der Waller Heerstraße Richtung Überseestadt befinden sich die evangelische Wilhadi Kirche und direkt nebenan die katholische Gemeinde St. Marien. Beide Kirchen besitzen direkt am Steffensweg gelegen zwei große Vorplätze. Diese beiden Plätze über die St.-Magnus-Straße miteinander gestalterisch und funktional zu verbinden, ist ein Ziel zur Aufwertung dieses kulturellen und sozialen Bereiches. Desweiteren die städtebauliche Aufwertung des Kreuzungsbereiches Steffensweg/St. Magnus Straße/ Schulze-Delitzsch-Straße. Und mit der Umgestaltung der Schulze-Delitzsch-Straße, einer besseren Querung der Osterlinger Straße und einem aufgewerteten Durchgang zur Nordstraße, ergibt sich die Möglichkeit, dort den Haltestellenbereich zu verlängern und eine sichere, ampelgesteuerte Querung zur Überseestadt hin zu schaffen.

Dazu:

Ökumenischer Platz Steffensweg (Öffentlicher Raum)

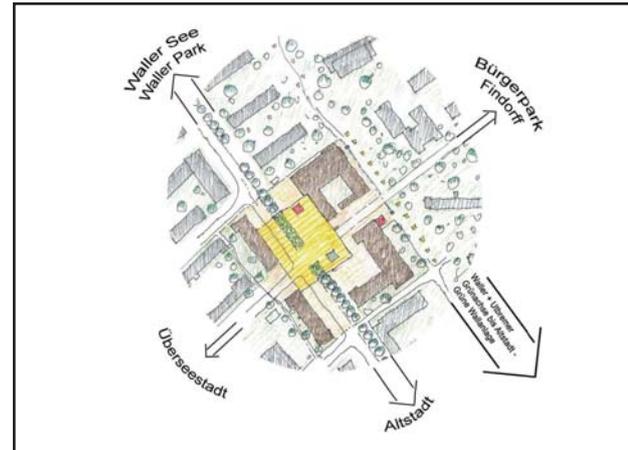
Das Verkehrsgutachten Walle vom September 2014 empfiehlt zur städtebaulichen Aufwertung des öffentlichen Raumes folgende Möglichkeiten:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite mit beidseitigem Baum- und Parkstreifen.
- Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- Barrierefreie Querungen.
- Fußgängerüberwege über den Steffensweg
- Gestalterische Aufwertung (Beleuchtung) des Platzraumes.
- Einheitliche Oberflächengestaltung des Platzraumes.
- Betonung der Fusswegeachse durch breitere Querungen.
- Mobilpunkt/Carsharing.

Ökumenischer Platz und Kirchenbereich



Betrachtungsraum
Ökumenischer Platz



Blick auf Kirche St. Marien
mit Vorplatz



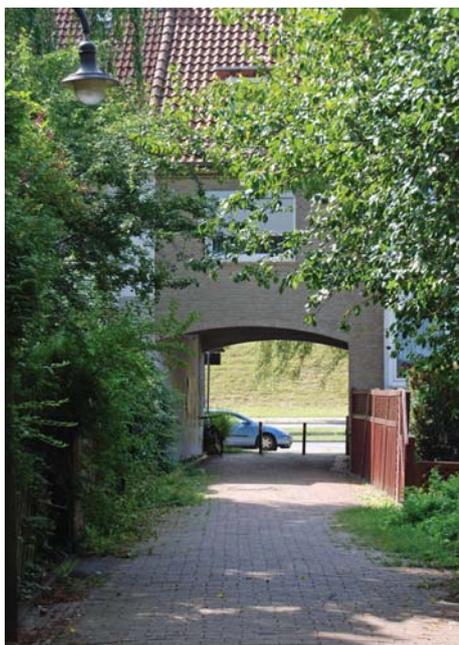
Entwursskizze



Umgestaltung Schulze-Delitzsch Straße

- Weiterführung Schulze-Delitzsch-Str./Querung Osterlinger Str./Nordstr./Überseestadt.
- Fortsetzung des baumgesäumten Strassenraumes der St. Magnus Straße..
- Barrierefreie, fussgänger- und fahrradfreundliche Querungen.
- Ausweisung des Durchgangsweges zur Nordstraße als „Gehweg, Radfreier frei“.
- Breite Bordsteinabsenkung zum Durchgangsweg.
- Doppeltorsituation durch Bäume im Einmündungsbereich.
- Aufhellung des Durchgangsweges.
- Lichtsignalanlage für Querung über Nordstr. in die Überseestadt.
- Verlängerung des Haltestellenbereiches.

