

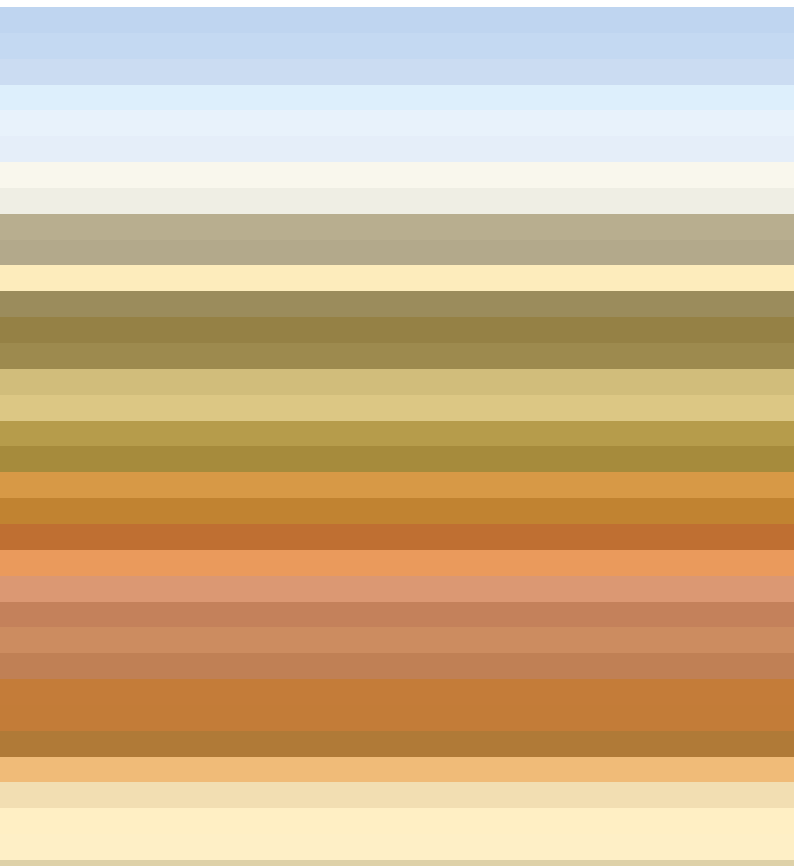
Integrierte Gesamtbetrachtung

ein Abschluss- und Zukunftskonzept für das
Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen



Integrierte Gesamtbetrachtung für das Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Auftraggeberin

Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,
Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Referat Stadtumbau

Contrescarpe 72, 28195 Bremen

Bearbeitung: Claus Gieseler

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh



Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung

Palmaille 96, 22767 Hamburg

Bearbeitung: Peter Kranzhoff, Charlotte Koch,

Kathrin Kleinfeld

Auftragnehmerin

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

in Zusammenarbeit mit:
TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Palmaille 96, 22767 Hamburg

Bearbeitung: Beate Hafemann



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

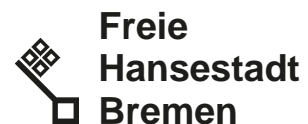
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Gefördert aus Mitteln der Städtebauförderung des Bundes,
des Landes Bremen und der Stadtgemeinde Bremen

Bremen, Februar 2023

Statt eines Vorworts

**Ortsamt
Neustadt/Woltmershausen**



Bremen, den 23.01.2022

B e s c h l u s s des Beirates Neustadt vom 19.01.2023

Integrierte Gesamtbetrachtung für das Sanierungsgebiet Huckelriede / Sielhof

Der Beirat dankt der SKUMS für den Bericht „Integrierte Gesamtbetrachtung für das Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof“.

Der Beirat nimmt die im Bericht dargelegte Problem- und Potentialanalyse zur Kenntnis.

Der Beirat wird die im Bericht erläuterten Entwicklungsstrategie 203X bei zukünftigen Entscheidungen zu Projekten der Stadtentwicklung zur Orientierung heranziehen.

Der Beirat wird in einem konstruktiv geführten Dialog mit der Bezirksplanung und sonstigen Projektverantwortlichen die im Bericht aufgeführten Schlüsselprojekte aktiv begleiten und an deren Umsetzung mitwirken.

(mehrheitlich)

gez. Martin

Uwe Martin
(Ortsamtsleiter)

Inhalt

1	Einleitung	8
1.1.	Anlass und Ziel	9
1.2.	Prozess und Methodik	9
1.3.	Praxisorientierter Schnellzugriff	10
2	Planerische Rahmenbedingungen	12
2.1.	Lage und stadtstrukturelle Einbindung	13
2.2.	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	13
2.3.	Bestehende Pläne und Konzepte	18
3	Bestandsanalyse	24
3.1.	Gebäudebestand und Wohnungsangebot	25
3.2.	Wohnumfeld und öffentlicher Raum - Grün und Freiraum und ihre stadträumlichen Beziehungen	35
3.3.	Mobilität und verkehrliche Situation / Anbindung	44
3.4.	Lokale Wirtschaft (Einzelhandel / Nahversorgung)	52
3.5.	Bildung, Soziales, Kultur und Freizeit	56
3.6.	Gesundheit und Sport	60
3.7.	Klima und Umwelt	61
3.8.	Zusammenfassende Bewertung und künftige Handlungsbedarfe	64
3.9.	Umsetzungsstand und Evaluation	65
4	Beteiligungsergebnisse	72
4.1.	Öffentliche Beteiligungsveranstaltung	73
4.2.	Beteiligung öffentlicher Verwaltungsstellen	74
4.3.	Beteiligung politischer Gremien	75
5	Entwicklungsstrategie 203X	76
5.1.	Entwicklungsziele und Handlungsfelder	78
5.2.	Schwerpunkträume und Schwerpunktthemen - ein Diskurs	84
6	Schlüsselprojekte für Huckelriede 203X	100
7	Anlagen und Verzeichnisse	110
7.1.	Abbildungsverzeichnis	111
7.2.	Quellenverzeichnis	113

1 Einleitung



1.1. Anlass und Ziel

Huckelriede und Teilflächen des Stadtteils Obervieland sind seit 2008 im Rahmen der Städtebauförderungsprogramme „Stadtumbau“ und „Soziale Stadt“ als Sanierungsgebiet Huckelriede / Sielhof gemäß § 136 ff BauGB förmlich festgesetzt worden. Bislang wurde eine erhebliche Anzahl an Einzelmaßnahmen im Zuge des Stadterneuerungsprozesses umgesetzt. Zum Ende des Jahres 2022 wird der Prozess der Stadterneuerung voraussichtlich beendet werden. Schon heute weist Huckelriede eine große Entwicklungsdynamik auch jenseits der Stadterneuerungsmaßnahmen auf. So werden derzeit sowohl bedeutende Wohnungsbauprojekte als auch Ergänzungen der öffentlichen Infrastruktur angeschoben. Diese Projekte bleiben aufgrund ihrer Größenordnung und städtebaulichen Ausstrahlung nicht wirkungslos für den Ortsteil und folglich auch für die mit der Stadterneuerung verfolgten Ziele. So stellen sich Fragen der verträglichen Verkehrsentwicklung, der Sicherung der Umweltbedingungen und Freiraumansprüche, des sozialen Miteinanders und der lokalen Identitäten, auf die Antworten auch jenseits des zeitlichen Horizonts der Gesamtmaßnahme der Stadterneuerung gefunden werden müssen.

Vor diesem Hintergrund ist nun eine integrierte Gesamtbetrachtung des Ortsteils erfolgt, die bei einer komprimierten Bestandsaufnahme der heutigen Situation (einschließlich der in Planung oder Umsetzung befindlichen Projekte) ansetzt und darauf eine fundierte, integrierte Perspektivplanung für den gesamten Ortsteil aufbaut. Das bisher mit der Stadterneuerung Erreichte wird dargestellt, Perspektiven für die weitere Entwicklung nach Abschluss der Sanierung 2022 wurden entwickelt und Maßnahmen mit dem Fokus auf die Verstetigung des bisherigen Prozesses erarbeitet. Am Ende steht eine gewichtige Leitlinie, die sowohl der Bezirksplanung als auch dem Beirat als Richtschnur für die weitere Entwicklung in den nächsten zehn Jahren dienen soll.

1.2. Prozess und Methodik

Die vorliegende integrierte Gesamtbetrachtung baut auf den Vorbereitenden Untersuchungen und den seitdem umgesetzten Maßnahmen auf. Es wurde geprüft, welche Veränderungen eingetreten sind und welche Herausforderungen heute noch bestehen. Neben Begehungen des Sanierungsgebiets wurde hierzu eine Sichtung anderer Konzepte, die ebenfalls Aussagen zum Sanierungsgebiet treffen, vorgenommen. Für den Blick in die Zukunft wurden Gespräche mit verschiedenen Fachämtern und Akteur:innen geführt sowie eine Onlinebeteiligung der Bevölkerung zu fiktiven Perspektiven des Gebiets

vorgenommen. Außerdem hat eine analoge, öffentliche Abschlussveranstaltung stattgefunden.

Die Ergebnisse der Beteiligungen sind in die Planungen miteingeflossen und werden in Kapitel 4 ausgeführt.

1.3. Praxisorientierter Schnellzugriff

Die vorliegende Integrierte Gesamtbetrachtung wurde zu verschiedenen Zwecken erstellt. Einerseits sollte ein Blick in die Vergangenheit geworfen werden, um ein Resümee zur Städtebauförderungsmaßnahme zu ziehen und auf erreichte Ziele und umgesetzte Maßnahmen zu schauen. Andererseits war ein Blick nach vorne notwendig, um zu schauen, welche Aspekte für die kommenden Jahre noch wichtig sind, nachdem die Städtebauförderung endet und nachdem bereits vielfache Sanierungen und Neugestaltungen vorgenommen wurden.

Das vorliegende Dokument der Integrierten Gesamtbetrachtung ist sehr umfangreich. Um den Bericht handhabbarer zu machen, soll vorab ein praxisorientierter Schnellzugriff die Möglichkeit eröffnen, sofort auf das jeweilige Themenfeld zuzugreifen. Hierin werden die Inhalte in Kurzfassung ausgeführt und auf die Kapitel verwiesen, in denen weitergehende Details und Hinweise nachgelesen werden können.

Private Entwicklungsmöglichkeiten



Wohnungsmarkt

Themen:

- Daten und Fakten zum Wohnungsmarkt
- Welche räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Wohnungsbau bestehen?
- Wo ist Nachverdichtung möglich?

Im Bericht zu finden unter:

- Bestandsanalyse
- Rahmen durch Bebauungspläne, Wohnbaukonzeptionen
- Übersicht Baulücken
- Entwicklungsziele für Wohnen
- Empfehlungen städtebauliches Maß

Ab Seite:

- S. 25
- S. 18
- S. 28
- S. 78
- S. 87



Gewerbe

Themen:

- Herausforderungen für die gewerblichen Betriebe
- Wo und wie kann sich Gewerbe entwickeln?

Im Bericht zu finden unter:

- Bestandsanalyse
- Entwicklungsziele für das Gewerbe
- Schwerpunkt Standortsicherung Gewerbe

Ab Seite:

- S. 54
- S. 79
- S. 96



Nahversorgung

Themen:

- Daten und Fakten zur Nahversorgung
- Wo und wie kann sich Nahversorgung / Einzelhandel entwickeln?

Im Bericht zu finden unter:

- Bestandsanalyse
- Rahmen durch Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen
- Entwicklungsziele für Nahversorgung
- Schwerpunkt Stärkung Huckelrieder Zentrum

Ab Seite:

- S. 52
- S. 22
- S. 79
- S. 94

Öffentliche Entwicklungsmöglichkeiten



Mobilität

Themen:

- Herausforderungen und Bedarfe der einzelnen Verkehrsmittel
- Welche Entwicklungen sind für nachhaltige Fortbewegung notwendig?

Im Bericht zu finden unter:

- Bestandsanalyse S. 44
- Öffentlicher Personennahverkehr S. 44
- Motorisierter Individualverkehr S. 45
- Ruhender Verkehr S. 47
- Radverkehr S. 48
- Fußverkehr S. 49
- Entwicklungsziele für Mobilität S. 79
- Schwerpunkt Mobilität S. 91

Ab Seite:



Grün- und Freiräume

Themen:

- Bedarfe Grün- und Freiräume
- Daten und Fakten zum Klima
- Welche Entwicklungen sind zur Stärkung der Grün- und Freiräume sowie zur Klimaanpassung notwendig?

Im Bericht zu finden unter:

- Bestandsanalyse S. 35
- Bestandsanalyse S. 61
- Entwicklungsziele für Grün- und Freiräume S. 78
- Entwicklungsziele für Klimaanpassung S. 80
- Schwerpunkt ganzheitliche Quartiersentwicklung S. 90
- Schwerpunkt Klimafreundlichkeit S. 97

Ab Seite:



Soziale Infrastruktur

Themen:

- Bedarfe soziale Angebote und Betreuung sowie Kita- und Schulentwicklung
- Welche Entwicklungen sind für die Stärkung sozialer Strukturen notwendig?

Im Bericht zu finden unter:

- Bestandsanalyse S. 65
- Entwicklungsziele soziales Netzwerk S. 80

Ab Seite:

2 Planerische Rahmenbedingungen



Lage, Bevölkerung und bestehende Konzepte

Im folgenden Kapitel werden die bestehenden Rahmenbedingungen aufgezeigt, die sich durch vorhandene Planungen und Konzepte sowie durch die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung ergeben.

2.1. Lage und stadtstrukturelle Einbindung

Das Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof liegt in Bremen südlich der Weser und östlich der Innenstadt. Es ist größtenteils dem Stadtteil Neustadt zuzuordnen, lediglich südöstliche Teile gehören zum Stadtteil Obervieland. Diese Unterteilung setzt sich auch auf administrativer Ebene der Ortsteile fort, dort ist das Sanierungsgebiet dementsprechend ebenfalls unterteilt. Der größere Teil liegt im gleichnamigen Ortsteil Huckelriede, der kleinere Teil befindet sich im Ortsteil Kattenturm.

2.2. Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Dass das Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof nicht vollständig mit dem Ortsteil Huckelriede übereinstimmt, erschwert die Auswertung von Statistiken über das Gebiet. Bis 2015 wurden Daten auf Ebene von Baublöcken erhoben, über die das Sanierungsgebiet konkreter hätte untersucht werden können. Da diese Daten jedoch bereits über sechs Jahre alt sind, wird darauf verzichtet und eine gewisse Unschärfe der Daten zugunsten höherer Aktualität in Kauf genommen, indem im folgenden Kapitel Statistiken zum Ortsteil Huckelriede aufgeführt und analysiert werden.



Abb. 1. Verortung des Sanierungsgebiets

Bevölkerungszahl

Der Ortsteil Huckelriede ist Ende 2019 der Wohnort für 7.613 Menschen und macht damit einen Anteil von 1,34 % an der bremischen Bevölkerung aus. Der Anteil der Huckelrieder:innen am Stadtteil Neustadt liegt bei 16,8 % und ist damit in den vergangenen Jahren nahezu unverändert.

Im Jahr 2008, dem Jahr des Beginns der Sanierungsmaßnahmen, lebten 6.915 Menschen in Huckelriede. Seitdem ist die Bevölkerungszahl um 716 Einwohner:innen angestiegen. Zwischendurch gab es einen Höchststand der Bevölkerungszahl im Jahr 2016, begründet durch erhöhte Flüchtlingsbewegungen nach Europa ab 2015. Die Bevölkerungszunahme in Huckelriede insgesamt ist nicht nur auf internationale Zuzüge zurückzuführen, sondern auch auf die Errichtung von verschiedenen Neubauprojekten im Wohnungsbau. Seit Beginn der Sanierungen zeichnet sich in Huckelriede ein Bevölkerungswachstum von rund 10 % ab. Dabei handelt es sich um ein vergleichsweise hohes Wachstum: Der Stadtteil Neustadt wuchs im selben Zeitraum um rund 5 %, die Gesamtstadt Bremen um etwa 4 % (Statistisches Landesamt Bremen 2019 a).

Dass die Bevölkerungszunahme nicht durch eine erhöhte Geburtenzahl begründet ist, zeigt der natürliche Saldo. 2018 sind 91 Geburten zu verzeichnen, denen 123 Sterbefälle gegenüberstehen, sodass sich ein negativer natürlicher Saldo in Höhe von -25 ergibt. Dieses Verhältnis von Geburten und Todesfällen im Jahr 2018 stellt keine Ausnahme dar, auch in den Jahren zuvor war der natürliche Saldo durchweg negativ (Statistisches Landesamt Bremen 2019 b; 2019 c). Hingegen war der Wanderungssaldo über Gebietsgrenzen hinweg durchweg positiv, mit Ausnahme des Jahres 2019 (Statistisches Landesamt Bremen 2019 d).

Der Großteil der Zuzüge erfolgt aus dem Inland. 2019 machten diese von 368 Zuzügen etwa 63 % aus, nur 135 Zuzüge entstammten dem Ausland. Seit 2008 sind 6.683 Menschen über Gemeindegrenzen, d. h., dass sie nicht innerhalb Bremens umgezogen sind, nach Huckelriede zugezogen. 5.274 Menschen sind im selben Zeitraum fortgezogen. Dies ergibt einen Saldo von 1.409 neuen Bewohner:innen insgesamt. Die meisten Wanderungen finden dabei über Landesgrenzen hinweg statt, Wanderungen innerhalb des Bundeslandes zwischen Bremen und Bremerhaven machen nur einen kleinen Anteil aus. Seit 2008 sind überwiegend Verluste an Umlandgemeinden zu verzeichnen, sodass sich auch insgesamt ein negativer Saldo für Umlandwanderungen ergibt. Als Umlandgemeinden werden solche Gemeinden definiert, die in einem Umkreis von 30 km von Bremen liegen. Dies trifft auf die Gemeinden Beverstedt, Geestland, Hagen, Loxstedt, Schiffdorf und Wurster Nordseeküste zu. Der positive Gesamtsaldo seit 2008 ist auf hohe Auslandswanderungen zurückzuführen, speziell im Jahr 2016. Auch wenn Binnenfernwanderungen bei Zuzügen einen ähnlich hohen Anteil wie Zuzüge außerhalb Deutschlands ausmachen, tragen Binnenfernwanderungen in geringerem Maße zum positiven Saldo bei, da die Anzahl der Fortzüge deutlich höher ist (siehe Tab. C).

Wanderungsbewegungen

Im Vergleich mit der Neustadt und der Gesamtstadt Bremen zeigt sich, dass sich die Anteile der einzelnen Wanderungsorte von und nach Huckelriede überwiegend zwischen den Werten der Neustadt und Bremen insgesamt einordnen. So verzeichnen die Neustadt und Huckelriede einen ähnlichen Verlust an Umlandwanderungen, während die Verluste der Gesamtstadt deutlich höher sind. In Bezug auf internationale Wanderungen ist der Anteil Bremens ebenfalls höher als in Huckelriede, in Neustadt ist der Anteil an den Zuzügen geringer, wobei dort der Anteil an Binnenfernwanderungen höher als in Huckelriede ist. Ähnlich sind die geringen Anteile an Wanderungen aus Bremerhaven und die Verluste ans Umland.

Neben den Wanderungen über Gemeindegrenzen hinweg ist auch interessant, wie sich die Umzüge innerhalb der Stadt Bremens gestaltet haben. 2019 traten die meis-

Bevölkerungsentwicklung in Huckelriede		
Jahr	Bevölkerungszahl	Entwicklung zum Vorjahr
2008	6.915	
2009	7.006	+1,3 %
2010	7.069	+0,9 %
2011	7.132	+0,9 %
2012	7.217	+1,2 %
2013	7.215	0,0 %
2014	7.236	+0,3 %
2015	7.706	+6,5 %
2016	7.830	+1,6 %
2017	7.812	-0,2 %
2018	7.653	-2,0 %
2019	7.631	-0,3 %

Wanderungen nach Orten zwischen 2008 und 2019

	Zuzug	Fortzug	Saldo
Insgesamt	6.683	5.274	1.409
Zwischen Bremen und Bremerhaven	114	86	28
Umlandwanderungen	913	1.087	-174
Binnenfernwanderung	2.723	2.461	262
Auslandswanderung	2.933	1.640	1.293

ten Wanderungen von und nach Huckelriede innerhalb des Stadtteils Neustadt auf, gefolgt von den Stadtteilen Mitte, Östliche Vorstadt und Walle. 645 innerstädtische Zuzüge stehen 605 innerstädtischen Fortzügen gegenüber (Statistisches Landesamt Bremen 2019 e). Auch in der Betrachtung über einen längeren Zeitraum seit 2008 zeigt sich, dass die meisten Wanderungen innerhalb der Neustadt stattfinden. Seit 2008 ist ein Plus an Zuzü-

gen aus anderen Ortsteilen der Neustadt um rund 500 Menschen vorhanden. Insgesamt haben in den letzten 12 Jahren rund 7.300 innerstädtische Zuzüge und 7.700 innerstädtische Fortzüge stattgefunden, woraus sich ein negativer Saldo ergibt. Es sind also innerhalb der Stadt Bremen rund 400 Menschen mehr aus Huckelriede fortgezogen als hinzugezogen. Der höchste negative Saldo war im Jahr 2016 zu verzeichnen, in dem ebenfalls viele Auslandswanderungen eintraten. Es ist zu vermuten, dass dies mit der Flüchtlingsbewegung Mitte der 2010er Jahre zusammenhängt. Unterkunft in Erstaufnahmeeinrichtungen, danach Umzüge innerhalb Bremens in andere Stadtteile. Ebenfalls viel Wanderungsbewegungen zwischen Huckelriede und südlich angrenzendem Stadtteil Obervieland, dort Wanderungsverluste für Huckelriede (Statistisches Landesamt 2019 e).

Altersstruktur

Mit einem Durchschnittsalter von 41,1 Jahren liegt Huckelriede unterhalb dem Durchschnitt Bremens von 43,6 Jahren. Im Vergleich zum Zeitpunkt der Aufstellung der Vorbereitenden Untersuchungen 2004 ist dieser Wert weiter gesunken, damals lag der Durchschnitt in Huckelriede bei 41,5 Jahren. Die Altersstruktur ist größtenteils unverändert und ähnelt stark der Verteilung aus dem Jahr 2004. Nach wie vor sind die Anteile in den jüngeren

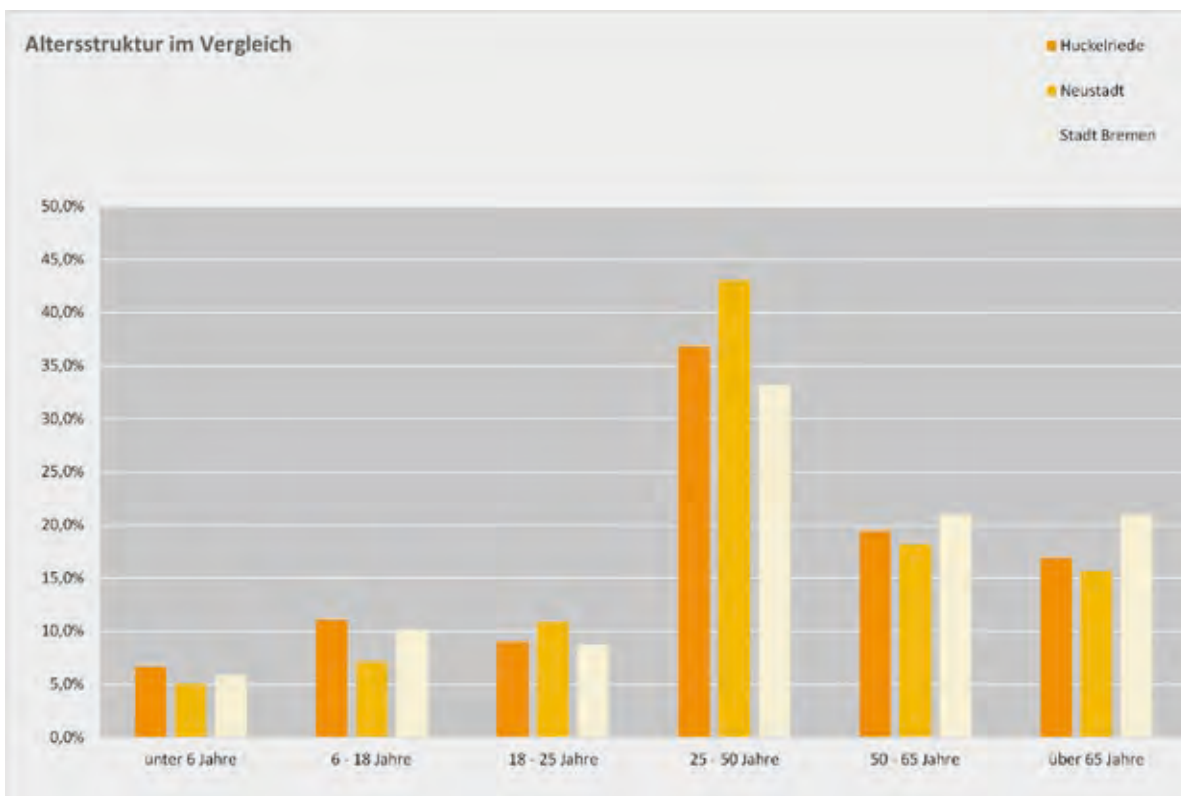


Abb. 2. Altersstruktur im Vergleich

Generationen höher als in der Neustadt und in Bremen und weiterhin besteht in Huckelriede ein geringerer Anteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter zwischen 18 und 65 Jahre. Dieser liegt weiterhin, wie 2004, bei 65 %. In der Neustadt ist im selben Zeitraum ein leichter Anstieg von 71 auf 72 % und in Bremen eine ebenso leichte Veränderung von 64 auf 63 % zu beobachten.

Insbesondere bei den unter 18-Jährigen weist Huckelriede im Vergleich einen deutlich höheren Anteil als die Neustadt und die bremische Gesamtstadt auf. 2019 liegt der Anteil in Huckelriede bei 18 %, in der Neustadt bei 12 und in Bremen bei 16 %. Gegenüber 2004 ergibt sich für Huckelriede noch mal ein Anstieg, damals waren 16,6 % der Bewohner:innen unter 18 Jahre alt. Werden die unter 18-Jährigen noch einmal differenzierter betrachtet, zeigt sich, dass der Anstieg des Anteils in erster Linie auf eine starke Zunahme der unter 10-Jährigen zurückzuführen ist: Die Anzahl der Kinder unter drei Jahre ist um 57 %, die der 3- bis unter 6-Jährigen um 40 % und die der 6- bis 10-jährigen Kinder ist um 30 % angestiegen. Die Anzahl der älteren Kinder und Jugendliche waren leicht rückläufig. In absoluten Zahlen ist eine Zunahme von 584 Kindern unter 10 Jahren auf 824 Kinder zu verzeichnen (Statistisches Landesamt Bremen 2019 f).