Querverbindung zwischen Steffensweg und Nordstraße (Durchgangsweg)



Querverbindung Schulze-Delitzsch-Straße



Aufwertung Bereich Vegesacker Str./Wartburgplatz

Nachdem die Vegesacker Straße umgestaltet wurde wäre es auch sinnvoll, den letzten Bereich zwischen Grenzstraße und Wartburgplatz entsprechend der Bedeutung des zentralen Ortes umzugestalten. Dazu gibt es folgende Planungsschritte:

- Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn.
- Fahrradfreundliche Fahrbahnoberfläche.
- Einheitliche Gehwegoberflächen.
- Reduzierung der Möblierungsvielfalt.
- Schaffung von Sondernutzungen und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Gehwegbereich.
- keine Änderung des Querschnitts.

*Wartburgstraße stadtauswärts
Blickrichtung Vegesacker Straße*



Planung/Umgestaltung Wartburgstraße



Querverbindung zwischen Vegesacker Straße und Waller Heerstraße

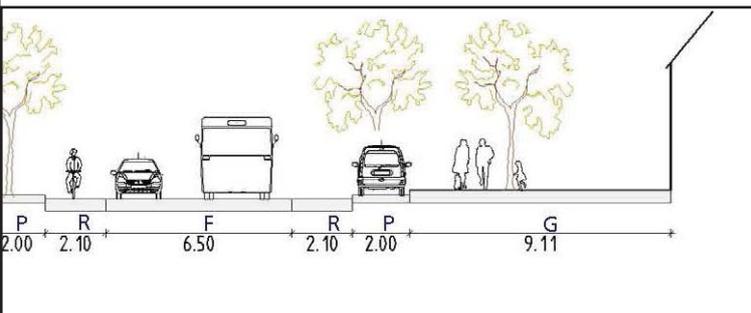


Verbindung zwischen Vegesacker Straße und Walle Center (Querverbindungen Elisabethstr./Geestemünder Str.)

Es ist festzustellen, dass eine große Anzahl von Besuchern des Walle Centers aus dem Gebiet Vegesacker-/Bremerhavener Straße kommen. Die Besucher benutzen überwiegend die zwischen der Vegesacker Straße und Waller Heerstraße liegenden Nebenstraßen, um von dort zum Walle-Center zu gelangen, z.B. über die Geestemünder Straße. Begünstigt wird diese Querverbindung auch dadurch, dass direkt gegenüber der Geestemünder Straße der Haupteingang zum Walle-Center liegt und über eine Ampel für Fußgänger gut erreichbar ist.

Für die Zukunft muss deshalb überlegt werden, wie die Geestemünder Straße aufgewertet werden kann, um die dortige Wohn- und Lebensqualität nachhaltig zu verbessern. Der jetzige Zustand ist wenig attraktiv: kein Straßenbegleitgrün und beide Seiten der Geestemünder Straße sind zugeparkt. Langfristiges Ziel sollte das Freihalten der zugeparkten Gehwege sein. Dabei sollten allerdings die Nahmobilität der Bewohner/innen und die Anschlüsse an Verbindungsachsen gesichert sein. Zudem sollte genügend wohnraumnaher Parkraum zur Verfügung stehen.

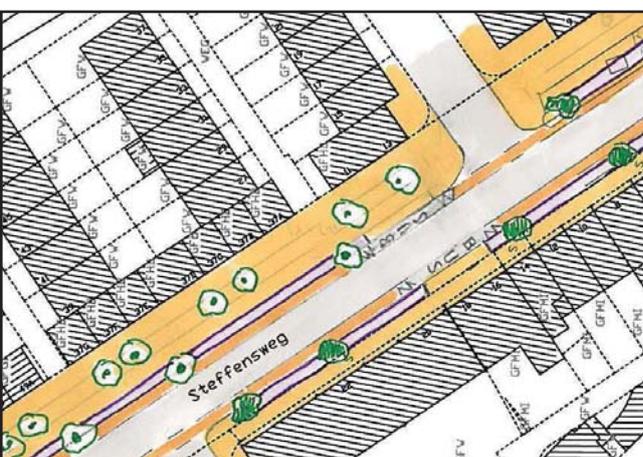
Straßenquerschnitt Steffensweg



Umgestaltung Vegesacker Str. (4.BA)