Nationalitäten

Von 7.361 Bewohner:innen des Stadtteil Huckelriedes sind rund 23 % nicht deutsch und gehören anderen Nationalitäten an. Gegenüber 2008 bedeutet dies eine leichte Zunahme, damals waren es noch 21 %. Im Vergleich dazu sind die Werte in der Neustadt sowohl 2008 (16 %) als auch 2019 (19 %) geringer. Auch in Bremen

insgesamt liegt der Anteil bei 19 %, 2008 waren es noch 13 %. Die Werte haben sich im Laufe der letzten Jahre angenähert, Bremen insgesamt sowie die Neustadt und Huckelriede werden internationaler. Dennoch ist die Internationalität in Huckelriede nach wie vor am höchsten, der Anteil anderer Nationen ist im gesamtstädtischen Vergleich höher (Statistisches Landesamt 2019 f).

2004 wurde in der VU noch beschrieben, dass die Altersstruktur der Menschen anderer Nationalitäten im Vergleich zu der Struktur der Menschen mit deutscher Nationalität deutlich jünger ist: Es zeigte sich ein höherer Anteil junger Generationen und ein geringerer Anteil über 65-Jähriger (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH, 55). Hier haben sich Veränderungen ergeben: Der Anteil der unter 18-Jähriger ist bei Menschen mit deutscher Nationalität höher als bei Menschen anderer Nationalitäten. Weiterhin gleichgeblieben ist die Tatsache, dass der Anteil der über 65-Jährigen bei Deutschen höher ist als bei Menschen anderer Nationalitäten. Außerdem ist der Anteil bei Menschen anderer Nationalitäten in der Altersgruppe der 25- bis 50-Jährigen deutlich höher als bei Menschen mit deutscher Nationalität: 47,5 ggü. 33,7 % (Statistisches Landesamt 2019 f). Dadurch zeigt sich, dass trotz kleinerer Veränderungen Menschen mit deutscher Nationalität nach wie vor durchschnittlich älter sind, was auch durch das Durchschnittsalter abgebildet wird. Dies liegt bei Menschen mit deutscher Nationalität bei 42,7 Jahren und bei Menschen mit Nationalitäten, die nicht deutsch sind, bei 35,8 Jahren (ebd., 2019 g).

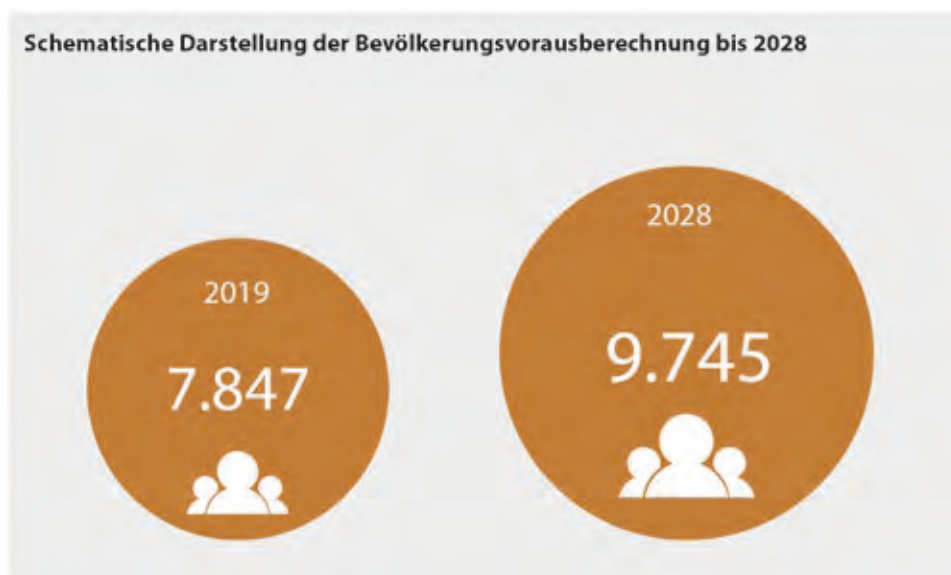


Abb. 3. Bevölkerungsvorausberechnung bis 2028

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

2004 lebten in Huckelriede 2.076 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 55). Ende März 2020 sind es 2.820 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort, ein Anteil von 37 % aller Einwohner:innen (Statistisches Landesamt 2020 a). In 2008, dem Jahr des Beginns der Sanierungsmaßnahmen, waren es 2.038 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und ein Anteil von 29,5 % aller Einwohner:innen. Daraus ergibt sich ein Anstieg um 737 Personen bzw. 7,5 % (Statistisches Landesamt 2020 b). Der Anteil liegt zwar unter der Beschäftigungsquote des Stadtteil Neustadt, die sich auf rund 43 % beläuft, ist aber aufgrund der Steigerung gegenüber 2008 ein positives Zeichen für die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation der Privathaushalte in Huckelriede. Im Vergleich zur Situation vor 12 Jahren sind nun mehr Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt.

Arbeitslosigkeit

Die Arbeitslosigkeit in Huckelriede liegt über dem bremischen Durchschnitt, der Ende 2020 bei 10,4 % lag.

Huckelriede weist eine Arbeitslosenquote von 15,3 % auf (Statistisches Landesamt 2020 a). Gegenüber 2004 ergibt sich ein Rückgang, da die Arbeitslosigkeit damals bei 17,3 % lag (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 55). Ende 2020 waren in Huckelriede 518 Menschen arbeitslos. Davon sind 273 Menschen deutscher Nationalität, 245 gehören anderen Nationalitäten an. Die Verteilung zwischen den Geschlechtern ist ungleich, lediglich 209 Arbeitslose sind weiblich. Demgegenüber stehen 309 männliche Arbeitslose. Der Großteil der Menschen ohne Arbeit (371) sind ohne Berufsausbildung (Statistisches Landesamt 2020 b).

Bevölkerungsvorausberechnung

Für die kommenden Jahre wird von 2019 bis 2028 eine Zunahme der Bevölkerungszahl prognostiziert. Die Vorausberechnung sieht für das Jahr 2019 7.847 Menschen vor, 2028 wird eine Bevölkerungszahl von 9.745 berechnet. Dies bedeutet eine Zunahme von rund 24 % und damit weiterhin eine Fortführung der Bevölkerungsentwicklung, die schon seit 2008 besteht: Die Bevölkerung in Huckelriede wächst deutlich.

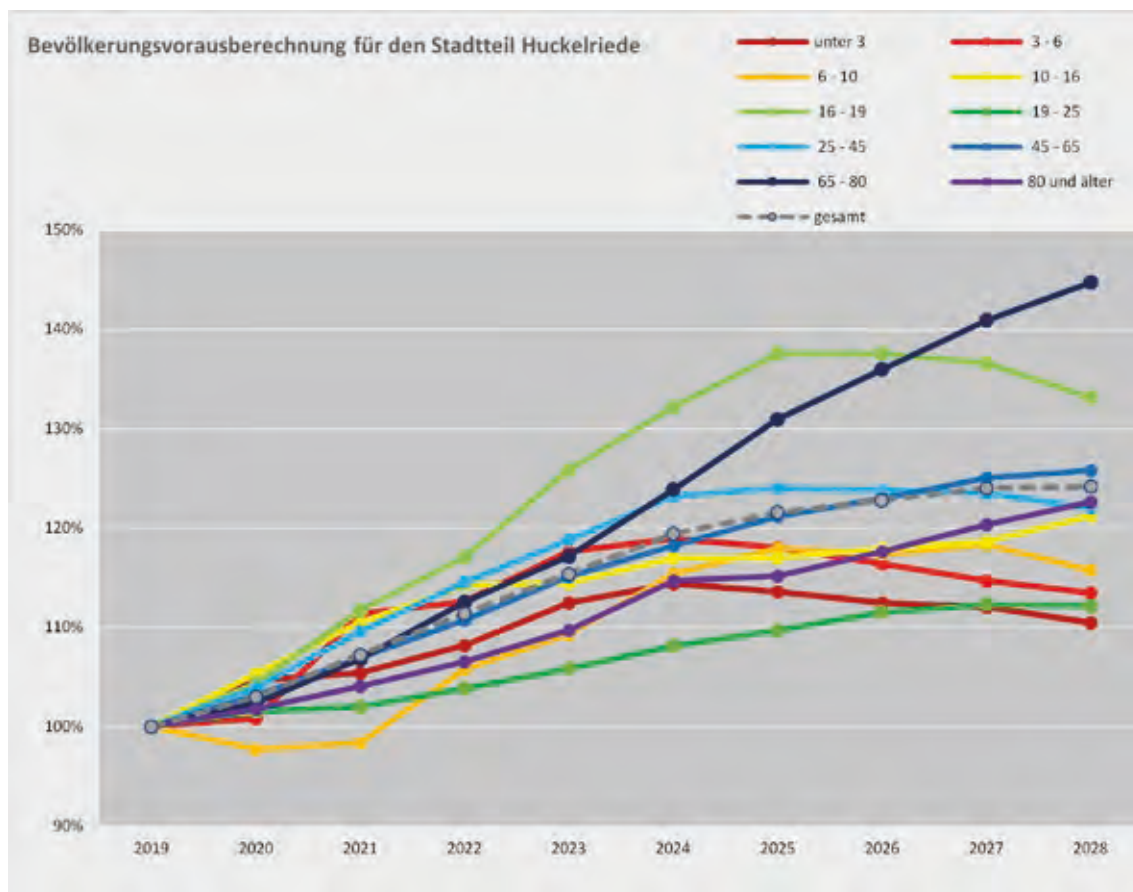


Abb. 4. Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersgruppen in Prozent

Dieser Zuwachs ist durchweg in allen Altersgruppen zu beobachten. In keiner Altersgruppe sind bis in das Jahr 2028 Rückgänge vorausgesagt, sondern Zuwächse zwischen 11 und 45 %. Am stärksten wächst die Gruppe der 65- bis unter 80-Jährigen, bis zu 45 %.

Trotz dieser hohen prozentualen Zuwächse in den älteren Bevölkerungsgruppen zeigt die Betrachtung der absoluten Zahlen, dass Huckelriede auch in Zukunft ein junger Ortsteil sein wird, denn auch bei den jungen Altersgruppen sind absolute Zunahmen erkennbar. Die Bevölkerung wird auch zukünftig hinsichtlich der Altersstruktur heterogen und Huckelriede Wohn- und Lebensraum für Jung und Alt sein.

2.3. Bestehende Pläne und Konzepte

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Bremen wurde im Jahr 2014 neu aufgestellt. In diesem Zuge wurden verschiedene Fachplanungen vom Zentren- und Nahversorgungskonzept, die Wohnungsbaukonzeption, das Gewerbeentwicklungsprogramm bis hin zum Verkehrsentwicklungsplan aktualisiert. Der Flächennutzungsplan integriert die wesentlichen Aspekte der einzelnen Fachplanungen in einen Gesamtplan. Auch

neue Fragestellungen wie der Klimawandel finden bei der Neuaufstellung Berücksichtigung.

Für das Gebiet Huckelriede/Sielhof werden vorrangig Wohnbauflächen und insbesondere entlang der Verkehrsachsen gemischte Bauflächen dargestellt. Im Bereich der Klinik, der Polizei/Feuerwehr und Kaserne werden Sondergebiete mit entsprechender Zweckbestimmung dargestellt. Gewerbliche Darstellungen finden sich im Bereich des Gewerbegebiets am Werdersee, im hinteren Bereich der Kornstraße sowie an der Neuenlander Straße / Kornstraße. Des Weiteren sind Grünflächen, die Dauerkleingärten und Parkanlagen im FNP verzeichnet. Im Bereich des Bildungscampus sind Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Quartiersbildungszentrum dargestellt. Zudem werden Grünverbindungen entlang des Niedersachsendammes, des Werderseeufers, dem Buntentorsdeich und des Huckelrieder Friedensweg abgebildet. Auch Grünverbindungen in Planung, wie die Grünverbindung nördlich der Habenhauser Landstraße, wurden in den FNP aufgenommen.

Bebauungspläne

Im Erneuerungsgebiet gelten mehrere Bebauungspläne bzw. sind Bebauungspläne in der Aufstellung. Interessant für die kommenden Jahre sind die Bebauungspläne, die noch nicht in Kraft sind.

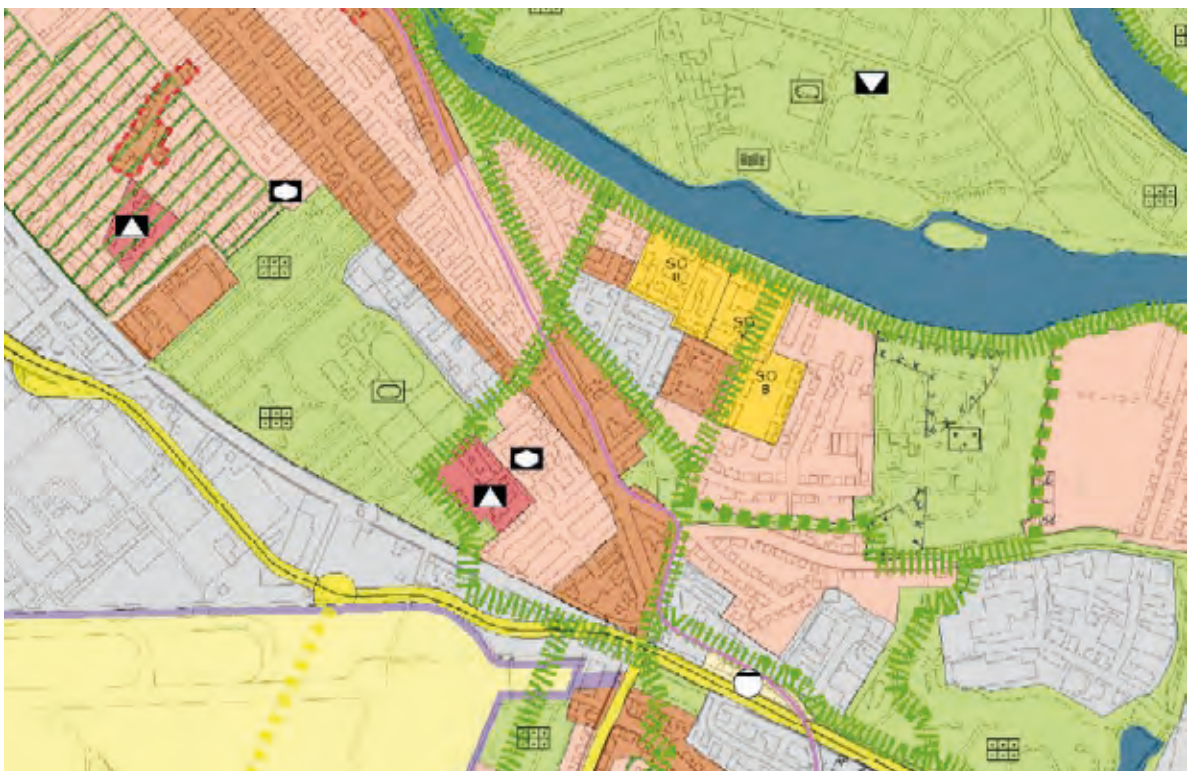


Abb. 5. Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

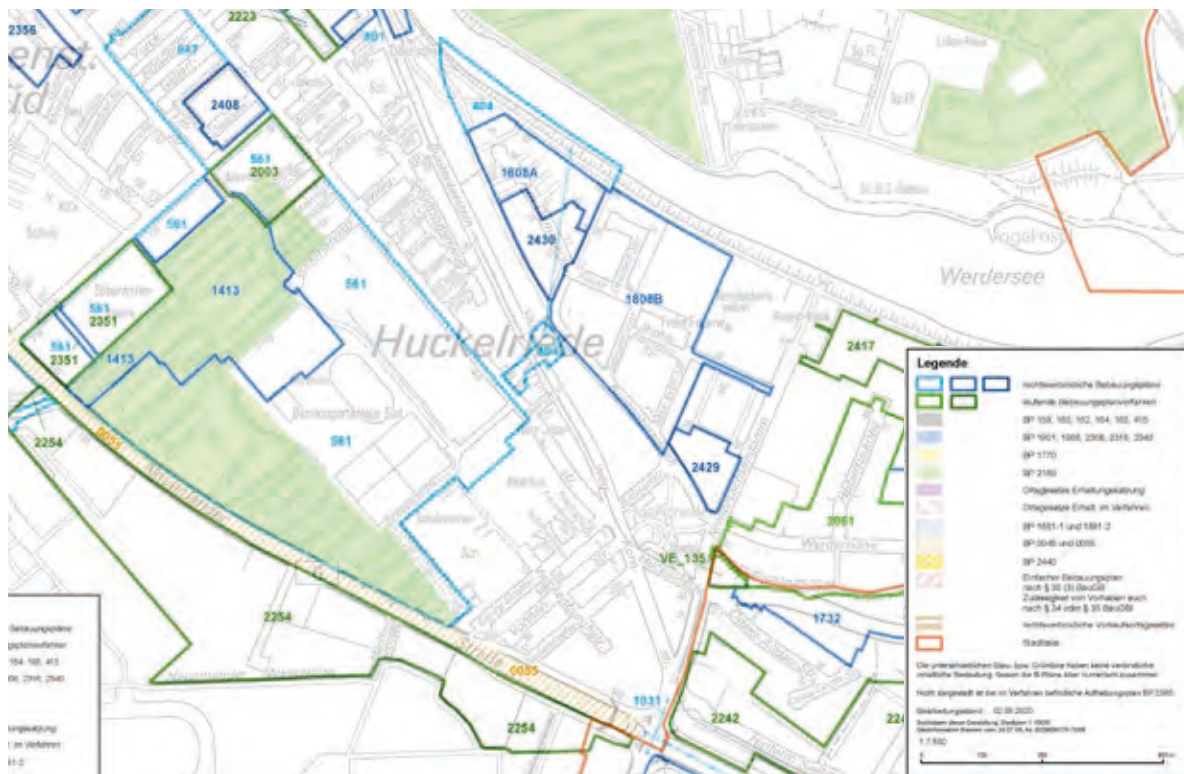


Abb. 6. Übersicht über Bebauungspläne

Leitbild 2020

Im zeitlichen Zusammenhang mit dem im Mai 2009 beschlossenen gesamtstädtischen Leitbild „Bremen 20 – Komm mit nach Morgen!“ wurde auch der Bericht zur Stadterneuerung in Huckelriede erstellt.

Das Leitbild definiert Bremen im Jahr 2020 als (Auszug):

- eine grüne Stadt am Wasser mit hohen Erholungs- und Umweltqualitäten,
- eine sozial gerechtere Stadt,
- attraktiven und innovativen Wirtschaftsraum mit einem vielfältigen vitalen Arbeitsmarkt,
- eine Stadt voller Bürgersinn und Sinn für gemeinsam entwickelte Ziele und Projekte.

Aus diesem Leitbild ergeben sich folgende ressortübergreifende Handlungsfelder (Auszug):

- vitale Quartiere: Urbanität, sozialen Zusammenhalt, kulturelle Teilhabe und Vielfalt stärken,
- innovative und nachhaltige Wirtschaftsentwicklung anregen und unterstützen,
- Bildungs- und Wissenschaftsoffensive fortsetzen und verbreitern,
- Bremen klimafreundlich gestalten,
- Mobilität in der Stadt verbessern,
- die räumlichen Qualitäten Bremens erhalten.

Zukunft Bremen 2035

In 2017/2018 haben eine Zukunftskommission und ein Zukunftsrat stattgefunden, um eine Struktur- und Landesentwicklungspolitik für Bremen zu entwickeln. Zukunft Bremen 2035 bezieht sich auch auf das 2009 entwickelte Leitbild mit dem Slogan „Lebenswert, urban, vernetzt“

Wohnungsbaukonzeption (2010)

Mit der Wohnungsbaukonzeption wird eine konkrete Umsetzung des Leitbildes für den Teilbereich Wohnungspolitik vorgelegt. Es bekräftigt das Ziel, der Innenentwicklung den Vorrang vor der Stadterweiterung zu gewähren.

Für Huckelriede werden Wohnbauflächen am Niedersachsendamms / Buntentorsdeich, Am Dammacker und auf der Kaserne Huckelriede als Potenzialflächen bis 2015 ausgewiesen.

Lediglich die Flächen auf dem Kasernengelände am nördlichen Niedersachsendamms wurden bisher nicht für den Wohnungsbau bereitgestellt und realisiert. Derzeit befindet sich der Bebauungsplan in der Aufstellung.

Wohnbauflächen in Bremen 2021

In der Wohnungsbaukonzeption von 2010 ging man noch von einer grundsätzlich stabilen Bevölkerungsentwicklung in Bremen bis zum Jahr 2020 aus. Tatsächlich wächst Bremen jedoch und das hat Auswirkungen auf die Flächenpotenziale – sodass 2021 erneut Flächenpotenziale zum Wohnen identifiziert und bewertet und im Bericht zur Flächenbereitstellung „Wohnbauflächen in Bremen“ zusammengefügt wurden.

Für Huckelriede werden die Flächen der Scharnhorst-Kaserne Scharnhorst-Quartier 1 als Potenzial (ca. 250 Wohneinheiten) und Flächen im Bereich der Silberwarenfabrik (ca. 75 Wohneinheiten) ausgewiesen. Zusätzlich werden mit der Entwicklung in der Kornstraße rund 200 Wohneinheiten geschaffen, mit dem Studierendenwohnheim am Niedersachsendamm sind es rund 180 Wohneinheiten. Am Buntentorsdeich können durch Umnutzung von gewerblichen Grundstücken weitere 40 Wohneinheiten realisiert werden.

Östlich des Sanierungsgebiets wird die Gartenstadt Werdersee entwickelt, für die der zweite Bauabschnitt bevorsteht.

Wohnen und Bauen. Monitoring 2019.

Der Bericht stellt eine Zusammenfassung wohnungs-marktrelevanter Daten dar und dient als belastbare Grundlage für Strategien von Politik, Verwaltung und sonstigen Akteuren für die Entwicklung des Wohnungsmarktes. Zentrale Aussagen sind:

- Die Bremer Bevölkerung wächst leicht
- Bremen wird wieder jünger

- In Bremen wohnt man oft allein oder zu zweit (knapp 80% Ein- und Zweipersonenhaushalte)
- Der Wohnungsbestand wächst (Seit der Wohnungsbaukonzeption 2010 ist der Bestand um ca. 11.600 Wohnungen angewachsen)
- Bremen baut weiter (Zwischen 2014 bis 2018 wurden 7.132 Wohnungen neu gebaut)
- Die Bodenwerte steigen, allerdings von sehr unterschiedlichen Niveaus
- Kaufpreise für neue Eigentumswohnungen sind am höchsten
- Die Angebotsmieten steigen, allerdings geringer als Kaufpreise für Wohnimmobilien
- Wohnraumförderung und städtische Wohnungsunternehmen wirken stabilisierend (Die Eigentümerquote ist in der Stadt Bremen mit 38 % im Vergleich zu anderen Städten sehr hoch. Ca. 45 % aller Bremer:innen wohnen in der eigenen Wohnung bzw. im eigenen Haus und bezahlen keine Miete.)

Wohnen in Bremen. Gutachten für einen Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (STEP Wohnen)

Zusätzlich zum Monitoring 2019 und der Untersuchung zu den Wohnbauflächen in 2017 wurde ein Gutachten zum Stadtentwicklungsplan erstellt. Die Empfehlungen des Gutachtens basieren auf den Monitoringdaten und der Analyse verschiedener Datenquellen sowie einem Dialog und Partizipationsprozess. Folgende Herausforderungen wurden herausgestellt:

- deutliche Miet- und Preissteigerungen (bei den Angebotsmieten) in bestimmten Stadtteilen,
- Wanderungsbewegungen in einem regionalen Wohnungsmarkt über Landesgrenzen hinweg mit negativem regionalen Wanderungssaldo,

Nr.	Projekt	WE ges.	WE EFH	WE MFH	Bauleitplanung	Bemerkung
4	Umsetzung Buntentorsdeich	40	0	40	2430	Umnutzung vormaliger Gewerbegrundstücke, Wohnen in Werderseenähe
5	Scharnhorst-Quartier I	250	0	250	2417	Konversion; Ergänzung der vorhandenen Quartiere durch unterschiedliche Bautypologien einschließlich Reihenhäuser
8	Areal um Silberwarenfabrik	75	0	75	PLAB 2351	Derzeit in Teilen brachliegendes Gelände, Eignung für gemischtes Quartier, insbes. ältere Fabrikteile bieten Potenzial für interessante gewerbliche Entwicklung
9	Kornstraße	200	0	200	2529	Entwicklung eines urban gemischt genutzten Quartiers
10	Studentenwohnheim Niedersachsendamm	180	0	180	B-Plan erforderlich	Studentisches Wohnen „L“

Tabelle 1: Wohnbaupotenzialflächen in Huckelriede (SKUMS 2021)

- hohe innerstädtische Wanderungsbewegungen,
- Gefahr einer stärkeren sozialräumlichen Segregation und sozialen Polarisierung,
- Integration und Zuwanderung in einer wachsenden Stadt,
- zu wenige kleine Wohnungen angesichts der bremsenden Wohnungs- und Haushaltsstruktur,
- fehlende bezahlbare Wohnungen, insbesondere für Familien und Haushalte mit geringen Einkommen,
- Bremen will sich als wachsende Stadt in der Metropolregion positionieren und muss sich daher im Wettbewerb entsprechend darstellen.

„Benötigt werden im Wohnungsneubau nach derzeitigem Kenntnisstand vor allem bezahlbare kleinere Wohnungen und große Familienwohnungen. Daneben liegt ein Schwerpunkt auf günstigen und eigentumsfähigen Wohnungen und Häusern für junge Familien in urbanen (Bestands)Quartieren. Ein dritter Schwerpunkt ist der Ergänzungs- und Ersatzneubau mit vielfältigen „Wohntypen“, die im jeweiligen Quartier fehlen und für spezifische Zielgruppen wie Senior:innen, Alleinerziehende, Studierende oder Personen, die barrierefreie Wohnungen benötigen.“

Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030

Ende 2021 wurde mit dem STEP Wohnen 2030 eine gesamtstädtische Handlungskonzeption veröffentlicht. Hierin werden ein Zielsystem sowie Handlungsfelder und zugehörige Leitprojekte für den Wohnungsbau in Bremen aufgeführt. STEP Wohnen 2030 basiert auf dem Fachgutachten „Wohnen in Bremen“ und baut auf den darin dargelegten Daten und Planwerken auf.

Zwei Leitziele werden formuliert:

Leitziel 1 – Vielfältig: differenziertes und ausreichendes Wohnungsangebot

Leitziel 2 – Vernetzt: Wohnungspolitik als Teil einer integrierten Stadtentwicklung

Konkret werden fünf Handlungsfelder identifiziert:

- Handlungsfeld A: Wohnungsbau qualifizieren und umsetzen

Hierzu gehört neben der Flächenbereitstellung auch die -bevorratung und die Schaffung von neuem Planungsrecht.

- Handlungsfeld B: Maßnahmen im Gebäude- und Siedlungsbestand

Maßnahmen für das zweite Handlungsfeld sind u. a. die Wohnraumschaffung in Baulücken, Nachverdichtung im Bestand, Städtebauförderung, der Ankauf wohnungspolitisch bedeutsamer Bestände, Modernisierungen des Bestands und Kooperationen mit Akteur:innen des Wohnungsmarkts.

- Handlungsfeld C: Schaffung und Sicherung bezahlbaren Wohnraums

Um bezahlbaren Wohnraum für Alle sicherzustellen und weiterhin zu schaffen, sollen Maßnahmen wie die Wohnraumförderung, Instrumente gegen den Mietanstieg, eine effiziente Verwaltung des Wohngelds sowie eine Stelle zur Koordinierung von gemeinschaftlichen Wohnformen ergriffen und geschaffen werden.

- Handlungsfeld D: Wohnungspolitischer Rahmen und Regelung

Im Handlungsfeld der Wohnungspolitik werden u. a. die Innenentwicklungsstrategie, die Grundstücksrichtlinie, die Entwicklung eines Mobilitätsortsgesetzes, ein Bremer Standard für sozial-ökologischen Wohnraum sowie kooperative Baulandentwicklung als geeignete Maßnahmen identifiziert.

- Handlungsfeld E: Gemeinschaftsaufgabe Wohnen

Imagestrategien, Kommunikationsstrategien für wenig nachgefragte Gebiete, eine regionale Wohnungsmarktstrategie und das Bremer Bündnis für Wohnen sollen die Gemeinschaftsaufgabe Wohnen voranbringen.

Gemeinschaftlich Wohnen. Ein Leitfaden.

Der Leitfaden wurde auch basierend auf dem Leitbild Bremen! Lebenswert – urban – vernetzt erstellt. Der Leitfaden soll als Orientierungshilfe dienen, um gemeinschaftliche Wohnprojekte umsetzen zu können und den Wunsch nach mehr Nachbarschaft und Zusammenleben gerecht zu werden. Interessierte finden hier einen Überblick über verschiedene Wege gemeinschaftliches Wohnen zu realisieren.

Gewerbeentwicklungsprogramm Bremen 2020/2030

Im Rahmen der Erarbeitung des Zielsystems des Gewerbeentwicklungsprogramms 2030 wurde festgehalten, dass auch im Sinne der mittelfristig angestrebten Flächenkreislaufwirtschaft gewerbliche Flächen in sehr viel stärkerem Maße als bisher vor einer Umnutzung geschützt werden müssen. Dies gilt insbesondere für die kleineren, von Wohngebieten umschlossenen

„Gewerbeinseln“. Gewachsene gemischte Lagen sollen vor Verdrängung geschützt werden. Auch bei Brachflächen darf der Bodenwertgewinn nicht den Ausschlag für neue Nutzungskonzepte geben. Hier bedarf es eines konkreten Prüfverfahrens, inwiefern eine Transformation des konkreten brachgefallenen Standortes im Sinne der Strategie „Neue Orte der Produktiven Stadt“ sinnvoll ist. Hierbei sind konkrete gewerbliche Flächenanteile zur Sicherung gewerblicher Arbeit zu definieren.

Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen (2020)

Das 2021 beschlossene Kommunale Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen 2020 ist die Nachfolge des vorher geltenden Konzepts von 2009. Unter Berücksichtigung der rechtlichen, demografischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie der betrieblichen Anforderungen werden im Konzept Strategien zur Einzelhandelsentwicklung für die Gesamtstadt Bremen aufgezeigt.

Für die Neustadt wird die Nahversorgungssituation als positiv bewertet – mit einer hohen quantitativen Ausstattung und insgesamt einer hohen Angebotsqualität durch kleinteilige Fachbetriebe. Nahversorgungszentren sowie Einzelanbieter sichern die wohnortnahe Grundversorgung der Bevölkerung. In Bezug auf Huckelriede wird im Rahmen der aktuell im Bau befindlichen „Gartenstadt Werdersee“ ein Lebensmittelmarkt errichtet, der auch die Nahversorgungssituation in Huckelriede räumlich verbessern wird.

Das Zentrenkonzept weist folgende Ziele aus:

- Stärkung der Gesamtstadt,
- Stärkung und Weiterentwicklung der Innenstadt,
- städtebaulich-funktionale Stärkung der Stadtteilzentren,
- Sicherung und Stärkung der Nahversorgung,
- Ergänzung durch vorhandene Sonderstandorte.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die strategische Verkehrsentwicklungsplanung bis zum Jahr 2025 gilt seit 2014. Die Planung soll dafür sorgen, dass einzelne verkehrliche Maßnahmen zueinander passen, sich ergänzen bzw. aufeinander aufbauen. Eine Teilfortschreibung des VEP ist vorgesehen und soll folgende Strategien beinhalten:

- Autofreie Innenstadt bis 2030,
- Abwicklung der stadtreionalen Mobilitätsbedürfnisse,

- Angebots- und Tarifmaßnahmen für Bus und Bahn in Stadt und Region,
- Steuerung und Ordnung des Parkens.

Aktionsprogramm Klimaschutz 2010

Bereits 2008 hat sich die Hansestadt Bremen den Klimaschutz zum zentralen Handlungsschwerpunkt gemacht. Das Aktionsprogramm legt den Grundstein zur Entwicklung des Klimaschutz- und Energieprogramm und diente erstmal als Sofortprogramm zum Klimaschutz.

Die Minderung des CO₂-Ausstoßes soll insbesondere durch folgende Strategien erreicht werden:

- die verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energien,
- den Ausbau von Kraft-Wärme-Kopplung und Abwärmenutzung,
- die Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden, insbesondere durch die energetische Sanierung des Gebäudebestands,
- die Senkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen der öffentlichen Gebäude,
- die Steigerung der Energieeffizienz im industriell-gewerblichen Sektor,
- die Umsetzung von Vorhaben zur Minderung der verkehrlichen CO₂-Emissionen.

Klimaschutz- und Energieprogramm 2020

Das Programm legte Ziele und Strategien der bremischen Klimaschutz- und Energiepolitik für einen mittelfristigen Zeithorizont bis 2020 fest. Der Senat verfolgt das Ziel, die bremischen CO₂-Emissionen bis 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Niveau des Jahres 1990 zu senken. Zur Erreichung dieses Ziels werden im Klimaschutz- und Energieprogramm Potenziale und Maßnahmen aufgezeigt.

3 Bestandsanalyse



Aktualisierung der Problem- und Potenzialanalyse

Im folgenden Kapitel wird aufgezeigt, inwiefern Veränderungen der Problem- und Potenzialanalyse seit Beginn der Sanierungsmaßnahmen eingetreten sind. Hierzu wird betrachtet, welche Problemstellungen 2008 bestanden, welche Veränderungen zur Verbesserung der Defizite vorgenommen wurden und wie sich die heutige Situation darstellt. Daraus ergibt sich ein aktuelles Bild der heutigen Stärken und den neuen Herausforderungen des Sanierungsgebiets Huckelriede/Sielhof, das die Basis für eine zukunftsgerichtete Entwicklungsstrategie bildet. Die Unterkapitel 3.1 bis 3.7 widmen sich einzelnen Themenfeldern, in Kapitel 3.8 werden die wichtigsten zukünftigen Herausforderungen skizziert und Wirkungszusammenhänge zwischen den Themen aufgezeigt. Mit der Übersicht des Umsetzungsstands der Maßnahmen und einer Evaluation in 3.9 endet das Kapitel.

3.1. Gebäudebestand und Wohnungsangebot

Die Gebäudestruktur ist überwiegend durch eine Bebauung aus den 1919 bis 1945er Jahren geprägt. Einen Großteil bilden die typischen Bremer Reihenhäuser mit zwei Vollgeschossen. Eine kontinuierliche Bautätigkeit bis in die 1970er Jahre ergänzt den Gebäudebestand und das Wohnungsangebot. Eine Besonderheit stellen die großformatigen Kasernen aus den 1930er Jahren dar. Außerdem macht das Nebeneinander von verschiedenen Bebauungsformen, die teils ineinander übergehen, den städtebaulichen Charakter des Gebiets aus.

In den VU ist noch die Rede von verschiedenen „Inseln“, die vorzufinden sind: Eine technische Insel im Bereich der Kasernen, das Schul- und Sportgelände des Kaisen-Campus und der Bezirkssportanlage Süd sowie mehrere Gewerbe- und Wohninseln. Dadurch wirkte das Gebiet wie ein Stückwerk aus Inseln, die durch Verkehrsräume zergliedert und nicht miteinander verbunden sind, aber durch ihre räumliche Nähe zum Erholungsraum Werdersee insgesamt eine attraktive Lage aufwiesen (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 10 f.). Seitdem sind verschiedene Maßnahmen ergriffen worden, die dazu geführt haben, dass die einzelnen Inseln verbunden und aufgewertet wurden. Durch die bereits angesprochenen Rück- und Neubauten im Bereich der

Cambrai-Kasernen konnten bereits Verbesserungen erzielt werden. Auch die geplanten Konversionen der Scharnhorst-Kasernen werden hierzu durch neue Wegeverbindungen sowie die öffentlichen Bereiche sicherlich beitragen. Dadurch ist Huckelriede zwar auch 2022 noch von einer heterogenen Bebauungsstruktur geprägt, deren Einzelelemente aber nicht mehr vollständig voneinander abgegrenzt sind.

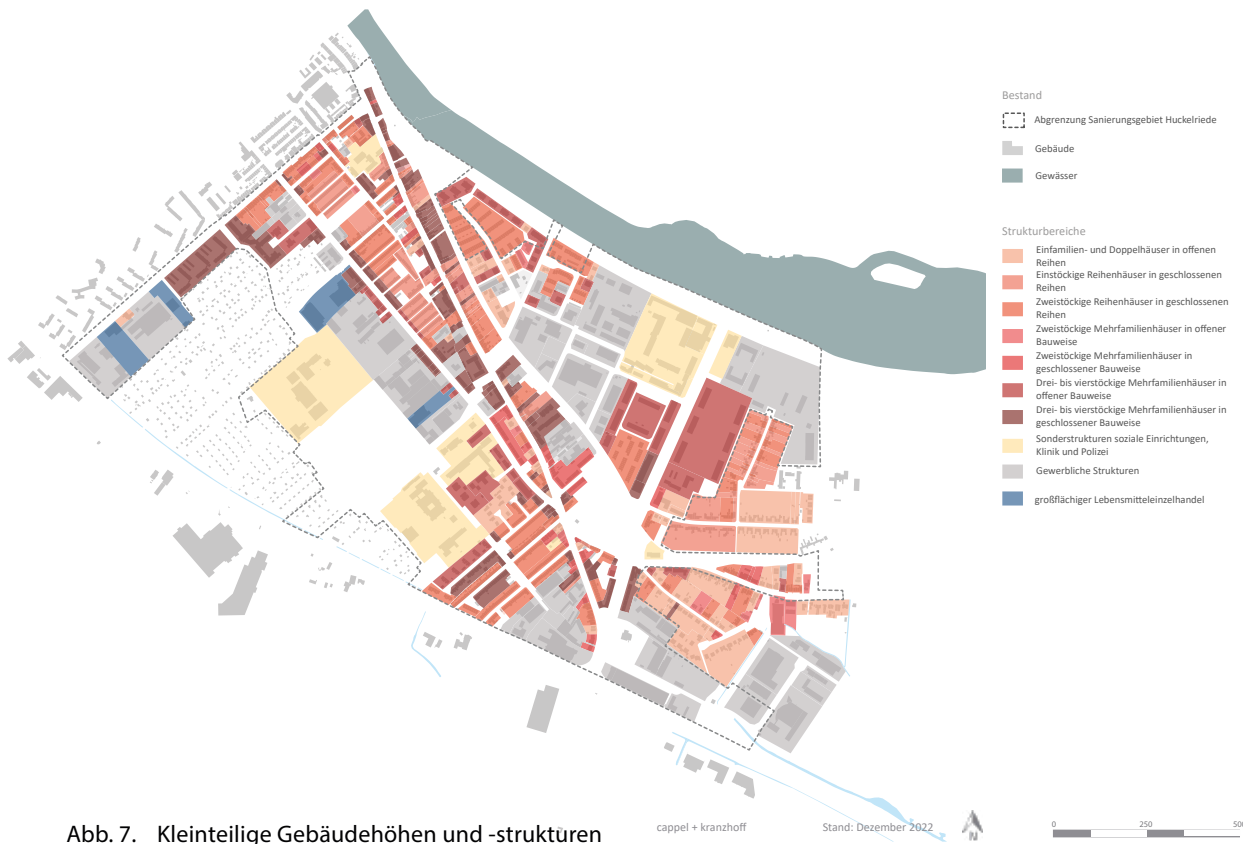
Es liegen folgende Strukturtypen vor:

- Einfamilien- und Doppelhäuser, die überwiegend offene Reihen bilden
- Einstöckige Reihenhäuser, die zweiseitige geschlossene Reihen bilden und überwiegend Vorbereiche aufweisen
- Zweistöckige Reihenhäuser, die zweiseitige geschlossene Reihen bilden und teils Vorbereiche aufweisen
- Zweistöckige Mehrfamilienhäuser in offener Bauweise
- Zweistöckige Mehrfamilienhäuser in geschlossener Bauweise
- Drei- bis vierstöckige Mehrfamilienhäuser in offener Bauweise
- Drei- bis vierstöckige Mehrfamilienhäuser in geschlossener Bauweise
- Sonderstrukturen für soziale Zwecke wie Schulen, Kitas und Glaubenseinrichtungen sowie für Klinik und Polizei

Allein diese Auflistung zeigt die Vielfältigkeit der Bebauung in Huckelriede. Werden die unterschiedlichen Baustrukturen in einem Plan verortet, zeigt sich ein buntes Bild: teilweise grenzen Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser und auch Einzelhäuser direkt aneinander.

Dennoch können grobe Tendenzen festgehalten werden. Im östlichen Teil des Sanierungsgebiets befinden sich vermehrt Einzel- und Doppelhäuser, während im westlichen Teil eher Reihen- und Mehrfamilienhäuser vorhanden sind. Hieraus ergibt sich, dass die Bebauung im östlichen Teil lockerer und offen ist, während die Bebauung im westlichen Teil überwiegend geschlossen ist.

Dominierend sind im gesamten Sanierungsgebiet Reihen- und Blockstrukturen, teils sind Zeilen vorhanden. Dies wird im Schwarzplan deutlich.



Sanierungszustand

In den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) wurde 2006 ein erhöhter Modernisierungsbedarf bei den Gebäuden festgestellt. Etwa 26 % der Gebäude wiesen einen Handlungsbedarf auf. Bauliche Mängel bestanden im südlichen Teil der Kornstraße, in gewerblichen Strukturen in der Mitte der Kornstraße, bei der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld, im Valckenburghquartier sowie in den Wohnquartieren zwischen Kornstraße und Buntentorsteinweg. In Teilen wurde eine Verbesserung des Gebäudebestands durch Sanierungsmaßnahmen erreicht, die über das gesamte Sanierungsgebiet verteilt sind. An rund zwei Dutzend privaten Gebäuden wurden private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen umgesetzt, zu großen Teilen mit Zuschüssen aus Fördermitteln. Die Maßnahmen umfassen zumeist die Sanierung mehrerer Einzelgewerke, wie etwa die Außenfassade, das Dach und die Fenster (Stand Februar 2022).

Heute sind noch Sanierungsbedarfe vorhanden, die sich in erster Linie auf den südlichen Teil der Kornstraße konzentrieren. Vereinzelt weisen immer wieder Gebäude leichten oder mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Auch bestehen weiterhin bauliche und gestalterische Mängel in den gewerblichen Gebäuden an der Kornstraße.

Baulücken und Brachen

In den VU wurden einige Baulücken und ungenutzte Flächen identifiziert, die heute zum Teil bereits mit Wohngebäuden geschlossen wurden, wie zum Beispiel die Bauflächen Am Dammacker oder die Baulücke Buntentorsteinweg 475. Andere identifizierte Baulücken sind auch heute noch nicht bebaut. Seit 2017 zeigt zudem ein online verfügbares Baulückenkataster Baulücken auf (www.bauluecken.bremen.de). Hieraus ergibt sich eine Übersicht mit 15 aktuell bestehenden Baulücken und untergenutzten Flächen. Die Baulücken sind schwerpunktmäßig entlang des Buntentorsteinwegs, im westlichen Teil der Habenhauser Landstraße und in der Kornstraße, dort vermehrt im südlichen Abschnitt, vorhanden.

Häufig handelt es sich bei den aufgeführten Flächen um Privateigentum, das in verschiedenen Formen genutzt wird. Daher ist es nachvollziehbar, dass es bisher zu keinen umfangreichen Lückenschlüssen gekommen ist. Aufgrund steigender Nachfrage nach Baugrundstücken im innerstädtischen Bereich könnten mittelfristig diese Potenziale schneller ausgeschöpft werden. Es ist daher weiterhin geboten, diese Form der Innenentwicklung im Fokus zu behalten und die sich aus der Baulückenförde-

rung ergebenden Vorteile für den Bauherren weiterhin anzubieten.

Zusätzlich zu Baulücken wurden in den vergangenen 15 Jahren weitere Flächenpotenziale für den Wohnungsbau erschlossen. Zwischen 2011 und 2016 wurde der südliche Teil des Cambrai-Kasernengeländes mit Reihenhäusern, einer Mehrfamilienhauszeile mit Quartierszentrum sowie mit einem weiteren Mehrfamilienhaus, das das Wohnprojekt Mosaik beinhaltet, bebaut. Die Neubauten fügen sich in den Bestand sehr gut ein, da sie die vorhandenen Strukturen aufgreifen. Durch die Neubebauung wurden Brachflächen beseitigt und es kam nachhaltig zu einer städtebaulichen Aufwertung des gesamten Umfeldes.



Abb. 9. Cambrai-Dreieck 2011 (Claus Gieseler)



Abb. 10. Cambrai-Dreieck 2020

Baulücken in Huckelriede		
Adresse	Beschreibung	Stand
Buntentorsteinweg 543 – 545 (Kornstraße / Ecke Buntentorsteinweg)	BAULÜCKE, Aufstockung möglich	Keine Veränderung. Planungen durch Investor vs. Nutzung fürverkehrliche Umgestaltung
Buntentorsteinweg 360	BAULÜCKE, Bestand: 2 Garagen	Keine Veränderung
Buntentorsteinweg 525	BAULÜCKE, untergenutzte Fläche	Keine Veränderung
Kornstraße 608, 610, 612	BAULÜCKE, untergenutzte Fläche, Imbiss, Kiosk	Keine Veränderung
Hardenbergstraße 136	BAULÜCKE	Keine Veränderung
Buntentorsteinweg 219 – 223	BAULÜCKE, untergenutzte Fläche, Aufstockung möglich	Neubau, fünfstöckiges Mehrfamilienhaus
Kornstraße 573 (neben Moschee) -	BAULÜCKE, untergenutzte Fläche	Keine Veränderung
Kornstraße 599	BAULÜCKE, untergenutzte Fläche	Keine Veränderung
Kornstraße 625	BAULÜCKE, Bestand: 2 Garagen	Keine Veränderung
Am Dammacker (VL4, Z 478, N46)	Bauantrag	Neubau, drei dreistöckige Mehrfamilienhäuser
Klaus-Groth-Straße 60A	Bauantrag	Neubau, zweistöckiges Reihenhaus
Kornstraße (Autocenter, neben Spielplatz)	Baulücke, untergenutzte Fläche	Keine Veränderung
Buntentorsteinweg 475	Baulücke	Bebauung vorhanden
NEU Buntentorsteinweg 284 - 286	Aufstockung möglich	
NEU Habenhauser Landstraße / Klaus-Groth-Straße (VL 41, Flurstück 378)	Untergenutzte Fläche	
NEU Kornstraße 250a, (VL 7, Flurstück 40/2)	Untergenutzte Fläche in zweiter Reihe	
NEU Wähmannstraße 1	Aufstockung möglich	
NEU Habenhauser Landstraße (VL 4, Flurstücke 456/2, 456/3, 456/4)	Untergenutzte Flächen in zweiter Reihe	
NEU Habenhauser Landstraße (VL 4, Flurstück 456/8)	Untergenutzte Fläche in zweiter Reihe	

Heute sind nur noch wenige solcher Potenzialflächen vorhanden, da die für Wohnen zur Verfügung stehenden Flächen entweder derzeit bereits bebaut oder beplant werden. Der Bericht zur Flächenbereitstellung aus 2017 zeigt für die Neustadt insgesamt 1.334 Wohneinheiten als Wohnbaupotenzial ohne Baulücken an, 350 davon in Einfamilienhäusern und 984 in Mehrfamilienhäusern (SUBV 2017, 20). Im Fördergebiet Huckelriede gehören dazu freiwerdende Flächen wie das Scharnhorst-Quartier, die von gesamtstädtischer Bedeutung sind (ebd.). In den VU handelte es sich bei den Flächen der Scharnhorstkaserne noch um ein Potenzial für Wohnentwicklung, heute wird das Potenzial ausgeschöpft, da konkrete Planungen für den Wohnungsneubau bestehen. Das Bebauungsplanverfahren 2417 für das Gebiet wurde 2021 abgeschlossen, welches ein Allgemeines Wohngebiet mit vier- bis fünfstöckigen Wohngebäuden vorsieht. Ein Anteil von 30 % Sozialwohnungen, Flächen für Baugemeinschaften sowie Wohnungsbauflächen im preisgedämpften Mietsegment schaffen die Voraussetzungen für eine sozial ausbalancierte Mischung der Bewohnerschaft.

Auch das teils brachliegende Gelände der Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld zählt zu den Flächenpotenzialen (ebd.). Die Absicht ist, diese Flächen in ein gemischt genutztes Quartier unter Wahrung denkmalgeschützter Gebäude umzuwandeln. Den räumlichen und funktionalen Mittelpunkt bildet das Denkmalensemble, das als prägender Teil des Gebiets erlebbar werden soll. Neben einer bereits in Bau befindlichen Kita sind Mehrfamilienhäuser sowie eine Seniorenresidenz inklusive Tagespflege vorgesehen. Auch sollen nichtstörendes Gewerbe, Gastronomie und Nahversorgungseinrichtungen, wie derzeit bereits vorhanden, angeboten werden (Evers & Küssner Stadtplaner 2019, 1 f.).

Ebenfalls eine Umnutzung eines reinen Gewerbebestandes zu einem neuen Ort der Produktiven Stadt, d.h. einem lebendigen, Nutzungsgemischten urbanen Quartier ist für den Standort des ehemaligen Autohauses in der Kornstraße vorgesehen. Dort wird das Kornquartier entstehen, bestehend aus rund 420 Wohnungen, zwei Mobilitätspunkten für Pkw und Fahrräder, einem Hotel, Gastronomiebetrieben und weiteren Gewerbeflächen. Der Bebauungsplan 2529 zum Kornquartier wurde im Juni 2022 durch die zuständige Deputation und im September 2022 durch die Stadtbürgerschaft beschlossen.

Für den Bereich der ehemaligen Wendeschleife, einer weiteren Potenzialfläche, bestehen Planungen für den Neubau eines Gesundheitszentrums. Das Bebauungsplanverfahren (VE 135) befindet sich kurz vor dem Abschluss. Während die Diskussionen über Gebäudekubatur und -höhe dort abgeschlossen sind, werden diese für den Standort des geplanten Studierendenwohnheimes am Niedersachsendamm / Werderhöhe aktuell noch geführt.

Ungenutzte, unbebaute oder untergenutzte Grundstücke traf man vor der Sanierung auch in den Misch- und Gewerbegebieten Huckelriedes an. So waren im Bereich Am Dammacker / Seesenthom Verdichtungspotenziale im Bestand und Neubaumöglichkeiten auf brachliegenden Grundstücken nicht ausgeschöpft. Dieses hat sich durch „den freien Markt“ und ohne Intervention oder Städtebaufördermitteln geregelt: heute sind nahezu alle Gewerbegrundstücke neu geordnet, angelegt und bebaut und stellen aufgrund der Betriebsarten eine verträgliche Nachbarschaft mit den anliegenden Wohngebieten her.



Abb. 11. Städtebaulicher Entwurf Koch & Bergfeld (Architekten_FSB)

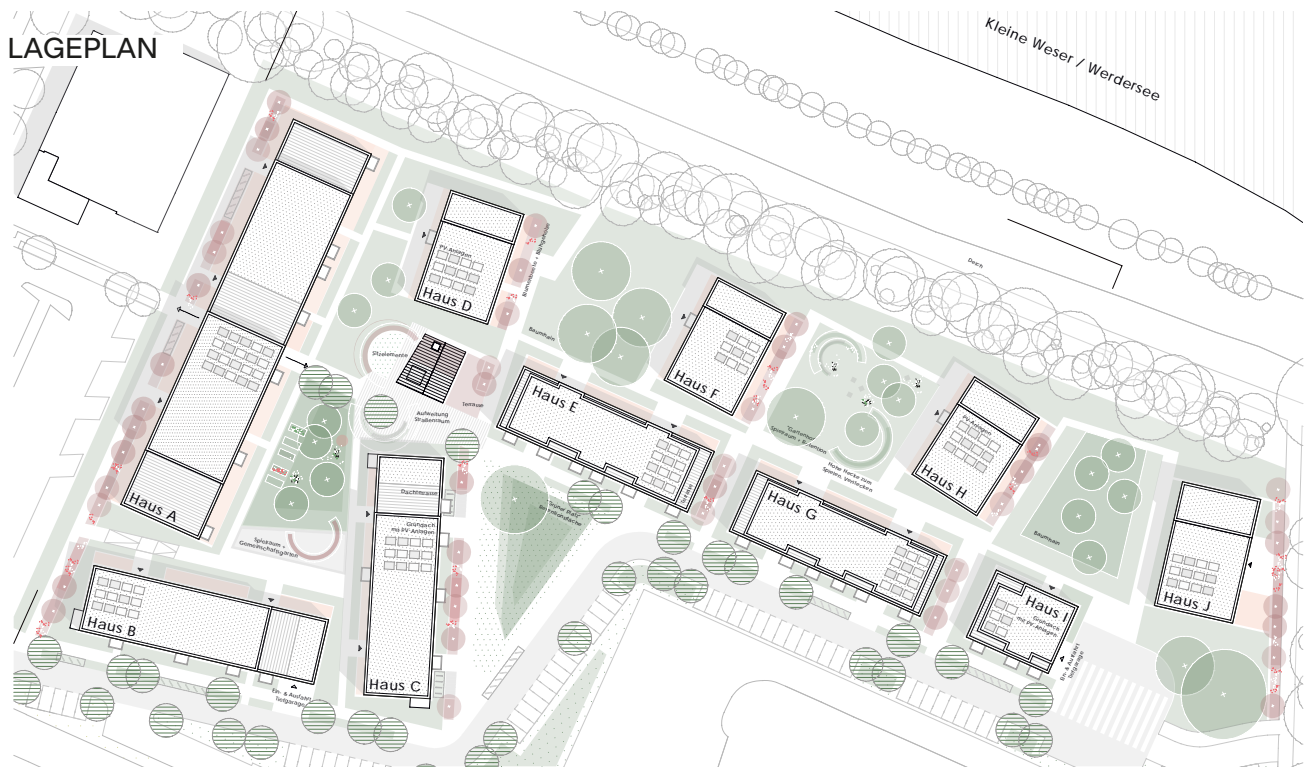


Abb. 12. Lageplan Scharnhorst-Quartier (gruppeomp)



Abb. 13. Visualisierung Laube Scharnhorst-Quartier (gruppeomp)



Abb. 14. Visualisierung Freiraum Scharnhorst-Quartier (gruppeomp)

Dass insgesamt wenige Potenzialflächen verfügbar sind, bedeutet ein Wettbewerb und eine Flächenkonkurrenz um die wenigen vorhandenen Flächen zwischen den unterschiedlichen Nutzungen wie u. a. Gewerbe versus Wohnen. Aufgrund der hohen Nachfrage können mit der Wohnraumentwicklung höhere Preise und Gewinne erzielt werden als bei anderen Nutzungen, weswegen die Realisierung von zusätzlichen gemeinschaftlichen oder gewerblichen Nutzungen gegenüber der Wohnraumschaffung ein schweres Standing hat und ein Ungleichgewicht in diesem Flächenwettbewerb besteht (siehe hierzu Kapitel 2.3 sowie 3.4).