Entsprechend der Umgestaltung der Vegesacker Straße in den bisherigen Abschnitten soll als letzte Teil auch der Bereich zwischen Waller Ring und Ritter-Raschen-Straße umgestaltet und somit aufgewertet werden.

Planung/Umgestaltung Steffensweg



Aufwertung Steffensweg

Wünschenswert wäre die Umgestaltung des Steffenswegs. Allerdings werden die Kosten für diesen langen Straßenzug auf ca. 4 Mio. EUR geschätzt. Dies geht momentan weit über die zur Verfügung stehenden Mittel hinaus und lässt sich im derzeitigen Programmansatz nicht darstellen. Sollte das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ verlängert werden, so hätte die Sanierung und Umgestaltung des Steffenswegs Priorität.

Entsprechend der Baustruktur könnte der Steffensweg in drei Teilbereiche aufgeteilt und das Projekt so realisiert werden:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite.
- Anlage von Radfahrstreifen.
- Barrierefreie Ausgestaltung.
- Parkstreifen im Seitenbereich.
- Anlage von beidseitigen Baumreihen.

II. Besondere Orte

Städtebauliches Konzept Steffensweg

Es wäre wünschenswert, für einige Nahversorgungsbereiche des Steffenswegs ein städtebauliches Konzept zu entwickeln, um die aus den 50er Jahren stammende Bau- und Nutzungsstruktur den heutigen Ansprüchen anzupassen. Dies sollte gemeinsam mit den Eigentümern und Nutzern geschehen, um nachhaltig eine Verbesserung zu erreichen und den Nahversorgungsbereich zu sichern.

Dedesdorfer Platz

Dazu:

- Freiraumgestaltung Quartiersplatz.
- Verbindungswege.
- Dreiecksfläche Steffensweg/Bremerhavener Straße.
- Dioxinsanierung.
- Ersatzstandort Vereinsheim.

Für den rund 1,2 ha großen ehemaligen Sportplatz werden z.Zt. neue Nutzungskonzepte entwickelt. Hier bietet sich die Chance, wie von der Immobilienkommission am 07.03.2014 empfohlen, ein neues Wohnquartier und einen Quartiersplatz zu realisieren. Beides soll sich umgebungsverträglich in die vorhandene Bebauung einfügen.

Darüber hinaus kann ein neuer Grünzug, in Verlängerung des Spielplatzes und Schulhofes Helgolander Straße bis hin zum Spielplatz Columbusstraße und Schulhof Nordstraße sowie als fußläufige Verbindung zur Überseestadt, hergestellt werden. Gleichzeitig könnte damit die mangelnde Freiraum- und Spielplatzversorgung im Untersuchungsraum gemindert werden. Dieser neue Grünzug kann das „Grüne Netz“ von Walle vervollständigen und die Wegebeziehung von Walle/Steffensweg zur Überseestadt verbessern.

Im Jahre 2010 verlagerte der BSV im Rahmen der Sportstättenentwicklungsplanung seine sportlichen Aktivitäten an die Sportanlage am Panzenberg. Seitdem wurde die ehemalige Sportfläche vom Verein Waller Mitte für soziale, kulturelle und sportliche Aktivitäten zwischengenutzt.

Um die künftige Wohnnutzung und die der neuen öffentlichen Freifläche als zentralen Quartiersplatz rechtlich zu sichern, ist neues Planungsrecht erforderlich, das mit einem Planaufstellungsbeschluss im Februar 2015 eingeleitet werden soll. Danach folgt die Bearbeitung des Bebauungsplanes.

*Ladenzeile im südlichen Bereich
des Steffenswegs*



*Dedesdorfer Straße, Blick in
Richtung Vegesacker Straße*



In dem im Dezember 2014 beschlossenen Flächennutzungsplan ist für den Bereich Dedesdorfer Platz Wohnbebauung und Grünfläche dargestellt. Ziel ist eine massvolle Innenentwicklung. Für die Wohnnutzung sind 6.000-6.500m² BGF auf einer zu veräußernden Fläche von 4.500m² geplant. Damit verbleiben ca. 6.000 m² Freiflächen- und Wegeverbindungsanteil für öffentliche Nutzungen.

Dedesdorfer Platz, Blick in Richtung Vegesacker Straße



Dedesdorfer Platz, Blick aus Richtung Vegesacker Straße



Dedesdorfer Platz, Blick aus Richtung Lange Reihe



Nach einem langen und schwierigen Prozess zur weiteren Entwicklung des Dedesdorfer Platzes hat der Beirat Walle nach den Empfehlungen der Immobilienkommission beschlossen, dass alle im Beiratsbeschluss vom 2.4.2014 formulierten Aspekte, Forderungen und Anregungen im weiteren Planungsprozess sorgfältig bearbeitet, präsentiert und erörtert werden sollen. Der Beirat sieht in dem vorgestellten Entwurf eine gute Grundlage dafür, auf dem ehemaligen Sportplatz im Gesamtkonzept mit umgebenden Flächen eine städtebauliche ansprechende Lösung sowie einen neuen Quartiersplatz zu schaffen und auf Basis des städtebaulichen und freiräumlichen Konzeptes u.a. folgende Planungsbestandteile in der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen:

- Gestaltung der Freiflächen unter Ausschluss des motorisierten Durchgangsverkehrs.
- Schaffung von Wohnraum.
- Errichtung eines Ersatzobjektes für das Vereinsheim.
- Berücksichtigung für sozialorientierte Projekte sowie genossenschaftliche und innovative Wohnformen.
- Vollständige Dioxinentorgung.
- Umfassende Berücksichtigung der Anwohnerinteressen im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess.
- Parkraum- und Mobilitätskonzept.

Alle städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte sollen im weiteren Bauleitverfahren erörtert werden. Für die Erarbeitung der städtebaulichen Präzisierung ist das Büro BARarchitekten, Berlin, beauftragt worden. Auch die Auftragsvergabe an das Büro LeBalto, Berlin, für die Freiraumplanung ist erfolgt. Eingeschlossen in die Planung ist auch die Dreiecksfläche am Steffensweg/Bremerhavener Straße.

Der Zeitplan für die Freiraumplanung und Herstellung des neuen zentralen Quartierplatzes, einschließlich aller Wegebeziehungen sowie der Dreiecksfläche am Steffensweg und der Öffnung des Schulgeländes ist eng gesteckt. Mit den künftigen Nutzern soll im Sommer 2015 die Ausführung der Grundstruktur erfolgen und ein Vorschlag für einen zeitnah, gemeinsam mit Initiativen und Anrainern vor Ort realisierbaren Abschnitt des neu zu gestaltenden Freiraumes erfolgen.

Die ehemalige Sportanlage (BSV) zählt zu den mit Kieselrot verunreinigten Flächen in Bremen. Um eine vielfältige Nutzung und hierdurch gegebenenfalls eine Wertsteigerung zu erzielen, ist es notwendig, zeitnah eine Dioxinentorgung durchzuführen. Diese Sanierung sollte schnellstmöglich durch einen Bodenaustausch in der vegetationsarmen Zeit erfolgen. Parallel dazu sollen für die im bisherigen Vereinsheim stattfindenden Aktivitäten Ersatzräume gesucht werden.

Übersichtsplan
Dedesdorfer Platz



Ist-Zustand
Dedesdorfer Platz



Auftaktveranstaltung zur Imagekampagne „Echt Walle“



III. Vernetzung

Stadtteil-, Standortmarketing „Echt Walle“ und Leerstandsmanagement

Ohne ein funktionierendes Stadtteilmarketing können sich Ortsteilzentren nicht in dem Maße entwickeln, wie es notwendig wäre. Beispiele aus anderen Stadtteilen zeigen, dass es erforderlich ist, auch in Walle die Kräfte zu bündeln und ein professionelles Stadtteilmarketing einzurichten. Zu nutzen sind dabei die bestehenden Netzwerke, wie z.B. der Verein Waller Geschäftsleute e.V. und andere wichtige Institutionen wie Ortsamt, Beirat oder kulturelle Einrichtungen. Gemeinsames Ziel eines Waller Stadtteilmarketings muss es sein, auf allen Ebenen die positiven Elemente von Walle ins rechte Licht zu rücken, den Stadtteil zu positionieren und das Engagement der Einzelhändler und Gewerbetreibenden aktiv zu unterstützen. Ein Element dieses integrierten Managementansatzes ist auch das Leerstandsmanagement und die **Vernetzung der Kulturstandorte**.