Wohnungsangebot und -kosten

Im Ortsteil Huckelriede gab es zum Ende des Jahres 2019 rund 1.500 Wohngebäude und insgesamt rund 3.750 Wohnungen. Der Großteil davon weist vier Räume auf, dicht gefolgt von Wohnungen mit drei Räumen. Die durchschnittliche Wohnung verfügt über ca. 3,8 Zimmer. Auch in den VU konnte eine ähnliche Verteilung beobachtet werden. Seitdem sind vermehrt Zwei-Zimmer-Wohnungen hinzugekommen, aber dennoch überwiegend große Wohnungen nach wie vor.

Betrachtet man die Wohnungsgröße in Zusammenhang mit den Haushaltsgrößen, so zeichnet sich ein Problem ab: Bereits in den VU wurde der Schluss gezogen,

dass das Angebot an kleinen Wohnungen vermutlich geringer als die Nachfrage sei (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 35). Durchschnittlich leben 1,8 Personen in einem Haushalt in Huckelriede. Von etwas über 4.000 Haushalten ist etwas mehr als die Hälfte mit nur einer Person bewohnt, in rund 970 Haushalten leben zwei Personen (Statistisches Landesamt Bremen 2019 i). Hier wird deutlich, dass auch heute noch ein Mangel an kleinen Wohnungen besteht.

Der Grundstücksmarktbericht 2004/2005 wies aus, dass für ein Reihenhaus aus dem Bestand mit 115 m² Wohnfläche in der Stadtlage Süd (u.a. zugehörig Huckelriede) durchschnittlich 101.000 € erzielt wurden. In den Jahren zuvor waren Reihenhäuser rund 14 % teurer gewesen (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 32). Heute hat sich die Situation vollständig gewandelt, die erzielten Preise für Bestandsgebäude im Eigentum sind deutlich angestiegen. Im Wohnungsmarktbericht 2019 wird der mittlere Kaufpreis für Bestandsgebäude in der Neustadt auf 1.990 € je m² beziffert. Bei einem 115 m² großen Eigenheim ergibt das rund 229.000 €. Neubauten sind noch einmal teurer (SKUMS 2019 b, 74). Bei Eigentumswohnungen liegt der Kaufpreis durchschnittlich bei 2.054 €/m², was ebenfalls einen starken Anstieg seit 2012 bedeutet (ebd., 78 ff.).

Die durchschnittliche Angebotsmiete liegt laut Internet-Recherche über www.immobilienscout.de in Huckelriede bei durchschnittlich 8,64€. Auch der Monitoringbericht gibt für die Neustadt eine durchschnittliche Kaltmiete von 9,01 €/m² aus (SKUMS 2019 b, 86). Noch etwas höher sind die Angebotsmieten im Jahr 2021 gemäß Value-Marktdatenbank, die für die Neustadt 9,85 €/m² beziffert. 2008 waren es 5,40€/m². Das zeigt einen starken Anstieg der Kaltmiete und folgt zum einen dem allgemeinen Trend bei den Mietpreisentwicklungen in Großstädten, zeigt aber auch, dass das Wohnen in Huckelriede immer beliebter geworden ist. Es ist jedoch zu beachten, dass nur Angebotsmieten abgebildet werden. Die Bestandsmieten sind meist günstiger (ebd., 83).

Mit der Entwicklung der nördlichen Teile des Geländes der Scharnhorstkaserne als weiterer Wohnstandort werden rund 30 % der Wohnungen als sozialer Wohnraum vorgesehen, die mit einem Wohnberechtigungsschein bezogen werden können. Auf der gegenüberliegenden Seite im Niedersachsendamm sind zwei Mehrfamilienhäuser (ca. 50 Wohneinheiten) vorhanden, die bis 2024/25 noch über eine Sozialwohnungsbindung verfügen, die dann jedoch ausläuft. Bislang wird durch diese Wohnungen wichtiger günstiger Wohnraum bereitgestellt. Es sind frühzeitig Konzepte zu entwickeln, um – wenn möglich – auch nach dem Bindungsauslauf günstigen Wohnraum im Bestand zu erhalten. Sowohl

günstiger Wohnraum für Familien mit Kindern als auch für Studierende ist wichtig für die soziale Durchmischung in Huckelriede.

Denkmalschutz

Seit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen sind keine Veränderungen hinsichtlich der denkmalgeschützten Anlagen in Huckelriede eingetreten. Nach wie vor stehen das Verwaltungsgebäude der Silberwarenmanufaktur Koch & Bergfeld sowie die Grundschule Buntentorsteinweg unter Denkmalschutz. Angrenzend an das Untersuchungs- und auch Sanierungsgebiet liegt der Friedhof Huckelriede, der heute mitsamt Krematorium und Sakralbau auch unter Denkmalschutz steht (Landesamt für Denkmalpflege 2020).

Nicht geschützt, aber dennoch stadtbildprägend und erhaltenswert sind weiterhin die Reihen- und Kleinhaussiedlungen zwischen Stiller Weg und Willigstraße mitsamt vorstehenden Giebelhäusern und der Bebauung an der Kornstraße. Bereits in den VU wurde für diesen Bereich die Aufstellung einer Erhaltungssatzung angedacht. Dieses ist weiterhin denkbar, auch eine Gestaltungssatzung könnte den Erhalt dieser Bebauung ermöglichen.

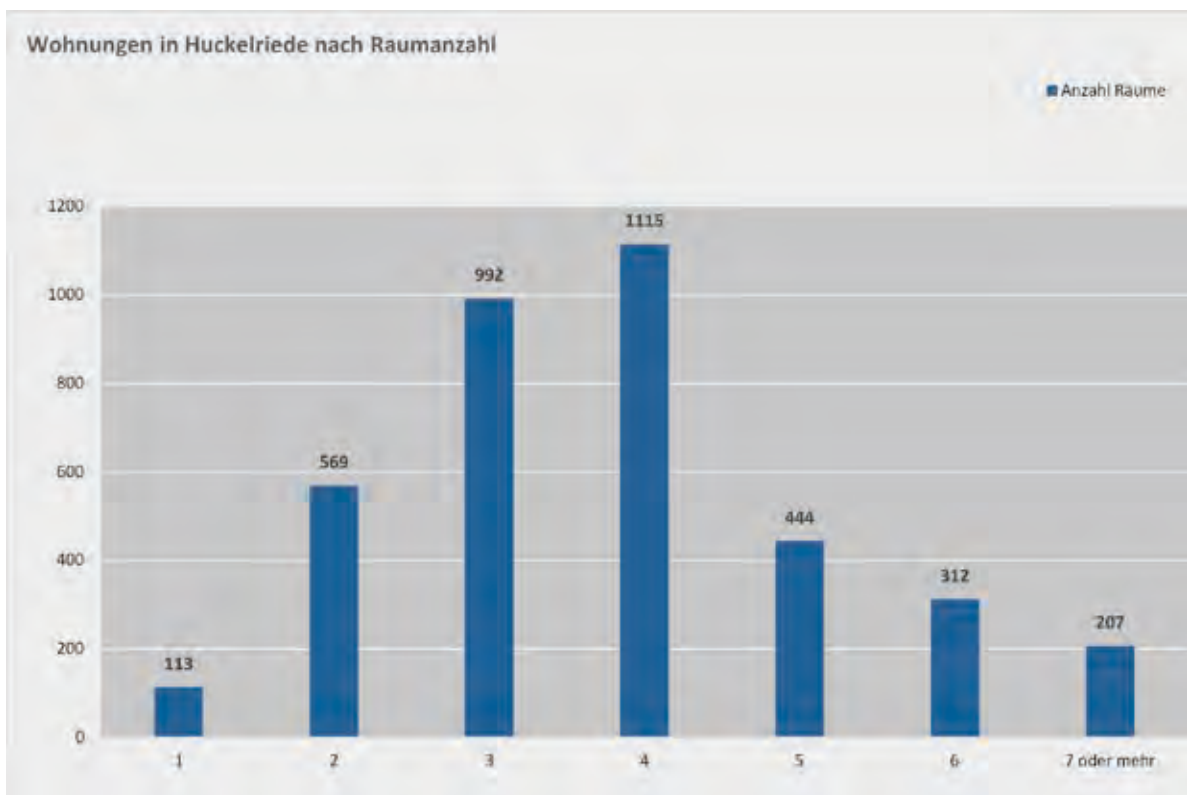


Abb. 15. Anzahl der Wohnungen in Huckelriede nach Raumanzahl

Städtebauliches Maß und Geschossigkeit

In den VU wie auch in der Einleitung zu diesem Kapitel ist deutlich geworden, dass die Bebauung und dementsprechend auch ihre Geschossigkeit in Huckelriede sehr unterschiedlich ist. Von eingeschossigen Einfamilienhäusern über zweigeschossige Reihenhäuser bis zu drei- und viergeschossigen Mehrfamilienhäusern wurden damals unterschiedliche Gebäudetypen und dementsprechend auch Geschossigkeiten resp. Gebäudehöhen vorgefunden. Dominierend waren mit rund 50 % zweigeschossige Gebäude. Höhergeschossig waren überwiegend die Kasernengebäude, die aufgrund ihres wuchtigen Bauvolumens noch größer wirken (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 24). Seit Beginn der Sanierungsmaßnahmen sind einige Neubauten entstanden, die überwiegend mehrgeschossig sind und sich zwischen drei und fünf Geschossen bewegen. Hierzu zählen etwa die Gebäude an der Werderspitz am

Dammacker, die Bebauung auf dem Cambrai-Gelände am Niedersachsendamm und das Wohnprojekt „Mosaik“.

Die Verteilung der Geschossigkeiten ist räumlich differenziert. Drei und vier Geschosse sind v. a. entlang der Hauptstraßen vorhanden, Kornstraße und Buntentorsteinweg, Kirchweg und Niedersachsendamm. Dies ist nicht durchgehend der Fall, dazwischen befinden sich immer wieder niedrigere Gebäude, die auch mit ihren ein bis zwei Geschossen entlang kleinerer Wohnstraßen liegen.

Die Höhe und die Geschossigkeit von Neubauten sind immer wieder Bestandteil von Diskussionen und Auseinandersetzungen bei der Beurteilung von Neuplanungen. So besteht etwa eine Bürgerinitiative „PROtest Huckelriede“, die sich aktiv in die Ortsteilentwicklung einbringt und eine an den Bestand angepasste Bauweise und -höhe fordert.

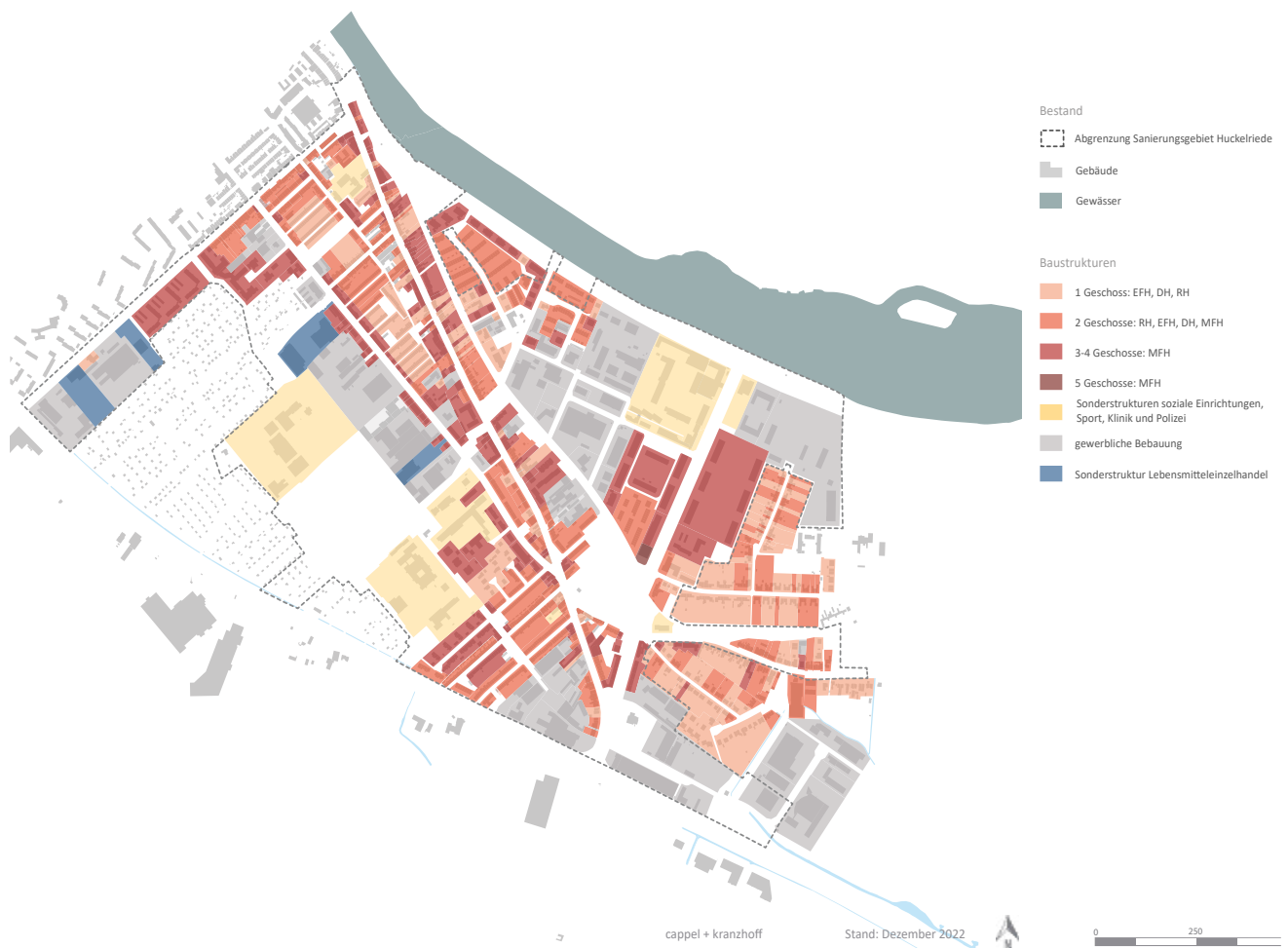


Abb. 16. Geschossigkeiten im Bestand

Zusammenfassung der Potenziale und Defizite

Potenziale:

- Altbauten in Reihenhausstruktur
- Hohe, stadträumliche Wohnstandortqualität
- Flächenpotenziale in den zentralen Bereichen werden derzeit ausgeschöpft (u.a. Koch & Bergfeld, Scharnhorstkaserne, Wendeschleife)
- Baulücken (weiterhin) vorhanden
- Wohnquartiere wurden entwickelt und fügen sich in Bestand ein
- Sanierungsmaßnahmen und Aufwertungen des Gebäudebestands wurden durchgeführt

Defizite:

- Mangel an kleinen Wohnungen
- Modernisierungsbedarfe teils weiter vorhanden
- Minderwertige, eingeschossige Bebauung im Bereich südliche Kornstraße und Buntentorsteinweg
- Bauliche Mängel an Gebäuden in Gewerbegebieten an der Kornstraße
- Starker Anstieg der Kauf- und Mietpreise
- Unstimmigkeiten über Höhe und Kubatur von nachverdichtenden Gebäuden
- Sozialwohnungen fallen in den kommenden Jahren aus der Bindung



Abb. 17. Plan Gebäude und Nutzungen

3.2. Wohnumfeld und öffentlicher Raum - Grün und Freiraum und ihre stadträumlichen Beziehungen

Begegnungsräume waren ein Schwerpunkt in den Sanierungen der vergangenen Jahre, hierzu zählen neben sozialen Begegnungsstätten auch die öffentlichen Räume. Hier hat sich viel zum Positiven verändert. Es wurden neue Begegnungsräume geschaffen und alte instandgesetzt.

Umgestaltete Grünräume und -verbindungen

Eine der ersten und prioritären Maßnahmen war die Sanierung und Umgestaltung des Huckelrieder Parks. Diese hat zu einem deutlichen Zugewinn an Qualität für den Grünraum geführt, trotz Reduzierung der Flächen des Spielplatzes. Zum Zeitpunkt der VU wurde der Huckelrieder Park kaum noch genutzt, lediglich der Spielplatz. Der Park war von den umliegenden Straßenräumen schlecht einsehbar, stark verschattet, die Zugänge dunkel und wenig einladend und keine Aufenthaltsmöglichkeiten vorhanden. Dies hat sich deutlich verändert, der Park wird heute intensiv genutzt und gezielt aufgesucht.

Zu wichtigen Orten in Huckelriede im öffentlichen Raum zählen nicht nur Grünverbindungen, sondern auch öffentliche Plätze. Einer davon ist im Zuge der Sanierung entstanden: der Stadtteilplatz mit altem Baumbestand, neuen Wasser- und Stromanschlüssen und direkt neben der zentralen Umsteigestelle und dem Huckelrieder Park gelegen. Hier fand ein Wochenmarkt statt, der sich jedoch nicht etablieren konnte. Der Stadtteilplatz wird in Bezug auf seine vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten noch nicht mit seinem vollen Potenzial angenommen. Hier besteht zukünftig noch Handlungsbedarf.

Der Spielplatz Tieckstraße im Nordosten des Sanierungsgebiets stellt einen wichtigen Spielplatz für die Umgebung dar, die sich durch eine hohe Kinderdichte auszeichnet. Dieser Bedeutung wurde der Zustand des Spielplatzes jedoch nicht gerecht, da Defizite in Gestaltung und Funktion bestanden. Der Spielplatz war sanierungsbedürftig und nicht geeignet für verschiedene Altersgruppen: neu angelegte Spielzonen mit altersgerechten Spielgeräten, eine Barrierefreiheit über die gesamte Fläche sowie Rückschnitt / Neupflanzung von Gehölzen steigerten die Qualität des Angebotes. Der Spielplatz ist im April 2021 fertig gestellt worden. Die Instandsetzung des Spielplatzes war keine Maßnahme, die mit dem Rahmenplan entwickelt wurde, ist aber

dennoch von Bedeutung für die soziale Infrastruktur. Auch die Schulhofumgestaltung der Grundschule am Buntentorsteinweg fällt in diese Kategorie.

Eine der vorrangigen Maßnahmen war zudem die Entwicklung des nördlichen Endes des Niedersachsendamms im Übergang zum Deich am Werdersee. Hier befindet sich die Schnittstelle zwischen dem Werdersee und der zentralen Verbindung in die Ortsmitte von Huckelriede, dem Niedersachsendamms. Bei diesem Platz handelt es sich nach wie vor um einen wichtigen Aufenthaltsort für Bewohner:innen des Ortsteils, Gäste des Klinikums sowie Spaziergänger:innen und Radfahrer:innen, der nach der Umgestaltung auch dieser Bedeutung gerecht werden kann. Die neue Gliederung, neue Begrünung sowie Wegeoberflächen und neue Sitzelemente haben eine attraktive Aufenthaltsqualität geschaffen, die vorher in dieser Weise nicht vorhanden war und heute zum Verweilen einlädt.

Die Mittlere Quartiersachse ist eine wichtige und gut genutzte Achse durch den Ortsteil. Sie verbindet den Deich



Abb. 18. Huckelrieder Park vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)



Abb. 19. Huckelrieder Park nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)



Abb. 20. Spielplatz im Huckelrieder Park vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)



Abb. 21. Stadtplatz nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)



Abb. 22. Nördlicher Endpunkt des Niedersachsendamms vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)



Abb. 23. Nördlicher Endpunkt des Niedersachsendamms nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)

am Werdersee mit dem Kaisen-Campus im südlichen Bereich des Sanierungsgebiets und verläuft von Nord nach Süd durch Grünräume abseits der Straßen, weshalb sie von besonderem Belang für den Fuß- und Radverkehr und auch für die Schulwegbewältigung ist. An die Mittlere Quartiersachse schließen weitere Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung an. Vor den Sanierungen war die Verbindung nicht als einheitliche Einheit wahrnehmbar und wies Defizite hinsichtlich der Einsehbarkeit, der Wegebeschaffenheit und der Zustände der Vegetation auf. Daher wurden Wege zu einer durchgehend gestalteten Achse baulich neu zusammengefasst, die Beleuchtung ausgetauscht und die Vegetation aufgewertet. Nach dem Aus- und Umbau der Wegeverbindung wurde diese in „Huckelrieder Friedensweg“ umbenannt.

Auch für den Endpunkt des Huckelrieder Friedensweg, den Kaisen-Campus, wurden Maßnahmen ergriffen: die Vorzone aus Grünfläche und (Rettungs-)Weg wurde neu angelegt und mit Sitzelementen ausgestattet. Im Zuge des Ausbaus des Schulstandortes wird es weitere Maßnahmen der Freianlagengestaltung im Bereich des Lehrerparkplatzes, im Anschluss an die Valckenburghstraße, geben. Aktuell beginnen Um- und Neubauarbeiten an Gebäuden und Schulfreiflächen.

Der Huckelrieder Friedensweg wird vom Buntentorsdeich gekreuzt, einer Nebenstraße, deren Nebenanlagen eine weitere wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr darstellen, da die Straße ans Ufer des Werdersees und von dort entlang des Sees und der Kleinen Weser in die Bremer Innenstadt führt. Diese Verbindung hat durch die angrenzende Bebauung auf dem Cambrai-Dreieck zusätzliche Bedeutung erlangt. Die nördlichen Nebenanlagen sowie die Zugänge zum Cambrai-Dreieck waren geschädigt. Die Sanierung und Verbreiterung der Wege, Neupflanzungen und barrierefreie Verweilbereiche mitsamt Sitzbänken schaffen nun eine attraktive



Abb. 24. Huckelrieder Friedensweg

Verbindung zwischen Niedersachsendamm und dem Huckelrieder Friedensweg.

Nicht nur Grünverbindungen lagen im Fokus der Maßnahmen des Rahmenplans, auch die Aufwertung von Wohnumfeldern war Teil des Maßnahmenkatalogs. Hierzu gehört die Sanierung der Straßenräume im Valckenburghquartier. 2018 wurde die Vohnenstraße saniert, im Laufe des Jahres 2020 fanden die Sanierung der Valckenburghstraße sowie Aufpflasterungen in der Nollendorfstraße und der Georg-Droste-Straße statt. Ziel war die Verbesserung und nachhaltige Aufwertung des Wohnumfeldes. Die Sanierung der Valckenburghstraße umfasste zudem unter Beteiligung der Quartiersbewohner:innen die Anlage eines Quartiersplatzes, die Anlage einer Spielstraße in einem Straßenabschnitt sowie die Neuordnung des Bestands im restlichen Teil des Straßenraums.

Einer der zum Zeitpunkt der VU noch ungenutzten Sportplätze der Bezirkssportanlage Süd wurde für die Zirkusschule Jokes e.V. neu hergerichtet, erschlossen und den Nutzeranforderungen entsprechend gestaltet. Hervorzuheben ist das dauerhaft dort stehende Zirkuszelt mit einer Heizungsanlage und ganzjähriger Nutzungsmöglichkeit. Container und alte Zirkuswagen werden für Büros, Sanitäreinrichtungen, Werkstätten u.v.m. genutzt. Dadurch konnte der nicht mehr benötigte Platz einer Nutzung zugeführt, die das Sportangebot durch niedrigschwellige Angebote für Kinder und Jugendliche auch im kulturellen und sozialen Bereich ergänzt und für Huckelriede (und die Neustadt) eine einzigartige Bereicherung ist.

Grün- und Freiräume mit Handlungsbedarf

Trotz der bereits zahlreich vorgenommenen Sanierungen besteht in einigen Grün- und Freiräumen weiterer Handlungsbedarf. Der Großteil der Aspekte wurde bereits in den VU identifiziert und durch die Formulierung von Maßnahmen mit Lösungsansätzen versehen. Aus verschiedenen Gründen ist jedoch die Umsetzung noch nicht begonnen oder noch nicht vollständig abgeschlossen worden. Hierzu gehört der Bereich des Deichschart am Werdersee, für den eine Aufwertung vorgesehen ist. Dazugehörige und bereits abgeschlossene Maßnahmen sind: die Umgestaltung des Kiosks, die Installation eines Trink- und Abwasseranschlusses sowie einer öffentlichen Toilette. Auch die Erneuerung des Zugangs zum Wasser, der Grünflächen und des Mobiliars wurden abgeschlossen, im Herbst 2022. Die Instandsetzung der Fuß- und Radwege in diesem Abschnitt wird im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahme Kleine Weser / Werdersee erfolgen.



Abb. 25. Valckenburghstraße



Abb. 26. Zirkusschule Jokes

Für den Richtung Roland-Klinik weiterführenden Abschnitt war die Sanierung der Fuß- und Radwege als nachrangige Maßnahme vorgesehen. Auch heute zeigt sich weiterhin die Relevanz dieser Maßnahme, da es sich um eine übergeordnete Wegeverbindung am See handelt, die von den Huckelrieder:innen neben der Naherholung auch als Verbindung zur Bremer Innenstadt genutzt wird. In Zukunft ist aufgrund weiterer Wohnungsneubauten innerhalb des Sanierungsgebiets und in direkter Nachbarschaft, wie die Gartenstadt Werdersee, davon auszugehen, dass diese Verbindung höher frequentiert und daher noch wichtiger wird. Daher sollte aus heutiger Sicht dieser Abschnitt saniert und den heutigen Bedarfen entsprechend ausgebaut werden.

Zur Vervollständigung des straßenunabhängigen Wegenetzes fehlt noch die Gestaltung der Grünachse



Abb. 27. Öffentliche Toilette am Werdersee (Iris Bryson)



Abb. 28. Kiosk am Werdersee

zwischen dem Kaisen-Campus und dem Kirchweg. Hier ist schon eine Wegeverbindung vorhanden, die jedoch noch Aufwertungsbedarf hat und in Anlehnung an den Huckelrieder Friedensweg zu gestalten ist, damit die Wegeverbindungen als einheitlich wahrgenommen werden. Mit den Bauarbeiten wurde im Sommer 2022 begonnen.