Zeit- und Maßnahmenplan



Zeit- und Maßnahmenplan

Projekte	Kosten (Tausend EUR)	Umsetzung
I. Verbindungen und Trittsteine		
Umgestaltung / Weiterbau Vegesacker Str.	586	2011 / 2012
Verkehrskonzept	50	2014 / 2015
Funktionale Verbindungen im Stadtteil	300	2015 ff
Verbindung Grünzug Waller Heerstr./Spielplatz Helgolander Str./Columbusstr./Schule Nordstr./Waller Wied in die Überseestadt	1.100	2016 ff
Verbindung Grünzug Waller Park / Innenstadt (Längsverbindungen durch das Quartier) Dazu: Freiraumgestaltung KTH Haferkamp	600 132	2016 ff 2014/2015
Verbindung Waller Heerstr./St. Magnus-Str./Nordstraße/ Hansator Dazu: Ökumenischer Platz Steffensweg (öffentl. Raum) Ökumenischer Platz (Kirchenbereich) Umgestaltung Schulze-Delitzsch-Str.	300 400 800	2015 2016 2016 ff
Aufwertung Bereich Vegesacker Str. / Wartburgplatz	200	2015
Verbindung zwischen Walle Center und Vegesacker Str. (Querverbindungen Elisabethstr. / Geestemünder Str. Umgestaltung Vegesacker Straße 4. BA	200 300	2015 2015
Aufwertung Steffensweg (dieses Projekt ist aufgrund der Kosten in Höhe von ca 4.000 T EUR nur möglich, wenn das Programm verlängert wird)		
II. Besondere Orte		
Städtebauliches Konzept Steffensweg	50	2015
Dedesdorfer Platz Dazu: Freiraumgestaltung Quartiersplatz Verbindungswege Dreiecksfläche Steffensweg	1.285	2015 / 2016
Dioxinsanierung	592	2015
Ersatzstandort Vereinsheim	20	2015
III. Vernetzung		
Stadtteil- Standortmarketing „Echt Walle“ und Leerstandsmanagement	250	2013-2016 ff
Vernetzung der Kulturstandorte	100	2015 ff
IV. Sonstiges		
Vermessung, Luftbilder etc.	0,4	2008-2016