Um eine Grünverbindung abseits der Neuenlander Straße für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen, ist die Wegeverbindung vom Kaisen-Campus bis zur Neuenlander Straße und darüber hinaus Richtung Kattenturm fortzuführen. Dadurch können die Grünbereiche in Kattenturm für die Huckelrieder:innen erschlossen und eine bessere Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Ortsteilen hergestellt werden. Schwierigkeiten ergeben sich hier hinsichtlich Querungsmöglichkeiten der Neuenlander Straße und geeigneten Anschlussmöglichkeiten.

Die Neubebauung auf dem Gelände der ehemaligen Silberwarenfabrik Koch & Bergfeld (siehe Kapitel 3.1) erfordert eine Anbindung des Grundstücks an die Kleingartenanlage, um den Zugang zu diesen Erholungsflächen zu ermöglichen. Die Anbindung ist durch die Umsetzung des B-Plans 1413, in dem zwischen der Silberwarenfabrik und dem Kleingartengebiet öffentliche Grünanlagen bereits ausgewiesen sind, mittelfristig anzustreben. Ein Anschluss an die o. g. Wegeverbindung von der Neuenlander Straße über den Kaisen-Campus bis zum Kirchweg ist sinnvoll. Für Veränderungen der Wegeverbindungen ist es voraussichtlich notwendig, Parzellen anzukaufen und die starren, schachbrettartigen Strukturen aufzubrechen.

Die Herstellung einer Grünverbindung über den Sieldeich vom Niedersachsendamms Richtung Huckelrieder Friedhof mit Anschluss an den Buntentorsdeich ist ebenso relevant, da sie eine wichtige Ost-West-Verbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen für den Fuß- und Radverkehr darstellt. Die Bedeutung der gestalterischen Aufwertung steigt mit dem angrenzenden Neubau des Gesundheitszentrums.

Auch für den Zigarrenmacherplatz im Nord-Westen des Sanierungsgebiets bestand noch Handlungsbedarf. Ziel ist, den platzartigen Grün- und Verkehrsbereich neu zu ordnen, aufzuwerten und einen gepflegten Freiraum zu schaffen. Hierfür wurden Planungsvarianten in Bürgerveranstaltungen und mittels einer Onlinebeteiligung im Sommer 2020 vorgestellt, über deren zentrale Entwurfselemente dann abgestimmt wurde. Die Tiefbauarbeiten waren Ende 2021 abgeschlossen, die Grünmaßnahmen wurden Ende 2022 fertiggestellt.

Am anderen Ende des Sanierungsgebiets im Südosten bestand zum Zeitpunkt der VU Handlungsbedarf am Quartierseingang Kornstraße / Neuenlander Straße. Dort wurden städtebauliche Defizite erkannt. Sanierungen des südlichen Abschnitts der Kornstraße und damit einhergehende Veränderungen des Straßenquerschnitts haben schon zur Verbesserung beigetragen. Dennoch ist das Stadtbild des Quartierseingangs weiterhin von Verkehrsanlagen geprägt und wird in seiner unbefriedigenden Situation durch die Art der Randbebauung und deren Nutzung (Kfz-Reparaturbetrieb, Parkplatz eines Autohauses) noch negativ verstärkt.

Kleingärten

Kleingärten sind wichtige Naherholungsräume. Nicht alle Wohnungen verfügen über großzügige private Freiflächen, sodass dort die Möglichkeit für wohnortnahe Grünräume besteht. Der Zustand der Kleingartenanlagen in Huckelriede ist divergierend: Auf der einen Seite gibt es gepflegte Gärten und eine steigende Nachfrage nach Parzellen während der Corona-Pandemie. Auf der anderen Seite besteht teils langjähriger Leerstand, überaltete Altersstrukturen der Nutzer:innen und eine zunehmende Vermüllung auf Wegen und Parzellen. Das Rahmengrün der Kleingärten entlang von Neuenlander Straße und Bezirkssportanlage ist stark ungepflegt und macht daher einen verkommenen Eindruck. Aufgrund der Lage an der Neuenlander Straße prägen die Kleingärten das Bild dieses Ortsteilrandes und vermitteln somit den Eindruck von Verwahrlosung und Niedergang. Auch innerhalb der Anlage gibt es immer wieder Stellen, die sanierungs- und gestaltungsbedürftig sind, wie u.a. der Teich an der Neuenlander Straße, der den Eingang in die Anlage negativ prägt. Durch die Kombination aus Leerstand und Gestaltungsmängeln entsteht ein zunehmender Trading-Down-Effekt für das Kleingartengebiet, der durch gestalterische Aufwertungen aufgehalten werden muss, um weitere Leerstände zu vermeiden. Diese Aufwertungen – der Grünflächen, des Rahmengrüns, der Wegeverbindungen und der Eingangssituationen – könnten mit einer Erschließung des Kaisen-Campus einhergehen, sodass sowohl für die Eingangssituation und die Wegeverbindungen durch die Grünanlagen als auch für die Schulanbindung ein Mehrwert erzielt werden könnte.

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung kommt der Aufwertung der Kleingartenanlagen als Aufenthalts- und Erholungsräume im Grünen eine hohe Bedeutung zu. Zurzeit sind für die Flächen keine konkurrierenden Nutzungen bekannt und eine Nutzungsänderung nicht beabsichtigt. Innerhalb der Anlagen sind jedoch Aufwertungen der öffentlichen Flächen geboten, um die Anlagen durchgängiger und attraktiver zu gestalten,



Abb. 29. Neues Mobiliar am Werdersee (Iris Bryson)



Abb. 30. Wasserzugang am Werdersee nach der Sanierung (Iris Bryson)



Abb. 31. Zigarrenmacherplatz vor der Sanierung

sodass sie auch der Allgemeinheit öffentlich zugänglich zum Aufenthalt, zum Spazieren und Durchqueren sind.

In Zukunft sind öffentliche Grün- und Freiräume für den Ortsteil und seine Bewohner:innen von noch größerer Bedeutung, da durch Wohnbauprojekte von einem weiteren Zuzug auszugehen ist. Eine behutsame bauliche Nachverdichtung kann nur dann angestrebt werden, wenn sie mit einer qualitativen Innenentwicklung einhergeht – eine qualitative Stärkung und Gestaltung, ein quantitativer Ausbau im Bestand und ggf. durch Neuanlage einhergehend mit zu verstärkenden Pflegemaßnahmen der Grün- und Freiräume.

Zusammenfassung der Potenziale und Defizite

Potenziale:

- Hoher Anteil an verschiedenartigen Grünflächen
- Lage zum Naherholungsgebiet Werdersee
- Quartiersnahes Kleingartengebiet
- Umnutzung einer untergenutzten Sportfläche für Zirkusschule ist erfolgt, führt zu Ergänzung des Sportangebots um niedrigschwellige Angebote für Kinder und Jugendliche
- Neu gestaltete Ortsmitte und Huckelrieder Park
- Gestaltung der Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr abseits der Straßen im Grünen

Defizite:

- Gestaltungsdefizite an Quartierseingängen / mangelhaft gestaltete Eingangsbereiche
- Ausbau und Gestaltung verschiedener Wegeverbindungen im Grünen (Kattenturm - Kaisen-Campus - Kirchweg, Koch & Bergfeld - Kleingärten, Sieldeich) notwendig
- Stadtteilplatz am Huckelrieder Park mit noch zu erschließendem Nutzungspotenzial
- Das Kleingartengebiet entlang der Neuenlander Straße weist Leerstände und starke Gestaltungsmängel auf



Abb. 32. Plan Grünflächen

3.3. Mobilität und verkehrliche Situation / Anbindung

Straßenräume, die Mobilität aller Bewohner:innen und verkehrliche Verbindungen waren bereits vor den Sanierungsmaßnahmen ein Thema und werden auch in den kommenden Jahren weiter relevant sein, da größere verkehrliche Veränderungen mit Auswirkungen auf den Ortsteil zu erwarten sind, insbesondere im Bereich der übergeordneten Verkehrsbeziehungen im Bremer Süden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs stellte insbesondere der Umbau und die Neugestaltung der zentralen Haltestelle Huckelriede eine bedeutende Maßnahme dar. Die Haltestelle befindet sich in der Quartiersmitte in unmittelbarer Nähe zum Huckelrieder Park und dem neu angelegten Stadtteilplatz. Der Umbau der Haltestelle trug zur Aufwertung dieses zentralen Bereiches entscheidend bei, da die Haltestelle mitsamt den Fahrgassen, den Bahnsteigen und den darauf vorhandenen Gebäuden wie einem Kiosk und dem Unterstand sowie das Mobiliar Sanierungsbedarf aufwies und nicht mehr zeitgemäß waren. Daher wurde eine Neuordnung vorgenommen, die zu einem Flächengewinn führte, wodurch breitere Bahnsteige, ein Grünstreifen und ein Radweg angelegt werden konnten. Dadurch hat der Raum an Übersichtlichkeit gewonnen. Eine gestalterische Aufwertung wurde durch neues Mobiliar und Beleuchtung sowie durch architektonisch besonders bemerkenswerte Fahrgastunterstände mit hohem Wiedererkennungswert geschaffen.

Nicht nur bauliche Veränderungen wurden seit Beginn der Sanierungsmaßnahmen vorgenommen, auch Veränderungen in der Bedienung der Haltestellen sind seitdem eingetreten. Heute binden die Straßenbahnlinien 1E, 4, 6E und die N4 Huckelriede an die Innenstadt und an die Umgebung an. Der Linie 4 kommt die größte Bedeutung zu, da sie die Hauptlinie ist, die von Arsten im Süden bis Lilienthal im Norden Bremens über Huckelriede und die Bremer Innenstadt mitsamt Hauptbahnhof verkehrt. In Stoßzeiten besteht ein enger Takt von bis zu fünf Minuten. Auf der Strecke bestehen verschiedene Umsteigemöglichkeiten, sodass die 4 eine gute Anbindung an die Umgebung und andere Bremer Stadtteile darstellt. Die 1E und die 6E sind Linien, die Verstärkerfahrten leisten. Die Linie N4 verkehrt zu Nachtzeiten auf der selben Strecke in geringerem Takt (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH o. J.). In den VU wurde Huckelriede noch durch die Linie 4 sowie 5 angefahren,



Abb. 33. Umsteigestelle vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)



Abb. 34. Umsteigestelle nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)

wobei auch die 5 der Verstärkung diene (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 66).

Der Busverkehr erfolgt überwiegend über die zwei Linien 26 und 27, die nach Kattenturm und Brinkum-Nord, südlich des Ortsteils, fahren. Ab Huckelriede verkehren sie Richtung Norden auf der selben Strecke über die Kornstraße durch Buntentor und Neustadt bis in die Innenstadt. In Findorf erfolgt wieder eine Aufteilung: die 26 fährt bis zur Überseestadt, die 27 bis Weidedamm Nord (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH o. J.). Diese beiden Linien waren auch bereits 2008 vorhanden, ebenso wie ein halbes Dutzend Regionalbuslinien, die Ortschaften südwestlich von Bremen erschließen (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 66).

Weiterhin ist die Erschließung mittels ÖPNV als sehr gut einzustufen. Das Sanierungsgebiet ist überwiegend mit Bus- und Straßenbahnlinien erschlossen, dessen Haltestellen sich in fußläufiger Nähe zu den Wohn-, Arbeits- und Versorgungseinrichtungen befinden. Sowohl die Innenstadt als auch umliegende Stadtteile und Ortschaften können mit dem ÖPNV gut erreicht werden. Das Gebiet des neu entstehenden Scharnhorst-Quartiers und angrenzender Einrichtungen wie die Roland-Klinik und der Standort der Bereitschaftspolizei stellt hierbei eine Ausnahme dar, da sich in der Nähe keine Haltestelle befindet. Die nächstgelegene Einstiegsmöglichkeit ist die Umsteigestelle Huckelriede in rund 700 m Entfernung. Vor dem Hintergrund der Neubebauung und dadurch zunehmender Wohnbevölkerung besteht hier ein zusätzlicher Bedarf eines ÖPNV-Anschlusses. Auf den übrigen Linien sind keine Veränderungen geplant. Einzig eine erhöhte Taktung der Abfahrten ist denkbar und sinnvoll, um dem erhöhten Fahrgastaufkommen durch Nachverdichtungen Rechnung zu tragen.

Motorisierter Individualverkehr

Im Straßennetz sind seit 2008 keine großen Veränderungen eingetreten. Das Netz ist in seiner Form wie damals vorhanden, es wurden jedoch Umbauten einiger Straßenräume vorgenommen. Eine große Veränderung ist jedoch für die kommenden Jahre zu erwarten: der Lückenschluss des Autobahnringes um Bremen herum. Hierfür sind verschiedene Bauabschnitte der A 281 zu erbauen, die die A 1 und die A 27 miteinander verbindet. Die geplante Strecke führt südlich des Sanierungsgebiets parallel der Neuenlander Straße entlang und soll u. a. diese Straße sowie weitere Haupttrouten des Durchgangsverkehrs in Huckelriede entlasten. In den bisherigen Entwicklungen des Sanierungsgebiets wurde der Ausbau der A 281 bewusst ausgeklammert, da der Umsetzungszeitraum nicht abzusehen war. Der Umbau ist nun für die nächsten drei bis fünf Jahre zu

erwarten, sodass diese übergeordnete Verkehrsbaumaßnahme auch in die weitere Entwicklung Huckelriedes miteinzubeziehen ist. Welche konkreten Folgen für das Sanierungsgebiet voraussichtlich eintreten werden, ist jedoch noch nicht klar: Nicht nur beim Durchgangsverkehr, sondern auch beim Quell- und Zielverkehr wird es zu Veränderungen im Aufkommen und in den Verkehrsbeziehungen kommen. Das genaue Ausmaß ist derzeit jedoch noch unklar, da Verkehrsberechnungsmodelle, die zur Prognose des erwarteten Verkehrsaufkommens genutzt werden, auf Grundlagen mit teils veralteten Annahmen basieren und einige städtebauliche Entwicklungen nicht beinhalten. Die Aktualisierung der Modelle ist jedoch bereits in Auftrag.

Trotz noch ausstehender Prognosegrundlagen kann bereits jetzt gesagt werden, dass der Bau der noch ausstehenden Streckenabschnitte der A 281 Chancen für Huckelriede/Sielhof bietet und für Entlastungen des Straßennetzes und somit auch für neue Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung sorgen kann.

Momentan sind die Hauptstraßen im Gebiet, die Kornstraße, die Habenhauser Landstraße sowie der Buntentorsteinweg, stark durch Verkehr belastet und fungieren aufgrund starker Belastung der Neuenlander Straße als Durchgangsstraßen. Dadurch werden sie ihrer eigentlichen Funktion als Sammelstraße für angrenzende Wohnstraßen und zur Aufnahme des gebietsbezogenen Verkehrs nicht gerecht. Auch die Gestaltung der Straßenräume zeugen von Durchgangstraßen. Darüber hinaus sorgt das hohe Verkehrsaufkommen für Barrierewirkungen der Straßenräume. Dies wurde auch in den VU bereits herausgestellt (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 68). Aufgrund der anzunehmenden baldigen Entlastung durch den Ringschluss der A 281 bietet es sich an, auch Verbesserungen der Funktionen von Kornstraße, Habenhauser Landstraße sowie des Buntentorsteinwegs anzustreben.

Das teils hohe Verkehrsaufkommen auf der Habenhauser Landstraße hängt u.a. damit zusammen, dass die Straße als Umleitungs- und Ausweichstrecke für die Neuenlander Straße und als Zufahrt für den Baustellenverkehr der Gartenstadt Werdersee dient. Sobald die Bauarbeiten beendet und die A 281 fertiggestellt ist, erfüllt die Habenhauser Landstraße reine Erschließungszwecke und wird nicht mehr in der heutigen Dimension und Ausgestaltung benötigt.

Die Kornstraße und der Buntentorsteinweg sind für das Quartier von Bedeutung, da an ihnen wichtige Versorgungseinrichtungen wie Supermärkte oder Gemeinbedarfseinrichtungen (Schulen, Kita, Seniorenheime etc.) liegen. Dementsprechend werden die Straßen von der

gesamten Bevölkerung genutzt, hierunter auch zahlreiche Kinder auf dem Schulweg. Zudem treffen hier der motorisierte Individualverkehr, Straßenbahn- bzw. Buslinien, Fahrräder und Fußgänger:innen aufeinander. Hier ist die Verkehrssicherheit und Schulwegsicherung noch verbesserungswürdig. Nahe der Umsteigestelle Huckelriede treffen diese zwei hochbelasteten Straßen an einer zentralen Stelle von Huckelriede aufeinander. Dieser Kreuzungsbereich stellt heute eine Problemstelle Huckelriedes dar, sowohl für den MIV als auch für den Fuß- und Radverkehr.

In den letzten Jahren wurde bereits mit dem Niedersachsendamm eine Hauptverkehrsstraße im Sanierungsgebiet einer Änderung des Straßenquerschnitts unterzogen. Im südlichen Abschnitt wurde eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten zugunsten einer Verbreiterung der Nebenanlagen und der Anlage eines Grünstreifens vorgenommen. Außerdem wurde das Straßenbahnbett begrünt. Diese Umbauten führten zur Übersichtlichkeit, da eine klare Aufteilung vorgenommen und Raum für alle Verkehrsteilnehmer:innen geschaffen wurde. Die Begrünung des Straßenraums trägt zur Aufwertung dieses Bereichs bei, in dem jedoch nach wie vor aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens der motorisierte Individualverkehr – Pkw, Lkw, Motorräder, etc. – dominieren.

Auch der nördliche Abschnitt des Niedersachsendamms wurde grundlegend erneuert. Hier waren die Probleme etwas anders gelagert als im südlichen Bereich, da in erster Linie parkende Fahrzeuge den Straßenabschnitt prägten. Hinzu kam ein schadhafter Straßenbelag. Der Alleecharakter der Straße durch beidseitig hochgewachsenen Baumbestand kam nicht zur Geltung. Ziel der Sanierung war hier die Herstellung einer Promenade. Durch Aufhebung des einseitigen Längsparkens und Herstellung eines neuen Straßenquerschnittes konnte



Abb. 35. Niedersachsendamm Süd nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)

die Gestaltung eines breiten Grünstreifens realisiert werden. Daraus folgte die Aufwertung des Straßenraums, der als eine wichtige grüne Achse vom Quartierseingang bis zum Werdersee erkennbar ist. Der Endpunkt dieser Achse ist als Platzanlage und öffentliche Grünfläche gestaltet und schließt an den Rad- / Fußweg auf dem Weserdeich an (siehe hierzu auch Kapitel 3.2).

In den kommenden Jahren werden mit der Konversion der Scharnhorstkaserne, der Bau eines Studierendenwohnheims oder dem geplanten Gesundheitszentrum verschiedene Neubauprojekte entlang des Niedersachsendamms realisiert. Die Straße ist bislang nicht übermäßig von Verkehr belastet und kann auch zukünftige Verkehre weiterhin aufnehmen.

Probleme mit einem hohen Verkehrsaufkommen, für das die Straßen nicht ausgelegt sind, zeigen sich im



Abb. 36. Rasengleis (Claus Gieseler)

Valckenburghquartier. Ursache hierfür ist die Erschließung des Schulgeländes des Kaisen-Campus, die über die Wohnstraßen Georg-Droste-Straße, Nollendorfer Straße, Vohnenstraße und Valckenburghstraße erfolgt. Die Straßen werden sowohl für den Anlieferungsverkehr für den Bildungsstandort als auch von Eltern der Schulkinder und Lehrer:innen genutzt. Insbesondere dieser Schülerhol- und Schülerbringverkehr belastet das Wohnquartier stark.

Im Sanierungsgebiet werden über den gewerblichen Anbieter Cambio zwei Carsharing-Stationen betrieben, an denen Kfz entliehen und wieder abgestellt werden können. Zum einen befindet sich die Station Werderhöhe an der Mündung der gleichnamigen Straße in den Niedersachsendamm. Zum anderen besteht mit der Station Kirchweg am Buntentorsteinweg eine Station am nordwestlichen Rand des Sanierungsgebiets. Für die mittleren Wohnlagen sind die Stationen nicht gut erreichbar, die Entfernung ist groß. Hier wären zusätzliche Mobilitätspunkte wünschenswert, da Sharing-Angebote einen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens leisten können. Das Unternehmen Cambio gibt an, dass „[e]in cambio-Auto [...] durchschnittlich von 42 Kundinnen und Kunden gefahren [wird] und [...] zwischen 8 und 20 private Pkw [ersetzt].“ (Franke 2018) Der Ausbau von Mobilitätspunkten ist gängige Praxis in der Stadt Bremen und wird kontinuierlich erweitert.

An der Straßenbahnhaltestelle Sielhof ist zudem ein P+R-Parkhaus „Hinterm Sielhof“ vorhanden, das den Umstieg vom MIV in den ÖPNV erleichtert. Dieses hat v. a. für Menschen aus Randbereichen Bremens oder dem angrenzenden Umland eine Bedeutung, die dort in die Straßenbahn steigen, um in die Bremer Innenstadt zu gelangen.

Bereits in Kapitel 3.1 ist angeklungen, dass mit der Realisierung von Neubauprojekten und der Zunahme der Bevölkerung in Huckelriede von Teilen der Anwohnenden auch eine Zunahme des Verkehrs und eine Verschärfung der aktuellen Verkehrsproblematik befürchtet wird.

Ruhender Verkehr

Von 2008 ist der Kfz-Besitz im Ortsteil Huckelriede von 2.587 bis Anfang 2020 auf 3.021 Kfz angestiegen. Dies bedeutet eine Zunahme von rund 20 %, die vergleichsweise hoch ist. Im selben Zeitraum wuchs die Zahl von Kfz in der Neustadt um 8 % und in Bremen um rund 11 %. Der Anstieg ist v. a. auf die Zunahme von privaten Pkw zurückzuführen. Die Anzahl der gewerblichen Fahrzeuge sowie Krafträder ist nur geringfügig gestiegen (Statistisches Landesamt Bremen 2020 c).

Bei 7.631 Einwohner:innen ergibt sich für Huckelriede ein Wert von rund 295 private Kfz je 1.000 Einwohner:innen. Damit liegt Huckelriede niedriger als die Gesamtstadt Bremen, dort sind es 369 Kfz je 1.000 Einwohner:innen, seit 2008 steigend. Aber dennoch ist der Wert in Huckelriede höher als in der Neustadt, dort werden 279 private Kfz je 1.000 Einwohner:innen gemeldet. Der Anstieg des Kfz-Besitzes ist aufgrund der innerstädtischen Lage, der guten ÖPNV-Anbindung, den häufig schmalen Straßenräumen und dem voraussichtlich weiteren Bevölkerungswachstum alarmierend und nicht zu erklären.

Bereits heute dominiert der ruhende Verkehr das Straßenbild einiger Straßenzüge stark, etwa die Kornstraße, den Buntentorsteinweg, den Kirchweg oder schmale Wohnstraßen wie beispielsweise Schlegel- und Kleiststraße. Insbesondere der Kirchweg und die Kleiststraße sind für den Schulverkehr bzw. die Wege zum Spielplatz



Abb. 37. Niedersachsendamm Nord vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)



Abb. 38. Niedersachsendamm Nord nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)

Tiekstraße von Bedeutung (SSJIS 2019, 94). Durch parkende Autos wird die Einsehbarkeit der Straßenräume sowie die durchgehende Begehbarkeit der (schmalen) Gehwege stark eingeschränkt. In der Vergangenheit war dies auch im Valckenburghquartier der Fall. Durch Straßensanierungen und Umgestaltungen der Parkmöglichkeiten konnte hier Abhilfe geschaffen werden (siehe Kapitel 3.2). Im Kirchweg werden derzeit Umbauarbeiten vorgenommen.

Es zeigt sich, dass trotz guter Voraussetzungen für Alternativenangebote zum eigenen Kfz weitere Anstrengungen notwendig sind, um eine Mobilitätswende einzuleiten und den Parkdruck im Sanierungsgebiet zu reduzieren. Möglichkeiten zur Gestaltung von autoarmen Quartieren oder Einrichtungen wie u.a. Quartiersgaragen oder Bewohnerparken sind bislang nicht vorhanden. Hier besteht zudem auch ein Problem der Flächenverfügbarkeit. Mögliche Potenzialflächen wie u.a. Baulücken, sofern sie über eine entsprechende Größe verfügen, werden bislang noch nicht als Standorte für Quartiersgaragen vorgesehen, hier liegt der Fokus oftmals noch auf Wohnbebauung.

Radverkehr

In den VU wurde ein hohes Verkehrsaufkommen hinsichtlich des Radverkehrs beschrieben. Auch heute ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel in Huckelriede, wie Begehungen vor Ort zeigen. Raum für den Radverkehr wird ebenso benötigt wie für den MIV, den ÖPNV und den Fußverkehr. Die bereits beschriebenen Straßenraumsanierungen und -umstrukturierungen haben auch zur Schaffung neuer Radverkehrsanlagen geführt, etwa im Niedersachsendam. Auch in der Straße Huckelriede wurde durch Umbauten Platz für einen

neuen Radweg geschaffen. Der Kirchweg wird saniert, auf dem Streckenabschnitt von der Hardenbergstraße bis zur Kornstraße.

Auf den Hauptverkehrsstraßen Kornstraße, Habenhauser Landstraße und dem Buntentorsteinweg erfolgt die Führung des Radverkehrs mittels Radwege auf dem Bord. Gerade in Bereichen mit höherer Frequenz von Fußgänger:innen, etwa vor Geschäften in der Kornstraße, kann es je nach Breite der Nebenanlagen zu Konflikten zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr kommen. Im südlichen Abschnitt der Kornstraße wird häufig der Gehweg von Radfahrenden genutzt. In Gesprächen mit Bürger:innen zeigt sich, dass es auch an der Umsteigestelle Huckelriede zu Konflikten zwischen Radfahrer:innen und dort Wartenden kommt.

Sanierungsbedarf besteht bei den Nebenanlagen in der Habenhauser Landstraße sowie bei der Wegeverbindung am Sieldeich. Bei beiden Strecken handelt es sich um wichtige Radverbindungen von Ost nach West. Für den Sieldeich bestehen bereits Planungen für Sanierungen. Für die Habenhauser Landstraße ist im Hinblick auf etwaige Sanierungsmaßnahmen noch etwas Geduld gefragt, da die Straße – wie unter dem Punkt Motorisierter Individualverkehr erläutert – zurzeit noch für Baustellen- und Umleitungsverkehre in der bestehenden Breite benötigt wird. Trotz räumlicher Nähe der beiden Streckenabschnitte Am Sieldeich und Habenhauser Landstraße ist es notwendig, beide Strecken für den Fuß- und Radverkehr zu ertüchtigen, um unterschiedlichen Wegezwecken gerecht zu werden und Raum für den übergeordneten als auch den lokalen Verkehr zu schaffen.