Gesamtsumme der Programmplanung ca. 7.265 T EUR

Kosten- und Finanzierungsübersicht

Kosten und Finanzierungsübersicht / Zeit- und Maßnahmenplan

(optionale) 1. und 2.
2. Fördertranche Fördertranche

Ausgaben (T €)	1. Fördertranche									
	2008-2019	2008-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016-2019		
A Ausgaben	7.265	0	770	-31	102	233	3.087	3.104	4.000	11.265
B Einnahmen	7.265	511	438	393	766	1.036	1.061	3.060	4.000	11.265
C Differenz	0	511	-332	424	664	803	-2.026	-44	0	0
A Ausgaben										
I. Maßnahmen der Vorbereitung										
1. Vorbereitung nach § 140 BauGB										
Luftbilder	0,4	0,4								0,4
Vernetzung der Kulturstandorte	100						100			100
Verkehrskonzept (Funktionale Verbindungen)	50					30	20			50
Aufwertung Steffensweg (Städtebauliches Konzept)	50						50			50
2. Vergütung San.-Träger u. Beauftragte, insgesamt										
3. Soziales / Bürgerbeteiligung										
Zwischensumme I	200,4	0,4	0	0	0	30	170	0	0	200,4
II. Ordnungsmaßnahmen										
1. Grunderwerb mit allen Nebenkosten, insgesamt										
2. Freilegung von Grundstücken, insgesamt										
Dioxinentsorgung Dedesdorfer Platz	592						592			592
Beseitigung Sportklausen	20						20			20
3. Bodenordnung										
4. Erschließungsmaßnahmen										
4.1 Neuordnung Verkehr										
Umgestaltung Vegesacker Straße, 3. BA	586		770	-60			-124			586
Funktionale Verbindungen im Stadtteil	300						200	100		300
Aufwertung Steffensweg									4.000	4.000
Verbindung Waller Heerstr. über Grenzstr. / Steffensweg / Hansestr. / Hansator: Kirchenplatz	400					25	375			400
Verbindung Waller Heerstr. über Grenzstr. / Steffensweg / Hansestr. / Hansator: Aufwertung	300						300			300
Abschnitt zw. Vegesacker Str. / Wartburgplatz	200						200			200
Verbindung zwischen den zentralen Bereichen Vegesacker Str. und Walle Center (Querverbindungen, Elisabethstraße, Geestemünder Straße)	200						200			200
Umgestaltung Vegesacker Straße, 4. BA	300						300			300
Umgestaltung Schulze-Delitzsch-Straße	800							800		800
4.2 Neugestaltung Freiraum										
Verbindung Grünzug Waller Heerstr./Spielplatz Helgolander Str. / Schule Nordstr. über Waller Wied in die Überseestadt	1.100							1.100		1.100
Ergänzung Grünzug Waller Park / Innenstadt und Längsverbindung durchs Quartier auf der Achse Innenstadt - Waller Park - Quartier Lange Reihe	600							600		600
Freiraum KTH Haferkamp (im Grünzug West)	132					127	5			132
Eingangsbereich Dedesdorfer Platz	1.285			29		13	787	456		1.285
Zwischensumme II	6.815	0	770	-31	0	165	2.855	3.056	4.000	10.815
III. Baumaßnahmen										
IV. Citymanagement										
Stadtteil-, Standortmarkt / Leerstandsmanagement/ Stärkung des Wohnstandortes, z.B. Kampagne, Maklerinitiative o.ä.	250	0	0	0	102	38	62	48	0	250
Zwischensumme III	250	0	0	0	102	38	62	48	0	250
A. Kosten Aktive Zentren insgesamt	7.265	0	770	-31	102	233	3.087	3.104	4.000	11.265

Kosten und Finanzierungsübersicht / Zeit-und Maßnahmenplan

Einnahmen (T €)	1. Fördertranche								(optionale)	1. und 2.
	2008-2019	2008-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016-2019	2. Fördertranche	Fördertranche
B Einnahmen										
Mittel Aktive Zentren										
Haushaltsmittel der Gemeinde (SUBV)	4.659	368	270	152	485	632	712	2.040	2.667	4.659
Haushaltsmittel der Gemeinde (anderer Ressorts)	102					102				102
Bundesfinanzhilfen (Aktive Zentren)	2.504	143	168	241	281	302	349	1.020	1.333	2.504
Drittmittel										0
Zwischensumme Aktive Zentren	7.163	511	438	393	766	934	1.061	3.060	4.000	11.163
Gesamteinnahmen	7.265	511	438	393	766	1.036	1.061	3.060	4.000	11.265

Aufwertung Steffensweg nur möglich, wenn das Programm „Aktive Zentren“ über 2015 hinaus verlängert wird.

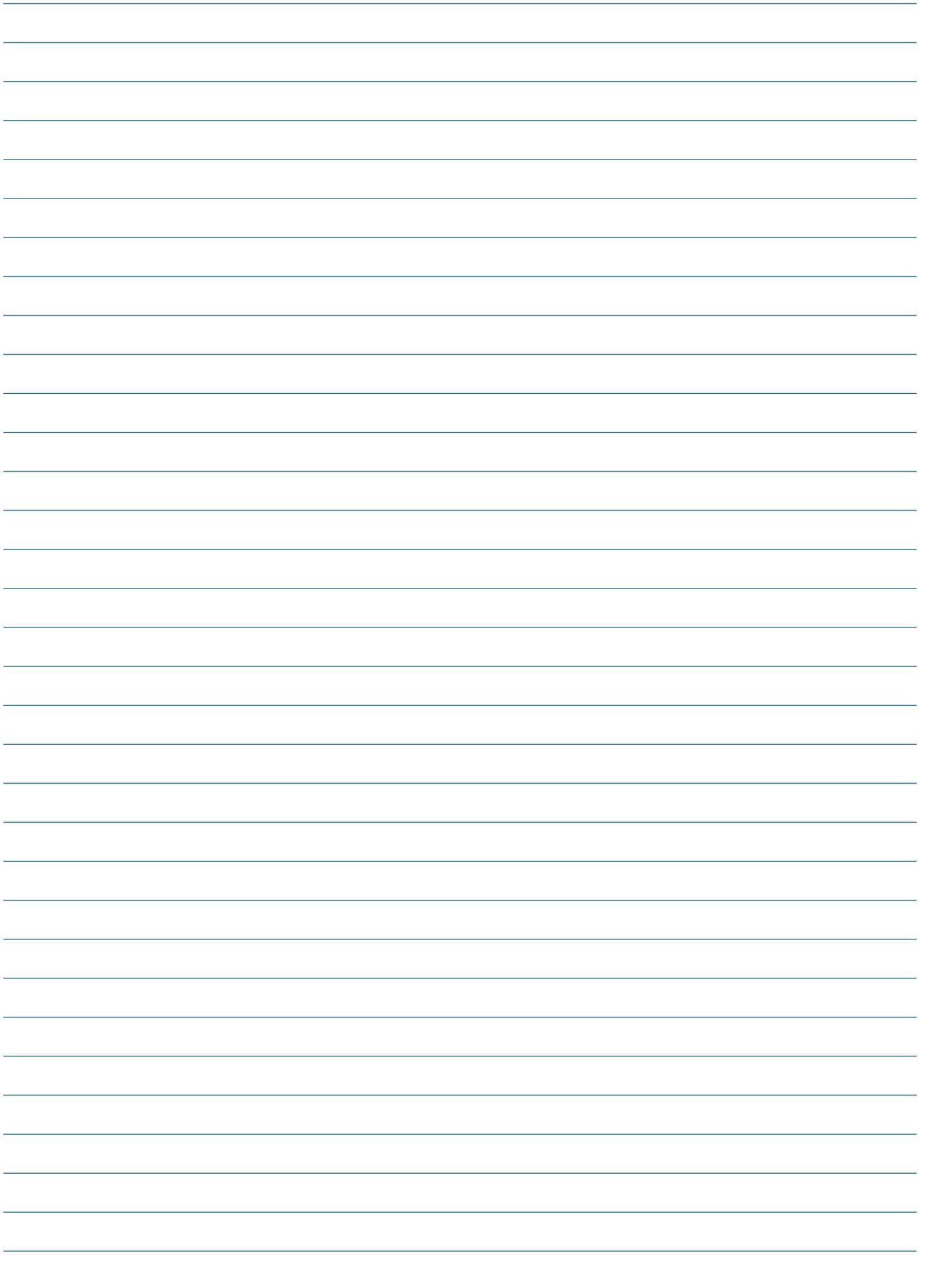
Stand: 07.01.2015

ZOHAUSE ENG AUT **URBAN GRÜN** ZOHAUSE
LUNG WELTOFFEN **BUNT** OFFEN **IDEEN**
WAJLE **SOZIAL** ECHT **BUNT** GUT WAJLE
EBEN GUT & **GESCHICHTE**