Weiterhin verfügt das Sanierungsgebiet über eine gute Anbindung mit dem Rad an die Innenstadt über den in Teilen sanierten Buntentorsdeich sowie Wege entlang des Werdersees und der Kleinen Weser. Es ist vorgesehen, den Buntentorsdeich bis zur Innenstadt als wichtige Radwegverbindung auszubauen. Dies ist auch für die Anbindung der zukünftigen Bewohner:innen des Studierendenwohnheims von Bedeutung, damit sie auf direkten, sicheren Wegen in die Neustadt und die Innenstadt fahren können. Wie bereits in Kapitel 3.2 beschrieben, besteht Bedarf einer Neugestaltung des Deichradwegs, auch vor dem Hintergrund der Entwicklung der Gartenstadt Werdersee. Die bisher geplante Maßnahme der Fuß- und Radwegsanieerung entlang des Deiches bis zum Niedersachsendam sollte bis zur Gartenstadt verlängert werden. Auch die Anbindung des Wohngebiets Hubertushöhe mittels eines Fuß- und Radweges ist noch nicht gelungen. Im Zuge der Konversion der Scharnhorst-Kaserne ist diese Verbindung mitzudenken.



Abb. 39. Schlegelstraße

Auf kleinen Wohnstraßen wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, was aufgrund der geringen Geschwindigkeit kein Problem darstellt.

Im Sanierungsgebiet stellen Wege durch Grünanlagen abseits von Straßen auch für den Radverkehr eine wichtige Infrastruktur dar. Wie in Kapitel 3.2 beschrieben, besteht hier noch Sanierungs- und Gestaltungsbedarf des westlichen Grünzugs vom Kirchweg bis zum Kaisen-Campus. Diese Maßnahme wird im Frühjahr 2023 abgeschlossen sein.

Anschlüsse an benachbarte Quartiere fehlten gemäß der VU. Die Anbindung nach Süden nach Kattenturm wurde durch den Umbau des Niedersachsendamms verbessert. Dadurch bestehen durchgängige Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr. Alternativen sind jedoch keine vorhanden, der Niedersachsendamm ist in diesem Bereich die einzige Verbindung an die Neuenlander Straße und damit an anschließende südliche Bereiche.

Um sich ein Rad auszuleihen, sind im Sanierungsgebiet zwei Bike and Ride-Stationen vorhanden, die von wkBike betrieben werden, eine Kooperation zwischen dem Weser-Kurier und nextbike. Eine Station befindet sich an der Haltestelle Huckelriede, die andere an der Haltestelle Sielhof. Das Leihgebiet reicht jedoch nicht über den Niedersachsendamm nach Osten hinaus. Auch im Süden endet das Gebiet an der Grenze des Sanierungsgebiets, an der Neuenlander Straße.

Insgesamt ist sowohl die Rad- als auch die Fußwegförderung fester Bestandteil in Bremen. Für die Jahre 2020 und 2021 werden über verschiedene Programme finanzielle Mittel vorgesehen, u. a. rund 4,65 Mio. € der Zielplanung Fahrrad, Mittel für die Stärkung des Radverkehrs mit rund 5,4 Mio. € und für die Erneuerung und den Ausbau von Radwegen stehen ebenfalls Mittel zur Verfügung (SKUMS 2020).

Fußverkehr

Für den Fußverkehr gelten ebenso die Aussagen zu ausstehenden und notwendigen Sanierungen und Gestaltungen von Grünverbindungen im vorangestellten Unterkapitel zum Radverkehr. Darüber hinaus bestehen für den Fußverkehr Einschränkungen und Gefährdungen durch hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptstraßen. Ein gefahrloses Überqueren wird dadurch unmöglich, es entstehen Trennungswirkungen. Insbesondere trifft dies auf die Kornstraße und die Neuenlander Straße zu. Durch die erfolgreiche Ausgestaltung des Huckelrieder Friedenswegs wird diese Grünverbindung vielfach genutzt, gerade als Schul- und Freizeitweg von Kin-



Abb. 40. Buntentorsteinweg

dern, Jugendlichen und Senior:innen. Auf dem Weg vom Kaisen-Campus bis an den Werdersee kreuzt der Huckelrieder Friedensweg mit der Kornstraße und dem Buntentorsteinweg zwei Hauptverkehrsstraßen. An der Kornstraße ist bereits ein gesicherter Übergang mittels einer Lichtsignalanlage eingerichtet, am Buntentorsteinweg fehlt eine gesicherte Übergangsmöglichkeit. Diese ist wichtig für die vollständige Durchgängigkeit der Grünverbindungen. Auch im Kreuzungsbereich Buntentorsteich / Niedersachsendamm / Werderhöhe bedarf es zusätzlicher Querungshilfen, da auf der angrenzenden Fläche des Cambrai-Dreiecks neben Familienwohnen eine Kita und das Quartierszentrum errichtet wurden. Gegenüber befindet sich der umgestaltete Huckelrieder Park. Zwischen diesen beiden Standorten ist eine gesicherte Überquerung notwendig.

Auch für den Fußverkehr ist die bereits thematisierte Kreuzung Buntentorsteinweg/Kornstraße problematisch. Querungsmöglichkeiten sind nur eingeschränkt vorhanden. Auch die Gleisanlage der Straßenbahn schränkt die Querungs- und Fortbewegungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr ein und lässt nicht alle notwendigen Wegebeziehungen zu. Hier besteht Handlungsbedarf. Dieser wurde auch im Spielleitkonzept für die Neustadt aus dem Jahr 2019 festgestellt. Mehrere Kinder berichten, dass sie dort angefahren wurden. Der Kreuzungsbereich ist sehr unübersichtlich, die Wartebereiche für den Fußverkehr sind eng und wiederholt verstoßen Autofahrer:innen gegen vorgegebene Fahrtrichtungen (SSJIS 2019, 39).

Weiteren Bedarf bzgl. sicherer Querungen gibt es an den Anschlussstellen und Übergängen vom Sanierungsgebiet in angrenzende Ortsteile. Hier sind die Übergänge an der Gastfeldstraße und an der Silberwarenfabrik

hervorzuheben. Zusätzliche Übergänge an angrenzende Quartiere sind auch im Süden des Sanierungsgebiets notwendig. Bislang stellt der südliche Abschnitt des Niedersachsendamm ein Nadelöhr dar, alternativ nutzbare Wege bestehen nicht. Hierzu kann der Huckelrieder Friedensweg in den Süden verlängert werden, um den Anschluss an die Neuenlander Straße herzustellen. Dadurch würde auch der Kaisen-Campus von einer weiteren Seite für den Rad- und Fußverkehr erschlossen werden.

Der Buntentorsdeich soll seit Jahren eine neue gesicherte Querungsmöglichkeit erhalten. Dies ist auch vom Beirat Neustadt gefordert. Bislang ist noch unklar, an welcher Stelle dies konkret geschehen soll. Auch eine weitere Querung auf Höhe des Spielplatzes Tieckstraße kann sinnvoll sein, um eine Verbindung zwischen dem neu gestalteten Spielplatz und der Kleingartenanlage sowie den Sportflächen zu schaffen, auch vor dem Hintergrund des noch entstehenden Kornquartiers. Gemäß des Spielleitkonzepts der Neustadt ist außerdem der Buntentorsteinweg auf der Höhe des Deichschart schwierig zu queren. Hier besteht aufgrund der Nähe der Grundschule am Buntentorsteinweg der Bedarf zur Querung, damit Kinder die Wege von der Schule zum Werdersee sicher zurücklegen können.

Weitere Querungen sind für Kinder gemäß des Spielleitkonzepts erschwert und sollten erleichtert werden:

- Buntentorsdeich auf Höhe des Huckelrieder Parks
- Hardenbergstraße auf Höhe des Spielplatzes Tieckstraße

In Huckelriede ist Barrierefreiheit nicht vollständig vorhanden. Es fehlt an einigen Stellen noch an einem taktilen und akustischen System zur Orientierung von blinden Menschen und Absenkungen von Gehwegen. Auch die teils unebenen Wege führen zu Mobilitätseinschränkungen.

Zusammenfassung der Potenziale und Defizite

Potenziale:

- Gute übergeordnete Verkehrsanbindung
- Sehr gute ÖPNV-Anbindung
- Gute Radweganbindung an die Innenstadt
- Zu erwartende positive Impulse durch verbesserte externe Rahmenbedingungen (Autobahn A281)
- Neubau der Umsteigestelle führte zu Aufwertung des zentralen Bereichs
- Umbauten des Niedersachsendamms schafften Raum für Fuß- und Radverkehr

Defizite:

- Weiterhin noch erhöhte Belastung durch Durchgangsverkehre
- Abschnittsweise Barrierewirkung der Hauptstraßen durch hohes Verkehrsaufkommen
- Die Hauptstraßen sind auf Grund der Überbelastung durch Ausweichverkehre in ihrer Funktion als Erschließungsstraßen eingeschränkt.
- Keine flächendeckende Verfügbarkeit von Rad- und Carsharing-Stationen
- Teilweise fehlende Radwege und Radwegeverbindungen, z.B. vom Kirchweg an den Deichschart, Kirchweg zwischen Hardenbergstraße und Kornstraße
- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindung von Wohngebiet Hubertushöhe an Werdersee
- Fehlender Anschluss des Gebiets an südliche Quartiere für den Rad- und Fußverkehr
- Teils entstehen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr
- Straßen und Wege eignen sich nicht vollständig als Schulwege
- Sanierungsbedarf einiger Nebenanlagen wie Habenhauser Landstraße
- Fehlende Querungshilfen, z.B. an der Neuenlander Straße, Buntentorsdeich / Niedersachsendamm, Kornstraße, Buntentorsteinweg (Huckelrieder Friedensweg), Gastfeldstraße, Silberwarenfabrik
- Ruhender Verkehr dominiert die meisten Straßenräume
- Unzureichende Gestaltung von Straßenräumen
- Überlastete Straßen durch verkehrslenkende Maßnahmen (Boßdorfstraße, Buntentorsdeich)
- Barrierefreiheit nicht flächendeckend vorhanden



Abb. 41. Plan Verkehr - MIV und ÖPNV



Abb. 42. Plan Verkehr - Rad- und Fußverkehr

3.4. Lokale Wirtschaft (Einzelhandel / Nahversorgung)

Einzelhandelsangebot und -nachfrage

Daten zum Einzelhandelsangebot liegen detailliert vor. Um den Bestand im Sanierungsgebiet besser einzuordnen, werden Vergleiche mit den Stadtteilen Obervieland und Neustadt herangezogen.

In der Neustadt ist die Verkaufsfläche insgesamt sowie je Einwohner:in rückläufig, was auf die Schließung einiger großflächiger Fachmärkte sowie auf steigende Bevölkerungszahlen zurückzuführen ist (SKUMS u. SWAE 2020 a, 54). Auch die Umsätze sowie die Zentralität haben seit Mitte der 2000er Jahre abgenommen. Trotzdem ist die Zentralität mit 101 % weiterhin als ausgewogen einzuschätzen (ebd., 56 f.). Hohe Zentralitäten und hohe Umsätze werden im kurzfristigen Bedarfsbereich erzielt, in erster Linie bei Nahrungs- und Genussmitteln. Daraus lässt sich ableiten, dass die Neustadt nicht nur den Stadtteil in diesem Sektor versorgt, sondern auch Menschen aus angrenzenden Stadtteilen und dem Umland in die Neustadt kommen, um dort v. a. Lebensmittel einzukaufen (ebd., 57; SUBVE u. SWH 2009, 45).

Eine Einzelhandelserhebung von SKUMS aus den Jahren 2016/2017 zeigt, dass im Sanierungsgebiet 6.734 m² Ver-

kaufsflächen bestehen. Diese Verkaufsfläche verteilt sich auf 27 Betriebe, jedoch nicht zu gleichen Teilen. Vier große Betriebe dominieren und machen den Großteil der Verkaufsflächen aus. Eine Vielzahl von Einzelhandelsbetrieben verfügt über eine geringe Verkaufsfläche. Dies ist auch in den Stadtteilen Neustadt und Obervieland der Fall. Hier dominieren Betriebe mit einem Nahrungs- und Genussmittelsortiment, ebenso im Sanierungsgebiet.

Huckelriede profitiert von dieser stabilen Situation des Einzelhandels kaum und trägt auch nicht dazu bei; die vorhandenen Verkaufsflächen in Huckelriede machen nur einen kleinen Teil an der Verkaufsfläche im Stadtteil Neustadt aus und nur wenige Betriebe sind in Huckelriede ansässig. Die zentralen Versorgungsbereiche, in denen sich der Einzelhandel konzentriert und gewisser Einzelhandel konzentrieren soll, befinden sich nicht in Huckelriede, sondern westlich des Sanierungsgebiets, wie das Stadtteilzentrum Neustadt in der Pappelstraße (SKUMS u. SWAE 2020 b, 170).

Nahversorgung

Im Sanierungsgebiet wird der Einzelhandelsbestand durch Nahversorgung dominiert, da diese den Großteil der Verkaufsflächen ausmacht (ebd.). In der Volkmanstraße besteht mit Combi, Aldi und Rossmann eine Ballung von Einzelhandelsbetrieben, die eine besondere Nahversorgungsfunktion erfüllt (ebd., 169). In der

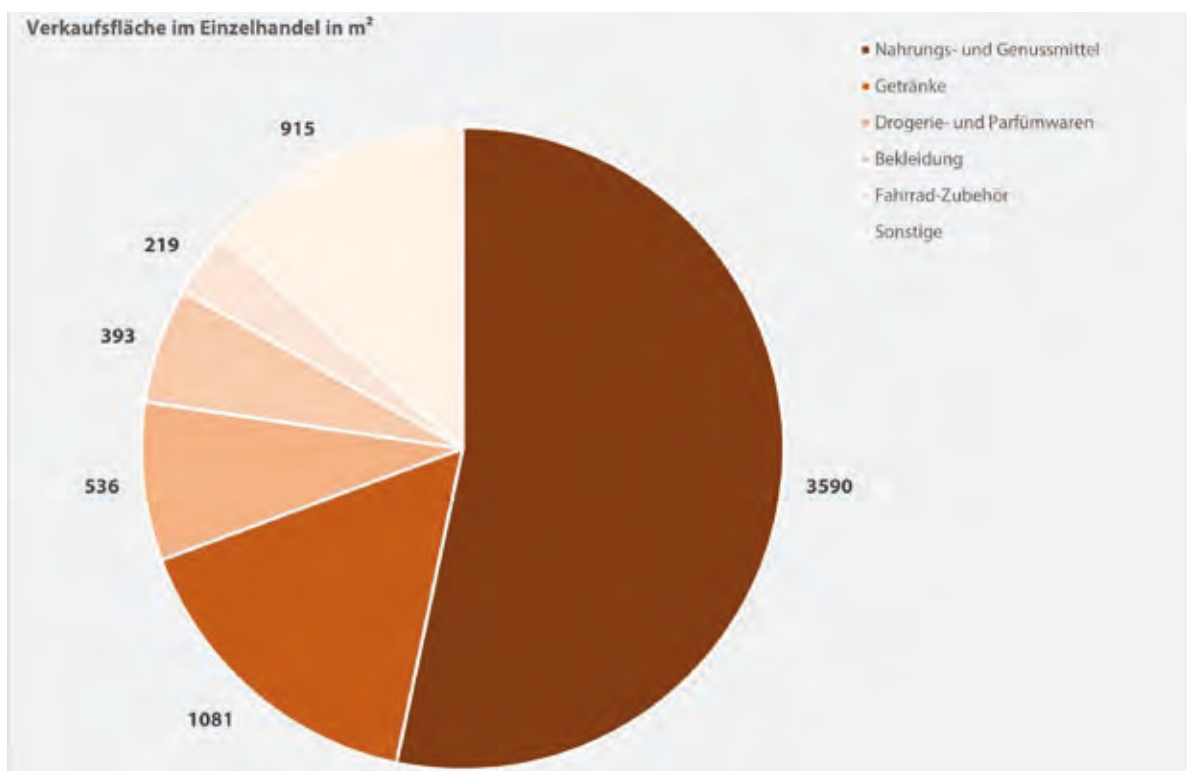


Abb. 43. Verkaufsfläche im Einzelhandel in Huckelriede

Fortschreibung des Kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzepts wird dieser Standort als besonderer Nahversorgungsstandort Typ C ausgewiesen (ebd., 171). In der Kornstraße ist mit Lidl ein weiterer Nahversorger vorhanden. Zudem ist ein sonstiger Lebensmittelstandort im südlichen Teil des Kirchwegs, ein Biomarkt, vorhanden sowie ein Spirituosen- und Feinkostgeschäft an der Neuenlander Straße. Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Sanierungsgebiet Rewe am Bunten-torsteinweg. Diese Betriebe sorgen für eine wohnortnahe Grundversorgung der Bevölkerung. Sie konzentrieren sich jedoch räumlich v. a. auf den westlichen Bereich des Sanierungsgebiets. In der Fortschreibung des Kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzepts wird für den östlichen Bereich des Sanierungsgebiets eine Unterversorgung festgestellt. Daher ist eine flächendeckende Nahversorgungsfunktion durch die bestehenden Anbieter nicht gegeben. Die geplante Neuansiedlung eines Vollsortimenters in der Gartenstadt Werdersee kann auch für das Sanierungsgebiet als Nahversorger wichtig sein und die Unterversorgung reduzieren (ebd., 169 f.). Aus dem Bereich der Scharnhorst-Kaserne sind die Wege dennoch weit und nicht für jeden Menschen zu Fuß bestreitbar. Gerade im Hinblick auf die Entwicklung von Wohnraum für pflegebedürftige und mobilitätseingeschränkte Menschen kann der neue Standort nicht jede:n angemessen versorgen.

Insgesamt ist daher festzuhalten, dass das Nahversorgungsangebot bis auf die benannten einzelnen Lücken als ausreichend einzustufen ist. Alles weitere, was über die Nahversorgung hinausgeht, befindet sich in den zentralen Versorgungsbereichen.

Für die Neustadt werden in der Fortschreibung des kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzept verschiedene Ziele und Empfehlungen ausgesprochen. So ist die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes in Huckelriede in unterversorgten Siedlungslagen vorzunehmen; dieses erfolgt durch die Neuansiedlung in der Gartenstadt Werdersee. Der Nahversorgungsstandort in der Kornstraße ist ebenso zu sichern und weiterzuentwickeln wie der besondere Nahversorgungsstandort Kornstraße / Volkmannstraße. An diesen Nahversorgungsstandorten ist zudem die bedarfsgerechte Verkaufsflächenanpassung vorhabenbezogen zu prüfen (ebd.).

Zentrum Huckelriede / Kornstraße

Auch im südlichen Bereich der Kornstraße und in der Straße Huckelriede sind kleinteilige, meist ethnische Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe mit geringen Betriebsgrößen vorhanden. Es überwiegen gastronomische Angebote zum Mitnehmen, weshalb sie nicht zur



Abb. 44. Plan Nahversorgung



Abb. 45. Gastronomie in der Kornstraße

Nahversorgung zählen. Sie werden gut genutzt, in wärmeren Monaten insbesondere die Außengastronomie. Wie auch in den VU bereits beschrieben, ist in diesem Bereich teils eine mindere Qualität des Einzelhandels und der Dienstleistungen festzustellen. Weiterhin sind keine Fachgeschäfte vorhanden. Zudem stehen weiterhin Ladenlokale leer, sodass sich in diesem Bereich, der Dreiecks-Insel zwischen den Straßen Huckelriede, Kornstraße und Niedersachsendamm, nach wie vor ein Handlungsbedarf ergibt. Für die Aufwertung an dieser Stelle wurden im Jahr 2016 Ansätze durch das Architekturbüro andreas schneider architekten erarbeitet. Ziel ist es, dieses räumliche Zentrum zu beleben. Hierzu werden unterschiedliche städtebauliche / bauliche Varianten aufgezeigt, in denen neue Wegeverbindungen, neue Platzsituationen, die Schließung von Raumkanten und Lücken sowie Fassadensanierungen vorgeschlagen werden (andreas schneider architekten 2016).

Das ehemalige Zentrum Huckelriedes im Bereich der Umsteigestelle wirkt von der positiven Entwicklung in der Umgebung abgehängt, die bisher nur geringe Impulse bei baulichen Aufwertungen in diesem Block bewirken konnte, sodass sich die städtebaulichen Missstände verfestigt haben. Es droht die Gefahr, dass die südliche Kornstraße weiter abgehängt wird. Hier ist dringender Handlungsbedarf notwendig, da sonst das Risiko besteht, dass die noch vorhandene Restvitalität verödet.

Einen Beitrag zur Aufwertung des Warenangebotes im Zentrum Huckelriedes sollte der neu angelegte Stadtplatz leisten, der als Standort für einen Wochenmarkt auch infrastrukturell entsprechend ausgestattet wurde. Aufgrund mangelnder Nachfrage und nicht genügender Anzahl an Kund:innen musste dieser jedoch nach kurzer Laufzeit wieder eingestellt werden. Das Kundenpotenzial könnte sich jedoch mit den neuen Wohngebieten im näheren Umfeld dann mittelfristig einstellen.

Gewerbe

Zum Zeitpunkt der VU waren einige Gewerbegrundstücke im Gewerbegebiet Huckelriede, rund um die Straßen Max-Eyth und Franz-Grashof, noch ohne Nutzung. Dies hat sich geändert: heute sind hier Betriebe aus den Bereichen des (hochspezialisierten) Maschinen- und Anlagenbaus, des Stahl- und Metallbaus, der Autobranche sowie Einrichtungen des Technischen Hilfswerks und die Freiwillige Feuerwehr Neustadt ansässig. Mit dem Wegzug einiger (kleiner) Spediteure hat sich auch die Belastung durch den Lkw-Verkehr in den anliegenden Wohngebieten reduziert.

In diesem Gewerbegebiet befinden sich auch die Mehrzahl der Arbeitsstätten, die durch angrenzende Einrichtungen wie das Roland-Klinikum und die Bereitschaftspolizei ergänzt werden. Die Entwicklung des Gewerbegebietes ist erfolgreich abgeschlossen; hier hat sich hochklassiges Gewerbe mit einer soliden Zukunftsperspektive angesiedelt. Weiteres Entwicklungspotenzial bieten die gewerblichen Flächen am Eingang zum Sanierungsgebiet, an der Kreuzung Neuenlander Straße/ Niedersachsendamm. Hier sind bereits Gewerbebetriebe wie u.a. zwei Autohändler mit Service-/Reparaturwerkstätten, ein Sanitärhändler und Handelsbetriebe aus dem Bereich Nahrungs- und Genussmittel ansässig. Aber die Flächen sind noch nicht vollständig ausgenutzt und könnten langfristig für eine gewerblich intensivere Nutzung neu geordnet und bebaut werden. Aufgrund der bereits heute bestehenden Nähe zu großen Verkehrstrassen und damit einhergehenden Lärmbelastungen, die durch den Anschluss der A 281 an dieser Stelle nicht geringer werden, ist dieser Bereich auch zukünftig als gewerblicher Standort und nicht für die Wohnentwicklung geeignet.

Darüber hinaus gibt es in den bestehenden Misch- / Gewerbegebieten Huckelriedes keine weiteren Flächen, die kurzfristig für die Ansiedlung zusätzlicher Betriebe zur Verfügung stehen; auch Betriebserweiterungen sind aufgrund der bereits hohen Grundstücksausnutzung nahezu unmöglich. Die Nachfrage ist hoch, kann jedoch nicht bedient werden. Von vorhandenen Gewerbebetrieben aus der Kornstraße wurden vermehrt Anfragen

an die Wirtschaftsförderung Bremen herangetragen, ob mögliche weitere Flächen vorhanden sind, auf die ausgewichen werden kann. Hintergrund der Anfragen ist, dass es den Gewerbebetrieben wirtschaftlich gut geht, die bisherigen Standorte in zunehmend verdichtetem Raum aber ein Problem darstellen. Eine weitere Gewerbeentwicklung an der Kornstraße ist nur bedingt möglich, da die Kornstraße eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen und Busverkehr ist. Für Gewerbebetriebe, die zusätzlichen Verkehr erzeugen und auf reibungslose An- und Abfahrten angewiesen sind, ist es daher kein bevorzugter Standort. Dennoch besteht der Wunsch im Bremer Süden zu bleiben (Kundennähe und deren schnelle Erreichbarkeit); hier fehlt es jedoch an geeigneten Flächen, was die Standortfindung für Gewerbebetriebe mit höherem Flächenbedarf deutlich erschwert.

Dass es auch ein zukünftiges (Nutzungs-) Miteinander von Wohnen und (verträglichem) Gewerbe geben kann, zeigt das Vorhaben „Kornquartier“. Während die nördliche Straßenseite der Kornstraße stets von Wohngebäuden gesäumt war, zeigte sich die südliche durchmischt: Wohnen und Gewerbe in direktem Nebeneinander. Mit der Schließung eines Autohandels im Jahr 2016 wurde ein großes Grundstück freigesetzt, für das Neuplanungen bestehen. Diese sehen die Entwicklung eines mischgenutzten, lebendigen urbanen Quartiers im Sinne der „Neuen Orte der Produktiven Stadt“ vor. Der Siegesentwurf des Architekturwettbewerbs für das sogenannte Kornquartier wurde 2020 ermittelt und durch das Büro Hilmes Lamprecht Architekten BDA erarbeitet. Aufgrund der Größe des Grundstücks verändert sich die Struktur der südlichen Straßenseite der Kornstraße mit Realisierung des Kornquartiers sichtbar, auch das Straßenbild wird ein anderes.

Zusammenfassung der Potenziale und Defizite

Potenziale:

- Lagegunst durch gute verkehrliche Anbindung, sowohl für MIV als auch ÖPNV
- Entwicklung Kornquartier als „Neuer Ort der Produktiven Stadt“ – einem mischgenutzten, lebendigem Quartier
- Arbeitsstätten vorhanden
- Zukünftige Ansiedlungen von Einzelhandel nahe der Gartenstadt verringern Versorgungsdefizit in Huckelriede
- Kleinteilige Geschäftsstruktur mit viel genutzter (Außen-)Gastronomie im südlichen Abschnitt der Kornstraße
- Stadtplatz mit technischer Infrastruktur für einen Wochenmarkt

Defizite:

- Nahversorgungsfunktion im nördlichen und östlichen Ortsteil lückenhaft
- Aufwertungsbedürftige Erdgeschosszonen im südlichen Abschnitt der Kornstraße
- Problematische Leerstände in Erdgeschossbereichen
- Einzelhandel/Dienstleistungen minderer Qualität
- Weiterhin keine funktionierende „Mitte“ mit Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten
- Fehlende Flächenverfügbarkeit für weitere gewerbliche Entwicklung

3.5. Bildung, Soziales, Kultur und Freizeit

Kinderbetreuungseinrichtungen

Für die Kinderbetreuung stehen fünf öffentliche Einrichtungen und mit dem BeLeM eine private zur Verfügung. Hinzu kommen acht Kindertagespflegestellen, in denen Kinder in kleinen Gruppen mit familiärer Atmosphäre betreut werden. Zwei weitere Kitas befinden sich außerhalb des Sanierungsgebiets im Süden am Arsterdamm (Freie und Hansestadt Bremen 2020). Darüber hinaus besteht ein Spielkreis für zwei- bis dreijährige Kinder mit Migrationshintergrund (zehn Plätze), der zwei Mal wöchentlich im Kinder- und Familienzentrum Kornstraße stattfindet (Kita Bremen o. J.).

Das SOS Kinder- und Familienzentrum Huckelriede am Niedersachsendamm ist innerhalb der Neubebauung auf dem Cambrai-Dreieck entstanden. Eine weitere Kita auf dem ehemaligen Gelände der Silberwarenmanufaktur Koch & Bergfeld am Kirchweg ist im Bau. Auch im Kornquartier ist eine Kita geplant, ebenso in der Gartenstadt Werdersee, für die auch eine weitere Grundschule vorgesehen ist.

Schulen

Ein „mangelhafter Bildungsstandort“ war ein Defizit in den VU (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 87). Dies ist heute nicht mehr der Fall, es sind deutliche Verbesserungen eingetreten. Vor Beginn der Sanierung war die Oberschule Wilhelm-Kaisen wenig nachgefragt, während es sich heute um eine der Schulen im Bremer Süden mit den höchsten Anwahlzahlen handelt. Der Standort vollzieht einen deutlichen Wandel und erheb-

liche Fortschritte: Neben der Oberschule, die räumlich durch einen Anbau erweitert wird, wird es einen Neubau für die Grundschule Helene-Kaisen geben – beide bilden dann den Kaisen-Campus. Ein Mensaneubau sowie eine neue Schulsporthalle komplettieren dann diesen Bildungsstandort, dessen Ausbau durch die stark steigende Zahl von Schulkindern notwendig wurde. Die räumliche Nähe von Grund- und Oberschule erleichtert die Übergänge der Grundschul Kinder in die weiterführende Schule. Neben Erfahrungen werden auch Räumlichkeiten und der Schulhof geteilt (Sundermann 2018). Die Planungen werden vom Architekturbüro Gerkan, Marg und Partner durchgeführt. Bereits vor dem Umbau ist die Erschließung des Schulstandortes über das Valckenburghquartier ein Konfliktpunkt, da die Wohnstraßen das Verkehrsaufkommen nur unzureichend aufnehmen können. Mit dem Schulausbau wird auch die Anzahl der Schüler:innen noch einmal deutlich steigen. Hinzu kommen Anlieferungs- sowie Bring- / Holverkehre durch Eltern. Dies belastet das Wohnquartier weiterhin und zusätzlich. Von Norden und Westen aus sind keine anderen Zuwegungen zum Schulstandort geeignet, sodass alternativ einzig die Erschließung von Süden, von der Neuenlander Straße denkbar ist. Hier befinden sich bereits Zuwegungen von der Straße in die angrenzenden Kleingärten. Wie unter 3.2 dargestellt, bedürfen auch die Kleingartenanlagen verbesserter Wegeverbindungen und einer Aufwertung der Eingangsbereiche. Außerdem ist die Verbindung des Huckelrieder Friedensweg Richtung Kattenturm weiter auszubauen. Es bietet sich daher an, diese Bedarfe zusammenzudenken und zu prüfen, ob sich diese Alternative für eine weitere Anbindung des Campus an eine öffentliche Hauptverkehrsstraße eignet und gleichzeitig Verbesserungen für die Grünverbindungen erzielt werden können.

Die Umgestaltung von Außenanlagen war auch Teil der Maßnahmen für die Ganztagsgrundschule Buntentorsteinweg. Seitdem sind die Spielgeräte erneuert, großzügige Spielbereiche und ein Verkehrsübungsplatz angelegt worden. Ein zusätzlicher Raumbedarf macht sich ebenfalls bei dieser Grundschule bemerkbar. Auf dem Grundstück sind zwar mit dem Gebäude des alten Schulhauses der Freischule weitere Räume vorhanden, die jedoch aufgrund des Sanierungszustands nicht mehr nutzbar sind. Einer Kernsanierung steht der Denkmalschutz entgegen. Eine denkmalschutzkonforme Herichtung ist nicht finanzierbar. Die Turnhalle der Schule entspricht aufgrund ihrer geringen Größe nicht den DIN-Normen für Einfeldhallen und dem in die Jahre gekommenen Zustand nicht mehr den aktuellen funktional-gestalterischen Anforderungen. Für den Schulsport einer Grundschule ist sie aber als ausreichend zu betrachten und weiterhin als Schulsporthalle eingepplant.



Abb. 46. Wilhelm-Kaisen-Schule

Entwicklungsplan

7. Masterplan – Zusammenfassung

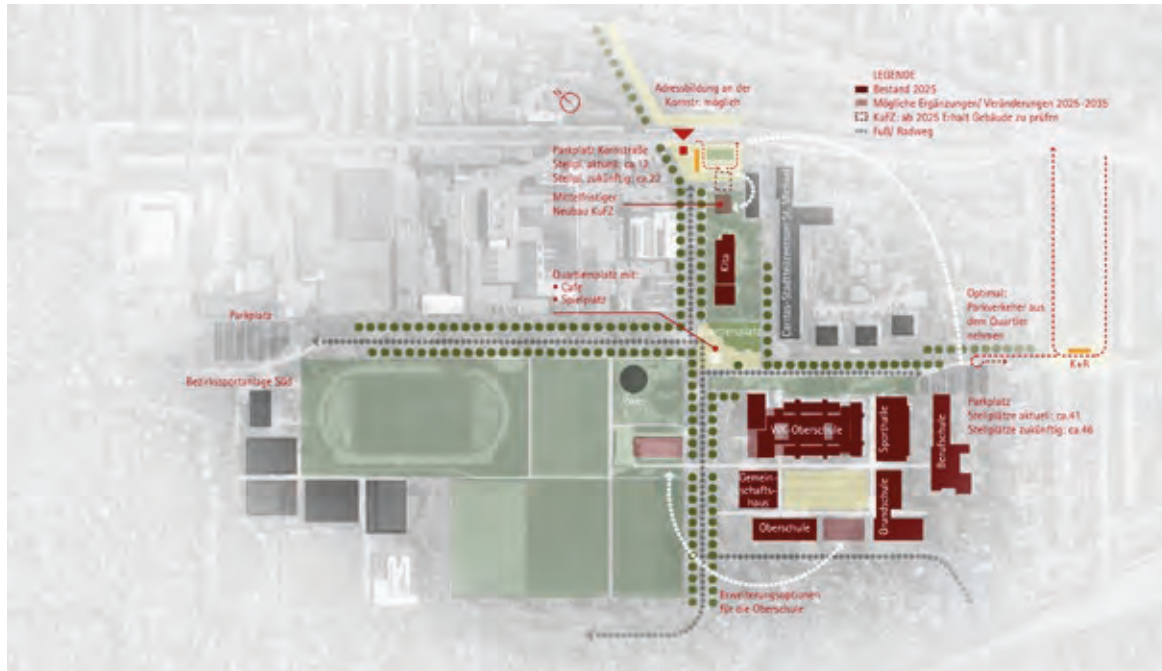


Abb. 47. Masterplan Kaisen-Campus: Ausbau der Oberschule, Neubau von Grundschule und Sporthalle (gmp)

Freizeit-/ Kultureinrichtungen

Auch im Bereich der Freizeit- und Kultureinrichtungen sind einige Veränderungen und Verbesserungen eingetreten. Ein wichtiger Baustein war die Herrichtung und Erschließung einer Wirkungsstätte für den Verein JOKES die Circusschule e.V.. Mit dem Aufstellen eines ganzjährig nutzbaren Zirkuszeltes sowie weiterer Nebenanlagen ist auf einem vormals nicht mehr genutzten Sportplatz der Bezirkssportanlage Süd ein entsprechender Standort neu angelegt worden. Seit Herbst 2021 wird hier ein vielfältiges Programm für Kinder und Jugendliche angeboten. Noch in den 2000er Jahren stand das Sanierungsgebiet Huckelriede / Sielhof vor dem Problem, dass abseits von Vereinen kaum Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendliche vorhanden waren. Die Zirkusschule, die schon seit über 20 Jahren besteht, ermöglicht das Erlernen von Kunststücken und bietet Raum für soziales Miteinander. Das Angebot ist kostenfrei und niedrigschwellig.

Mit der Einrichtung und Gestaltung eines Jugendraumes in einer ehemaligen Hausmeisterwohnung der Wilhelm-Kaisen-Schule konnte weiterer Raum für Jugendliche und für eine pädagogische Betreuung geschaffen werden. Dort sind unterschiedliche Programme durch verschiedene Jugendhilfeeinrichtungen zur Freizeit-

gestaltung für Jugendliche angeboten worden, etwa Kochen oder Street Art. Zudem sind Sozialarbeiter:innen für Schulmeidende aktiv gewesen. Im Zuge der Entwicklung zum Kaisen-Campus musste das Wohngebäude abgerissen werden; der Jugendraum wurde zur Zwischennutzung in ein Sportgebäude der nahegelegenen Bezirkssportanlage verlagert. Nach Fertigstellung des Campus erhält die Einrichtung Räumlichkeiten in dem Sporthallenneubau. Trotz dessen wird in Beteiligungen geäußert, dass Angebote für Jugendliche fehlen.



Abb. 48. Verkehrsübungsplatz der Grundschule Buntentorsdeich

Eine Einrichtung nicht nur für spezielle Zielgruppen, sondern für alle Bewohner:innen des Ortsteils stellt das Quartierszentrum am Niedersachsendamm dar. Mit der Errichtung des Quartierszentrums konnte ein besonders wichtiges Sanierungsziel erreicht werden. Es wurde im Erdgeschoss des Neubaus der GEWOBA eingerichtet und gilt als neuer Treffpunkt und als zentral gelegenes Herzstück des Stadterneuerungsgebietes, in dem die Bewohner:innen Hilfe und Gemeinschaft finden können. Das SOS Kinder- und Familienzentrum Huckelriede, ein inklusiv betriebenes Café, Veranstaltungsräume, eine Behindertenwohngemeinschaft und zahlreiche Beratungsangebote für einen leichteren Familienalltag haben hier ihren Standort gefunden. Zudem besteht ein Raumpool für selbstorganisierte nachbarschaftliche Aktivitäten, der flexibel nutzbar ist. Veranstaltungen wie Karaoke-Singen, Vorlese-Nachmittagen und Treffen von Einheimischen mit Flüchtlingen finden regelmäßig statt. Die Beratungsangebote werden gut angenommen, Herausforderungen liegen noch in der Annahme des gastronomischen Angebots. Das Quartierszentrum wird derzeit durch das Landesprogramm Lebendige Quartiere gefördert. Hier ist eine Verstärkung wichtig.

Im Bereich der Naherholungs- und Freizeitflächen konnten bislang zahlreiche Fortschritte erzielt werden: im Huckelrieder Park, am Werdersee in Höhe des Deichscharls, bei der Gestaltung des Huckelrieder Friedenswegs oder des Spielplatzes Tieckstraße (siehe Kapitel 3.2). Für die Zukunft ist die weitere Instandhaltung sowie die bessere Anbindung der Flächen, etwa durch verbesserte Querungshilfen an Straßen, von Belang.

Der Bedarf für weitere soziale Angebote wird in erster Linie aus der Betrachtung neuer Wohnungsbauprojekte abgeleitet. Wenn Wohnraum für bestimmte Eigentümer- bzw. Mietergruppen geschaffen wird, muss frühzeitig die Ausrichtung des Angebotes der Gemeinbedarfseinrichtungen auf diese Nachfragegruppen erfolgen. Dazu ist u.a. eine kontinuierliche Einbindung des Referats für Soziale Stadtentwicklung im Zuge einer integrierten Stadtplanung notwendig.

Aktive Netzwerkstrukturen sowie die Mitwirkungsbereitschaft und das Engagement der Institutionen und Einrichtungen sind vorhanden, was 2008 noch als fehlend in den VU benannt wurde. Wichtig ist die Einbindung dieser Netzwerke in Planungs- und Entscheidungsprozesse.

Bevölkerungsveränderungen durch Zu- und Fortzüge, die auch in den kommenden Jahren zu erwarten sind, erfordern weiterhin ein breites Angebot an sozialen Begegnungsorten, damit die Menschen in Kontakt, ins Gespräch und in ein Miteinander kommen. Ein

hoher Anteil jüngerer Menschen zeigt die Bedeutung von sozialen Einrichtungen, Betreuungsmöglichkeiten und Freizeitangeboten. Huckelriede ist ein heterogener Ortsteil, daher sind Begegnungsmöglichkeiten und Vernetzung zwischen Menschen verschiedener Gruppen weiterhin notwendig.

Zusammenfassung der Potenziale und Defizite

Potenziale:

- Aktive Einzelakteure, Initiativen und Einrichtungen vorhanden
- Mitwirkungsbereitschaft bei den Akteuren
- Naherholungs- und Freizeitflächen
- Gute Spielplatzversorgung
- Bedarfsgerechter, kontinuierlicher Ausbau der Betreuungs- und Bildungsangebote findet statt
- Vielfältiges soziales Angebot vorhanden

Defizite:

- Verkehre des Kaisen-Campus belasten die angrenzenden Wohnstraßen
- Fehlende Raumkapazitäten der Schule am Buntentorsteinweg
- Fehlende Angebote für Jugendliche



Abb. 49. Quartierszentrum am Niedersachsendamm 20a



Abb. 50. Eingang Quartierstreff (Niedersachsendamm 42)



Abb. 51. Plan Bildung, Soziales, Kultur und Freizeit

3.6. Gesundheit und Sport

Die ärztliche Versorgung innerhalb des Sanierungsgebiets ist unzureichend, da lediglich zwei Allgemeinmediziner, ein Arzt der inneren Medizin und eine Psychologin ansässig sind. Andere Fachrichtungen fehlen vollständig (Kassenärztliche Vereinigung Bremen o. J.). Die Roland-Klinik, ein privates Krankenhaus mit Ausrichtung auf den Bewegungsapparat, ergänzt die Ärzt:innen (Roland-Klinik gemeinnützige GmbH o. J.). Außerhalb des Sanierungsgebiets, in angrenzenden Ortsteilen wie Buntentor sind weitere ärztliche Praxen vorhanden (Kassenärztliche Vereinigung Bremen o. J.). Dennoch bedeutet dies weitere Wege für die Bevölkerung innerhalb des Sanierungsgebiets, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Hürde darstellt. Die einzige Apotheke des Ortsteils befand sich im südlichen Abschnitt der Kornstraße und ist mittlerweile geschlossen.

Auf der Fläche der ehemaligen Straßenbahnwendeschleife am Niedersachsendam / Habenhauser Landstraße wird ein Unternehmen der Orthopädie-Technik einen Neubau errichten, der neben Büros und Schauräumen für die Produkte der Orthopädie-Technik auch eine Apotheke, ein Café, Wohnungen für Wachkoma-Patient:innen sowie betreute Wohnungen und ärztliche Praxen vorsieht (Mörtel 2020 b). Aufgrund der

bisherigen Unterversorgung bezüglich ärztlicher Praxen ist dieses Vorhaben für die medizinische Versorgung im Sanierungsgebiet begrüßenswert. Synergien könnten sich aus einer Kooperation mit der nahegelegenen Roland-Klinik und dem Activo ergeben. Mit dem Bau soll noch in 2022 begonnen werden.

Für Sport und Freizeit verfügt das Gebiet über großzügige Sportflächen im Bereich der Bezirkssportanlage Süd und auch das Ufer des Werdersees bietet Möglichkeiten für Bewegung im öffentlichen Raum.

Zusammenfassung der Potenziale und Defizite

Potenziale:

- Großflächige Sportflächen auf der Bezirkssportanlage Süd - Vereinsgebunden
- Von der Allgemeinheit nutzbare öffentliche Bewegungsflächen entlang des Werdersees und im Huckelrieder Park

Defizite:

- Geringe Anzahl von wohnungsnahen ärztlichen Praxen, insbesondere der Fachmedizin



Abb. 52. Plan Gesundheit und Sport

3.7. Klima und Umwelt

Der Klimawandel ist in Bremen bereits deutlich messbar und zeichnet sich im Anstieg der durchschnittlichen jährlichen Lufttemperatur ab. Voraussichtlich wird die Durchschnittstemperatur weiter steigen, höhere Extremtemperaturen sowie Starkregenereignisse häufiger und in größerem Ausmaß auftreten. Die Vegetationsperioden und damit die phänologischen Jahreszeiten verändern sich ebenfalls: „Frühling, Sommer und Herbst beginnen in der Bremer Region heute schon deutlich früher als noch vor 30 Jahren. Dieser Trend wird sich vermutlich fortsetzen, der Winter verkürzt sich.“ (SKUMS o. J. a)

Starkregen

Starkregenereignisse stellen Gefahren für das Sanierungsgebiet dar. Überflutungsgefährdete Bereiche befinden sich u.a. in der Kleingartenanlage ebenso wie in einzelnen Siedlungsbereichen; hier ist der südliche Abschnitt der Kornstraße und der Buntentorsteinweg hervorzuheben. Die dortigen Gebäude und Freiflächen sind aufgrund der topographischen Situation nicht in der Lage, die anfallenden Mengen Regenwassers aufzunehmen, sodass Überflutungen eintreten können (Freie Hansestadt Bremen o. J. a).

Temperatur und Durchlüftung

Die Temperaturen innerhalb einer Stadt unterscheiden sich in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie dem Bodentyp, der Nutzung der Flächen sowie Dichte und Substanz der Bebauung. Während unbebaute, begrünte Flächen eine hohe Wärmeleitfähigkeit aufweisen und so an warmen Tagen mit hoher Sonneneinstrahlung tagsüber Wärme aufnehmen, speichern und nachts wieder abgeben können, ist dies bei bebauten Flächen nur eingeschränkt möglich. Die Versiegelung des Bodens verhindert Verdunstungsprozesse und einige Gebäude sind nicht in der Lage, Wärme zu speichern und nachts wieder abzugeben. Eine hohe Bebauungsdichte schränkt die Durchlüftung zusätzlich ein, sodass die Temperaturen in bebauten Bereichen höher als im Freiland sind.

Dies ist auch in Huckelriede zu beobachten. In den bebauten Gebieten zwischen der Kornstraße und dem Buntentorsteinweg sowie im Bereich des Gewerbegebiets Huckelriede und der Kasernen treten höhere bodennahe Temperaturen auf. Mittels eines Modells wurde 2013 im Rahmen einer Klimaanalyse für die Stadt Bremen berechnet, dass die bodennahe Temperatur in einer Sommernacht in den genannten Gebieten zwischen 21 und 22 °C liegt. In der umgebenden Bebauung wie am Niedersachsendamm ist die Temperatur bis zu

zwei Grad Celsius niedriger. Auf den Flächen der Kleingartensiedlungen, auf dem Friedhof Huckelriede sowie auf dem Stadtwerder nördlich von Huckelriede ist die Temperatur um einen weiteren Grad geringer. Südlich des Sanierungsgebiets schließen mit den Flächen des Flughafens sowie landwirtschaftlichen Feldern großflächige Bereiche mit bodennahen Temperaturen von 17 bis 18 °C an (GEO-Net Umweltconsulting GmbH 2013, 28). Hier ist die Kaltluftproduktionsrate hoch (ebd., 31). Die daran angrenzenden Bereiche profitieren davon, indem die kühlere Umgebungsluft von den Freiflächen nachts in die wärmeren Stadtgebiete fließt, sie durchlüftet und dadurch abkühlt. Diese sogenannten Kaltluftschneisen oder -leitbahnen verbinden somit Entstehungsgebiete von Kaltluft und Belastungsbereiche wie dichte Siedlungen miteinander und sind daher von besonderer Bedeutung für das Stadtklima (SUBV 2018, 47). In Huckelriede verlaufen die Kaltluftleitbahnen von Süden über den Flughafen weiter über die Kleingärten und Sportflächen sowie von Norden in gesamt Breite des Sanierungsgebiets vom Werdersee aus in die Siedlungsbereiche. Der Strom von Süden ist eine Kaltluftströmung mit übergeordneter Bedeutung. Hier sind bauliche Hindernisse zu meiden, die einen Kaltluftstau auslösen können und eine geringe Bauhöhe sowie der Erhalt des Grün- und Freiflächenanteils anzustreben. Die Kleingärten sind Gebiete mit hoher und sehr hoher bioklimatischer Bedeutung (GEO-NET 2013, 66). „Aber auch kleinere städtische Parkareale oder Friedhöfe erfüllen während sommerlicher Hochdrucklagen mit intensiver Einstrahlung und Wärmebelastung eine wichtige Funktion als ‚Klimaoasen‘. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie in klimatisch ungünstigen Siedlungsbereichen liegen



Abb. 53. Überflutungsgefährdete Bereiche bei extremem Starkregen (Freie Hansestadt Bremen o. J. a)

und zum Beispiel durch einen lichten Baumbestand ein angenehmes Kleinklima aufweisen.“ (SUBV 2018, 48) In Huckelriede ist dies beim Huckelrieder Park der Fall. Hier können Ausgleichs für die überwiegend weniger günstige bioklimatische Situation in den Siedlungsflächen erzielt werden. Siedlungsflächen mit weniger günstiger bioklimatischer Situation sind durch eine höhere Bebauungsdichte und / oder eine unzureichende Durchlüftung gekennzeichnet. Zur Verbesserung in diesen Bereichen wird in der Klimaanalyse für die Stadt Bremen ein Maßnahmenpaket empfohlen, das u. a. eine Verbesserung der vorhandenen Durchlüftungswege, ein Erhalt der Freiflächen, Entsiegelung, Erhöhung des Vegetationsanteils, Erweiterung des Straßenbaumbestands, die Reduktion von Verkehrsimmissionen und eine Dach- und Fassadenbegrünung vorsieht (GEO-NET 2013, 54 ff.). Einzig im Valckenburghquartier ist die bioklimatische Situation günstig, die bioklimatische Belastung ist gering, da dort die Kaltluftströme gut in die Bebauung einwirken können (ebd.).

Die überwiegend mäßige bioklimatische Belastung ist auch bei künftigen Bauvorhaben zu beachten. Gerade die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Kaltluftschneisen von Süden kommend ist sowohl für das Sanierungsgebiet als auch für weitere Siedlungsbereiche links der Weser von großer Bedeutung.

Biodiversität, Begrünung und Versiegelung

Im Sanierungsgebiet existieren keine Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, ebenso wenig wie Biotope (SUBV 2019). Dennoch sind mit dem Huckelrieder Park, dem Werdersee, dem Huckelrieder Friedensweg und den Kleingärten größere Grünzonen vorhanden, die nicht nur von Bedeutung für das Stadtklima sind, sondern auch für die Artenvielfalt. Auch die Begrünung von privaten Gärten trägt dazu bei. Der Rest des Gebiets ist überwiegend für Gebäude, Verkehrs- und Gewerbeflächen versiegelt. Besonders Straßenräume und die Gewerbeflächen stellen für Arten einen ungeeigneten Lebensraum und zudem Barrieren dar, die die Bewegung zwischen den „grünen Inseln“ einschränken. Bis auf den Niedersachsendamm und den Buntentorsdeich sind die Straßenräume kaum begrünt. Auch die gewerblich genutzten Bereiche an der Kornstraße und das Gewerbegebiet Huckelriede sind fast vollständig versiegelt, sodass hier kaum Rückzugsbereiche für Arten bestehen. Aufgrund der Größe der Flächen stellt sich dies als besonderes Problem dar. Abseits der privaten Gärten sind auch die privaten Wohnflächen nicht begrünt, Dach- oder Fassadenbegrünungen sind nicht vorhanden. Gemäß des Gründachkatasters der Stadt Bremen wären hierfür jedoch eine Vielzahl von Gebäuden geeignet. Hierbei handelt es sich in erster Linie um großflächige

Gebäude wie Gewerbehallen, Schulen oder Wohnhäuser mit Flachdach. Aber auch auf älteren Wohngebäuden mit Satteldach ist der Einsatz von Dachbegrünungen möglich (SKUMS 2019 c).

Lärm- und Immissionsbelastungen

Aufgrund der Nähe zu verkehrlichen Infrastrukturen ist das Sanierungsgebiet nach wie vor Lärm- und Immissionsbelastungen ausgesetzt. Eine bedeutende Quelle hierfür ist der Flughafen, der sich südlich des Sanierungsgebiets befindet. Im Jahr 2007 wurde eine Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes vorgenommen, wie bereits in den VU vorausschauend ausgeführt wurde. Heute fallen Gebiete in der Umgebung von bestehenden zivilen Flughäfen gem. § 2 II Nr. 2 FluLärmG bei einem Lärmaufkommen am Tag von 65 db(A) in die Schutzzone 1, bei 60 db(A) am Tag in Schutzzone 2. Für Eigentümer:innen der Wohngebäude in Zone 1 bestehen Ansprüche auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für den Schallschutz, etwa der Austausch von Fenstern, Türen, Wänden und Dächern. In Zone 2 sind keine Erstattungsansprüche möglich.

Neben Fluglärm und -immissionen gehen auch weiterhin Belastungen vom Straßenverkehr aus. Die größte Belastung geht von der Neuenlander Straße aus. Hier trägt ein hoher Schwerlastanteil im Besonderen dazu bei. Durch Ausweich- und Durchgangsverkehre ist auch der zentrale Bereich des Sanierungsgebiets von Lärm- und Luftbeeinträchtigungen betroffen. Die Hauptverkehrsstraßen Kornstraße, Kirchweg, Habenhauser Landstraße und der südliche Abschnitt des Niedersachsendamms sind hier in höherem Maße betroffen. Von den Gewerbegebieten geht gemäß der Lärmkarte kein störender Lärm aus, sodass v. a. die Belastung durch den Straßen- und Flugverkehr eine Herausforderung darstellt (Freie Hansestadt Bremen o. J. b). Auch der bereits festgestellte Anstieg des Kfz-Besitzes innerhalb Huckelriedes befördert diese Belastungssituation im Ortsteil.

In Huckelriede gibt es verschiedene großflächige Verdachtsflächen für Bodenkontaminationen. Diese haben sich seit den VU nicht verändert und sind bei der Entwicklung der Flächen zu berücksichtigen. Altablagerungen sind nicht im Sanierungsgebiet, sondern daran angrenzend im Osten auf dem Gelände des Friedhofs zu verzeichnen.

Strategien und Förderung

Den Handlungsbedarf im Bereich des Klima- und Umweltschutzes hat die Stadt Bremen bereits frühzeitig in verschiedenen Programmen und Strategien festgehalten. Im Jahr 2010 wurde ein Klimaschutz- und Energie-

programm für die Gesamtstadt Bremen aufgestellt, das zurzeit fortgeschrieben wird. Zu sämtlichen Themen werden Maßnahmen aufgestellt, mithilfe derer die Reduzierung der CO₂-Emissionen angestrebt wird (Freie Hansestadt Bremen 2009).