ZOHAUSE EN AUT URBAN GRÜN ZOHAUSE
LUNG WELTOFFEN BUNT OFFEN IDEEN
WAJLE SOZIAL ECHT BUNT GUT WAJLE
EBEN GUT & GESCHICHTE





Impressum**Herausgeber**

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Ansprechpartner

Rainer Imholze
0421/3616278
rainer.imholze@bau.bremen.de

Bearbeitung

Rainer Imholze
Bernd Liedke
Sabine Dreher

In Kooperation mit der Arbeitsgruppe „Aktives Zentrum Walle“ des Beirats Walle

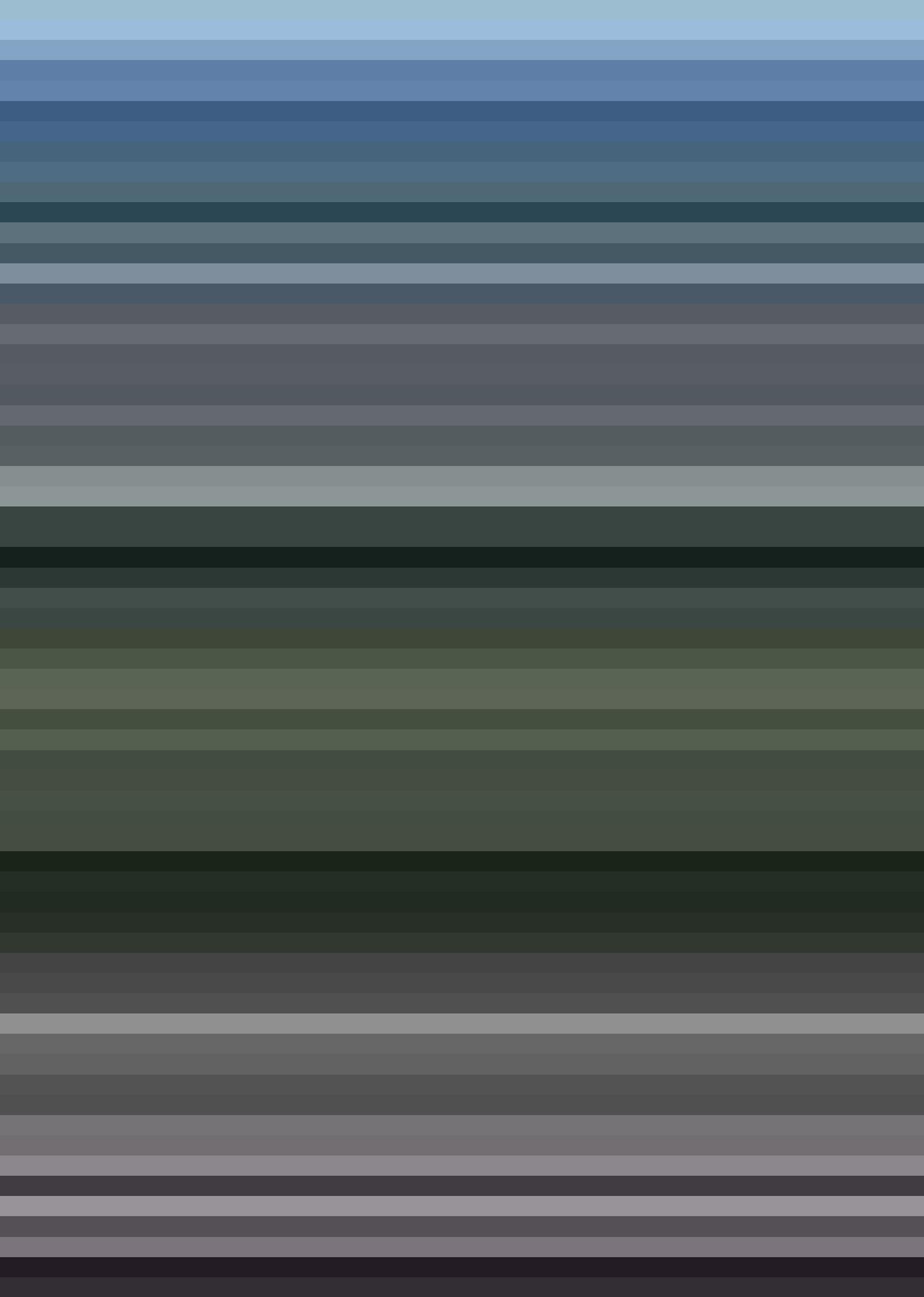
Mitwirkung:

Cecilie Eckler von Gleich
Jutta Formella-Kalesse
Wolfgang Golinski
Ulrich Keller
Petra Müller
Ulrike Pala
Georgia Wedler

Bilder und Darstellungen

Brodelpott e.V.
Caro Dirscherl, Bremen
LeBalto, Berlin
Planungsgruppe Nord, Kassel
Ulrich Recker, Westerstede
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Staatsarchiv Bremen
Studio B., Bremen

Bremen, Februar 2015



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen



Bundesministerium
für Verkehr, Bau.
und Stadtentwicklung



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG

von Bund, Ländern und
Gemeinden