Für den Umgang mit extremen Regenereignissen wurde eine Klimaanpassungsstrategie aufgestellt. Diese sieht die Entwicklung von Strategien vor, mit denen extreme Regenereignisse vermindert und mit den Folgen besser umgegangen werden kann. Dazu wird mit verschiedenen Akteur:innen aus der Stadt zusammengearbeitet. Eines der Ergebnisse der Strategie ist etwa die Veröffentlichung einer Starkregenkarte sowie Beratungsangebote für Eigentümer:innen zur Gefahrenabwehr (SKUMS o. J. b).

Um auch private Eigentümer:innen mitzunehmen und deren Engagement zu fördern, besteht u. a. ein Förderprogramm des Landes Bremen zur Begrünung von Dächern. Damit sind finanzielle Zuschüsse für die Anlage von intensiver und extensiver Begrünung bei Neubauten oder der Nachrüstung von Bestandsgebäuden von Privaten möglich (SKUMS 2019 d). Auch der Bau von Anlagen zur Versickerung von Niederschlag ist förderfähig (Bremer Umwelt Beratung e. V. 2012). Grundsätzliche Informationen über die Möglichkeiten von Privaten zu Maßnahmen werden mit einer Broschüre an private Hausbesitzer:innen bereitgestellt (SUBV 2018).

Für die Zukunft bedeutet dies einen erhöhten Handlungsbedarf in den Bereichen:

- Durchgrünung der Wohnbereiche
- Wasserdurchlässige Gestaltung von Oberflächen und deren Begrünungen
- Ausweitung der Grünflächen auf Dächer und an Hauswände

Zusammenfassung der Potenziale und Defizite

Potenziale:

- Lage an „grüner Lunge“
- Gebiet wird durch Kaltluftschneisen durchlüftet
- Entwicklung von gesamtstädtischen Klimaschutzprogrammen und -strategien
- Bestehende Förderprogramme des Landes zur Unterstützung von klimagerechten Umbauten
- Großteil der Gebäude ist für die Anlage von Gründächern geeignet

Defizite:

- Lärm- und Luftbelastung durch Kfz-Verkehr
- Z. T. hohe Lärm- und Schadstoffbelastung durch Nähe zu Flughafen und hohes Verkehrsaufkommen auf der Neuenlander Straße
- Überflutungsgefährdete Bereiche durch Starkregenereignisse
- Geringe Begrünung der Straßenräume
- Hoher Versiegelungsgrad der Straßenräume und der Gewerbeflächen, geringe Versickerungsmöglichkeiten
- Keine Dach- oder Fassadenbegrünungen vorhanden
- Geringe Biodiversität

3.8. Zusammenfassende Bewertung und künftige Handlungsbedarfe

Neben einer zusammenfassenden Darlegung der vorangegangenen Kapitel werden sich daraus ergebende zukünftige Handlungsfelder skizziert und deren Zusammenhänge in einer Gesamtübersicht dargestellt.

Seit Beginn der Sanierungen sind in Huckelriede/Sielhof zahlreiche Veränderungen eingetreten. Es wurden Flächenkonversionen angestoßen und ehemalige Kasernenflächen für neue Wohngebäude und Gemeinbedarfeinrichtungen umgenutzt. Dieses wird auch in Zukunft weiterhin von Belang sein, da sich vereinzelt Gewerbe- / Mischgebietslagen und Kasernengelände weiterhin für eine Umnutzung anbieten und damit Potenziale für den Wohnungsneubau in einem innerstädtischen Quartier schaffen würden. Vor dem Hintergrund, dass sich der Zuzug in den vergangenen Jahren auch zukünftig fortsetzen und zu einem Bewohner:innenanstieg führen wird, müssen auch auf Brachen, in Baulücken oder durch Gebäudeaufstockungen weitere Möglichkeiten für den Wohnungsbau erschlossen werden. Der Ortsteil wäre dafür gut aufgestellt.

Bei der Schaffung weiteren Wohnraums ist jedoch wichtig, dass sich dieser an unterschiedliche Bevölkerungs- und Altersgruppen richtet und für verschiedene Bedarfe geeignet ist. In den vergangenen Jahren sind die Kosten für Miete und Erwerb von Wohneigentum deutlich gestiegen. Günstige Mietpreise, öffentlich geförderter Wohnraum, barrierefreie Wohnungen sowie verschiedene Miet- und Eigentumsangebote sind vorzusehen und wichtig für die soziale Durchmischung und eine stabile Bevölkerungsstruktur. Größe und Zuschnitt der Wohnungen sowie deren Zugänglichkeit und Ausstattung sind dabei weitere Merkmale für ein vielfältiges Angebot auf dem Wohnungsmarkt.

Die Schaffung von Wohnraum sollte nicht losgelöst von weiteren Entwicklungen und Strömungen im Ortsteil erfolgen. Bereits heute gibt es Debatten zu aktuellen Bauvorhaben im Ortsteil, die zeigen, dass unterschiedliche Einschätzungen zur angemessenen Bebauungshöhe, zur -dichte und zu den Gebäude- / Wohnungstypen bestehen. Hier sind Kompromisse auszuhandeln. Wichtig ist, dass der Charakter Huckelriedes gewahrt wird: ein innerstädtischer Raum mit kleinteiligen Strukturen und wohnungsnahen Grün- und Erholungsmöglichkeiten. Diese Stärken gilt es beizubehalten, denn sie machen das Gebiet für die schon bestehende Bevölkerung und alle zukünftigen Huckelrieder:innen lebenswert.

Neben Neubauten sind auch Probleme im Gebäudebestand weiterhin ein Thema: In unterschiedlicher Häufung finden sich weiterhin über den gesamten Ortsteil verteilt immer noch Einzelgebäude mit baulichen Mängeln und einem Sanierungs- / Modernisierungsbedarf. Gehäuft tritt dieses im südlichen Bereich der Kornstraße auf. Hier befindet sich zudem das historische Zentrum Huckelriedes, das heute nicht als zentraler Bereich des Ortsteils wahrgenommen wird. Der Umbau der Umsteigestelle Huckelriede hat bereits zur Aufwertung beigetragen, ebenso wie der sanierte Huckelrieder Park oder der neu angelegte Stadtplatz. Wichtig ist nun, dass die begonnene positive Entwicklung fortgeführt wird: das bisher noch durch Leerstände, Sanierungsbedarf und eine geringe Qualität der dortigen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe geprägte Umfeld muss aufgewertet werden.

Für die Zukunft wird das Thema der wohnortnahen Versorgung ein wichtiges sein. Bereits heute ist die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs (u.a. Lebensmittel) in einigen Bereichen Huckelriedes unzureichend. Neue Bauvorhaben werden aufgrund steigender Bevölkerungszahlen zu steigendem Bedarf führen und erfordern eine verbesserte Versorgung, die auch auf neue Zielgruppen ausgerichtet ist. Dies betrifft nicht nur den Einzelhandel, sondern auch die Versorgung mit sozialen und medizinischen Einrichtungen, aber auch ein quantitativ und qualitativ ausreichend bemessenes Angebot an Erholungsflächen im Grünen, Platzbereichen sowie Spiel- und Sportflächen. Diese Handlungsfelder standen in den letzten Jahren schon auf der Agenda der Sanierung und wurden auf sehr gelungene Weise ge- und befördert. Für deren Fortbestand ist eine gesicherte Verstetigung dieser Einrichtungen / Angebote wichtig. Sowohl bei der Aufenthaltsqualität von einigen öffentlichen Räumen als auch bei der medizinischen Versorgung besteht in den nächsten Jahren noch Handlungsbedarf. Es muss sichergestellt werden, dass die Versorgungsangebote auf der einen Seite in den kommenden Jahren mit der Bevölkerungsentwicklung (Nachfrageseite) Schritt hält, auf der anderen Seite, müssen die Einwohner:innen die Versorgungseinrichtungen vor Ort jedoch auch nutzen und dort ihre Besorgungen erledigen, damit diese Einrichtungen bestehen können.

Die Aufwertung der Freiflächen und der Kleingartenanlagen wird auch vor dem Hintergrund der Bevölkerungszunahme und der Nachverdichtung weiter wichtig. Auch wenn statistisch ein vergleichsweise hoher Grünanteil in der Neustadt besteht, konzentriert sich dieser auf die Wallanlagen und den Huckelrieder Park. Daher besteht in vielen Quartieren des Ortsteils eher eine Unterversorgung, sodass die bestehenden Grünflächen unbedingt zu schützen sind. Der Umnutzungsdruck auf die

Freiflächen steigt mit zunehmenden Begehrlichkeiten einer Neubebauung, aber gleichzeitig steigt auch die Bedeutung von Grünflächen als Aufenthalts- und Erholungsorte für die wachsende Bevölkerung.

Heute wird das Gebiet noch stark durch Lärm und Luftschadstoffe belastet. Neben dem Flughafen sind hierfür auch Verkehre von außerhalb des Sanierungsgebiets ursächlich. Die Realisierung der A 281 wird hier in Zukunft Abhilfe und Entlastung schaffen können. Sobald dies erreicht ist, können die Straßen innerhalb des Sanierungsgebiets auf ihre eigentliche Funktion, die örtliche Erschließung des Ortsteils, ausgerichtet werden. Aber auch innerhalb des Sanierungsgebiets entstehen Verkehre. Diesen Mobilitätsbedürfnissen muss Huckelriede zukünftig gerecht werden, aber nicht zulasten der Umwelt und des Klimas sowie des Wohlbefindens der Bevölkerung. Eine verträgliche, nachhaltige Mobilität ist anzustreben. Die gute ÖPNV-Anbindung trägt hierzu bereits heute ihren Teil bei, sodass zukünftig die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr sowie der Komfort des Umweltverbunds optimiert werden müssen. Neben der Herstellung von geeigneten Straßenräumen und Querungen sind auch Wege abseits der Straßen als Grünkorridore wichtig. Hiervon konnte bereits eine Vielzahl instand und in Wert gesetzt werden. Einzelne Wegeverbindungen weisen noch einen Ausbaubedarf aus.

Zur Reduzierung der klimaschädlichen Auswirkungen durch Verkehr gehört auch die Kürzung der Wege, etwa zu den Versorgungseinrichtungen oder zu Arbeitsstätten; letztere sind insbesondere im Bereich des Gewerbegebiets Huckelriede, in der Kornstraße und der Roland-Klinik vorhanden. Die Flächenknappheit ist auch bei Gewerbebetrieben zu spüren, für die keine Erweiterungsflächen kurzfristig im Ortsteil verfügbar sind. Somit entstehen Konkurrenzen unter den verschiedenen Nutzern und der Druck auf die letzten verfügbaren (Frei-) Flächen oder bebaute Grundstücke mit Neuordnung- / Nachverdichtungspotenziale wächst stetig.

Für die Zukunft sind nicht nur Entwicklungen innerhalb des Sanierungsgebiets von Relevanz, sondern auch übergeordnete Einflüsse wie die bereits heute erkennbaren Klimaveränderungen. Hier besteht ebenfalls Handlungsbedarf: die Klima- und Umweltbelastungen sind zu reduzieren und gleichzeitig sind Anpassungen vorzunehmen, die die Auswirkungen der Folgen des Klimawandels abmildern und auffangen. Hierzu gehört u.a. die Sicherung der örtlichen Kaltluftschneisen. Handlungsbedarf besteht auch bei privaten Grundstücken und Gebäuden: sie stehen in der Pflicht, die hohe Versiegelung zu reduzieren und Dach- oder Fassadenbegrünung durchzuführen.

3.9. Umsetzungsstand und Evaluation

In den VU wurde als übergeordnetes Entwicklungsziel und als Leitbild die „Begegnung“ benannt, sowohl die städtebauliche Begegnung als auch die soziale Begegnung (Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH 2006, 89). Dieses Entwicklungsziel spiegelt sich auch in den entwickelten Zielen des Quartierserneuerungskonzepts für sieben Sektoren wider (ebd., 90):

- Stärkung der Position Huckelriedes innerhalb Bremens und der Neustadt.
- Verbesserung der städtebaulichen- und Bebauungsstruktur durch u. a. Erhalt und Aufwertung historischer Gebädefassaden, Aufwertung und Ausbau der Blick- und Wegebeziehungen, Schaffung eines Quartierseingangs, Aufwertung von Platzstrukturen, geregelte Entwicklung von Brachflächen und städtebaulicher Dominanten.
- Stärkung von Freiräumen und Grün durch u. a. Intensivierung der Nutzungsmöglichkeiten des Werderseeufers, Verbesserung der Wegebeziehungen zum Werdersee, Aufwertung des Huckelrieder Parks und Aufwertung vorhandener Grünachsen.
- Verbesserung der Verkehrssituation durch u. a. Vervollständigung des Fahrradwegenetzes, Aufwertung von Wohnstraßen, Verlegung der Straßenbahnwendeschleife und der Busendhaltestelle und Entwicklung erkennbarer Wegeachsen / Quartiersachsen.
- Verbesserung der Wohnsituation und der Bevölkerungsstruktur durch u. a. Erhalt und Aufwertung der Wohnungsbausubstanz, Ergänzung des Wohnungsangebots durch Neubau und Stärkung der Bevölkerungsmischung.
- Stärkung des Versorgungsangebotes durch u.a. Schaffung eines attraktiven Einkaufsbereiches, Aufwertung von Erdgeschossflächen und Vernetzung der Akteure in Einzelhandel / Dienstleistung und Gewerbe.
- Stärkung der sozialen, kulturellen und freizeitbezogenen Infrastruktur durch Ausbau der Kinder- und Jugendkultur, Ausbau der Kinderbetreuungseinrichtungen, Erhalt, Aufwertung und Ergänzung von Spielplätzen, Entwicklung von Jugendfreizeitangeboten, Verbesserung des Bildungsstandorts, Aufbau eines funktionierenden Akteursnetzwerkes und von Beteiligungs- und Aktivierungsstrukturen.

Im Sinne strategischer Ziele wurde zusätzlich formuliert, dass alle Maßnahmen grundsätzlich danach zu beurteilen sind,

- was von den vorhandenen Strukturen stabilisiert und aufgewertet werden soll und kann,
- durch welche neuen Strukturen das Vorhandene ergänzt und weiterentwickelt werden kann und
- welche Wechselbeziehungen zwischen den Zielen untereinander bestehen bzw. welche Wirkungsketten erzielt werden können.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden bereits in den VU Maßnahmen aufgestellt. Im Rahmenplan wurden hier noch einmal Konkretisierungen vorgenommen und Schlüsselmaßnahmen erarbeitet, die von besonderer Relevanz für die Erreichung der Ziele sind. In der folgenden Tabelle sind Ziele und Maßnahmen aufgelistet und die Schlüsselmaßnahmen durch Hervorhebung gekennzeichnet. Schlüsselmaßnahmen waren überwiegend auf die Schaffung von Bewegungsräumen und Treffpunkten ausgerichtet, um Begegnungen zu ermöglichen. In der Arbeitskarte sind die Maßnahmen verortet.

Große Teile der Schlüsselmaßnahmen sind bereits umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Hierzu gehören etwa der Ausbau und die Aufwertung von Grünverbin-

dungen, Umbauten des Niedersachsendamms, Bebauung des Geländes der ehemaligen Cambrai-Kaserne mit Wohnungen, einer Kita und dem Quartierszentrum und die Gestaltung der Umsteigestelle Huckelriede sowie die Gestaltung der Umsteigestelle Huckelrieder Parks. Weitere umgesetzte Maßnahmen sind der Tabelle zu entnehmen. Schlüsselmaßnahmen in Umsetzung sind etwa die Konversion der Flächen der Scharnhorstkaserne. Die Planung zur Neubebauung der Flächen der ehemaligen Wendeschleife ist abgeschlossen und steht vor der baulichen Umsetzung Für das Grundstück Kornstraße/Buntentorsteinweg ist der Vorentwurf für eine Neubebauung in einem frühzeitigen Abstimmungsverfahren. Die Umgestaltung des südlichen Abschnitts der Kornstraße, einhergehend mit Maßnahmen zur Stabilisierung der gewerblichen Nutzung liegt als Konzept / Studie vor.

Wie die Analyse gezeigt hat, sind vielfach die Probleme der vergangenen Jahre schon deutlich verbessert, aber nach wie vor noch aktuell. Daher ist es sinnvoll, dass Teile der Ziele weiter fortgeschrieben werden, einige noch ausstehende Projekte weiter forciert und umgesetzte Maßnahmen verstetigt, gesichert und gepflegt werden.

Gebäudebestand und Wohnungsangebot

Ziele 2008/2012	Strategien - Projekte	Stand 2022	Fortschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Aufwertung der Wohnungsbausubstanz • Ergänzung des Wohnungsangebots durch Neubau • Stärkung der Bevölkerungsmischung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung der Flächen der Bereitschaftspolizei am Werderseeufer • Konversion/Entwicklung der Flächen der Scharnhorstkaserne am Werderseeufer • Entwicklung der restlichen Gewerbeflächen nördlich und südlich Am Damacker • Cambrai-Dreieck • Modernisierungsvoruntersuchungen • Private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> • nicht umgesetzt • in Umsetzung • umgesetzt • umgesetzt • laufend • laufend 	<ul style="list-style-type: none"> • Ja • Ja • Ja • Ja
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des öffentlichen Wohnumfeldes 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung des Wohnumfeldes „Valckenburgh-quartier“ 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt 	
<ul style="list-style-type: none"> • Abbau von Konflikten zwischen Wohn- und Gewerbenutzung 			<ul style="list-style-type: none"> • Ja, sichere Querungsmöglichkeiten nahe Gewerbe
<ul style="list-style-type: none"> • Geregelter Entwicklung von Brachen 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung Bezirkssportanlage Süd 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt 	
<ul style="list-style-type: none"> • Stellenweise Ergänzung der Blockrandstrukturen 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambrai-Dreieck 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt 	

Mobilität und verkehrliche Situation / Anbindung

<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung von Wohnstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnstraßen Valckenburgh-Quartier Umgestaltung • Wohnstraße Am Damacker Umgestaltung • die städtebauliche Aufwertung des Buntentorsdeich mit anliegenden Zonen im Bereich des „Cambrai-Dreieck“ • Schulwegeplan für Eltern / Schüler:innen 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt • umgesetzt • teils umgesetzt • soll aufgenommen werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Ja
<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Straßenbahnwendeschleife und der Busendhaltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung Umsteigestelle Huckelriede 	<ul style="list-style-type: none"> • Umgesetzt. Verlegung der Straßenbahnwendeschleife wurde nicht umgesetzt. 	

Wohnumfeld und Öffentlicher Raum – Grün- und Freiräume und ihre stadträumlichen Beziehungen

Ziele 2008/2012	Strategien - Projekte	Stand 2022	Fortschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Intensivierung der Nutzungsmöglichkeiten des Werderseeufers • Verbesserung der Wegebeziehungen zum Werdersee • Aufwertung vorhandener Grünachsen 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Angebote am Werderseeufer schaffen • Entwicklungspunkt Deichschart Neugestaltung, Neuanlage Kiosk • Gestaltung Huckelrieder Friedensweg und Niedersachsendamm 	<ul style="list-style-type: none"> • in Planung • umgesetzt • umgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ja
<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzungen der Straßenbegrünung • Aufwertung des Huckelrieder Parks • Aufwertung von Platzstrukturen 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung „Neue Mitte Huckelriede“ mit Umsteigestelle, Straßenraumgestaltung und Gestaltung Stadtplatzes • Sanierung und Neugestaltung Huckelrieder Park • Platzanlage Kornstraße Neugestaltung • Zigarrenmacherplatz neu gestalten 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt • umgesetzt • nicht umgesetzt • umgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ja
<ul style="list-style-type: none"> • Neue Freizeitangebote für Jugendliche; Bildung und Sport verknüpfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung Bezirkssportanlage für Zirkusschule 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt 	

Lokale Wirtschaft (Einzelhandel/Nahversorgung)

Ziele 2008/2012	Strategien - Projekte	Stand 2022	Fortschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungsstrukturen konsolidieren und qualifizieren 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Einzelhandelskonzepts 	<ul style="list-style-type: none"> • Zentren- und Nahversorgungskonzept vorhanden 	
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung bzw. Verbesserung der Nahversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> • Standortentwicklung „Koch & Bergfeld“ 	<ul style="list-style-type: none"> • in Umsetzung 	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Ausbau der Angebotstiefe und -breite im Einzelhandel 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilflächen für Gesundheitsdienstleistungen im Bereich der Roland Klinik nutzbar machen 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt 	

Lokale Wirtschaft (Einzelhandel/Nahversorgung)

	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbeentwicklung zwischen Bunten-torsdeich und Werdersee • die Umgestaltung der Kornstraße im Bereich Huckelrieder Mitte, einhergehend mit Maßnahmen zur Stabilisierung der gewerblichen Nutzung in den Erdgeschosszonen 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt • nicht umgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ja
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines attraktiven Einkaufsbereiches • Aufwertung von Erdgeschossflächen • Vernetzung der Akteure in Einzelhandel / Dienstleistung und Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung durch ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept für die Erdgeschosszonen • Temporäre Angebote als Impulsgeber initiieren • Geschäftsstraßenmanagement entwickeln 	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept wurde 2016 erstellt • nicht umgesetzt • nicht umgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ja

Bildung, Soziales, Kultur und Freizeit

Ziele 2008/2012	Strategien - Projekte	Stand 2022	Fortschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Kinder- und Jugendkultur • Entwicklung von Jugendfreizeitangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> • Orte der Begegnung schaffen: Entwicklung der Bezirkssportanlage, Jugendraum in Wilhelm-Kaisen-Schule • Neu- / Innenausbau des Quartierszentrums Huckelriede • Sportangebote erweitern mit bspw. Basketballcamp, Sportcamp/ Sommerferienprogramm, Tanzprojekte • Soziale wie aufsuchende Mädchenarbeit, Streetwork 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt. Jugendraum muss wegen Schulumbau temporär verlagert werden. • umgesetzt • nicht umgesetzt • nicht umgesetzt 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Kinderbetreuungseinrichtungen • Erhalt, Aufwertung und Ergänzung von Spielplätzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kindertagesstätte, Neubau, kombiniert mit Whg-Neubau • Ausbau der Spielflächen der Kita Kornstraße • Umbau eines ehrenamtlich betreuten Spielhauses auf Schulhof • Umgestaltung Schulhof Buntentorsteinweg 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt • umgesetzt • umgesetzt • umgesetzt 	
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Bildungstandorts 	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Kaisen-Campus 	<ul style="list-style-type: none"> • in Planung 	
<ul style="list-style-type: none"> • Quartiersbezogene Kultur- und Freizeitangebote fördern • Angebotserweiterung von Gemeinbedarfseinrichtungen • Angebote der sozialen Infrastruktur fördern • Begegnung organisieren und qualifizieren 	<ul style="list-style-type: none"> • „Bewohnerfonds Huckelriede“ Fonds z. Unterstützung v. Nachbarschaftsprojekten • Schaffung Quartierszentrum mitsamt Beratungsangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt • umgesetzt 	

Bremen - Huckelriede/Sielhof

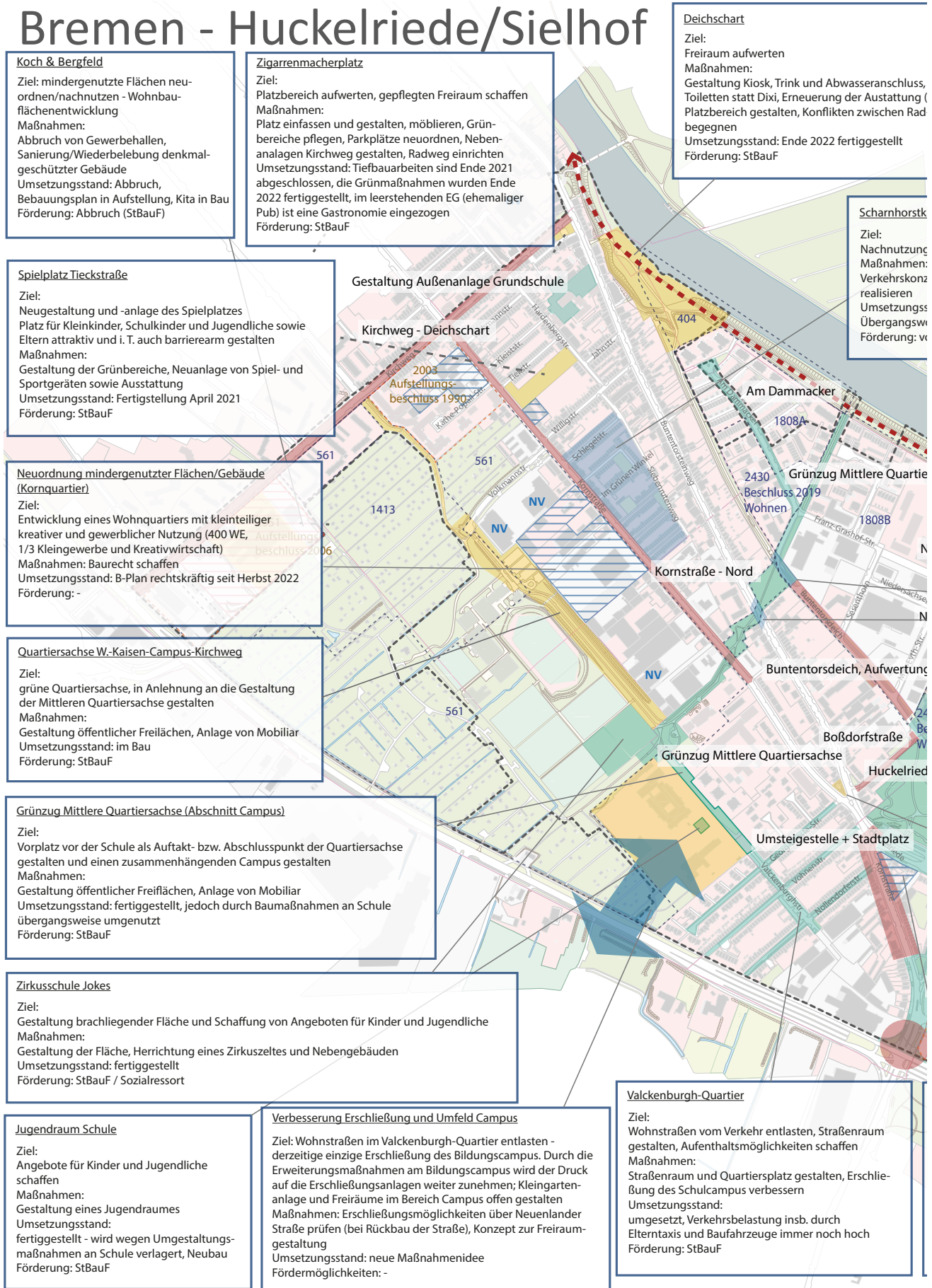
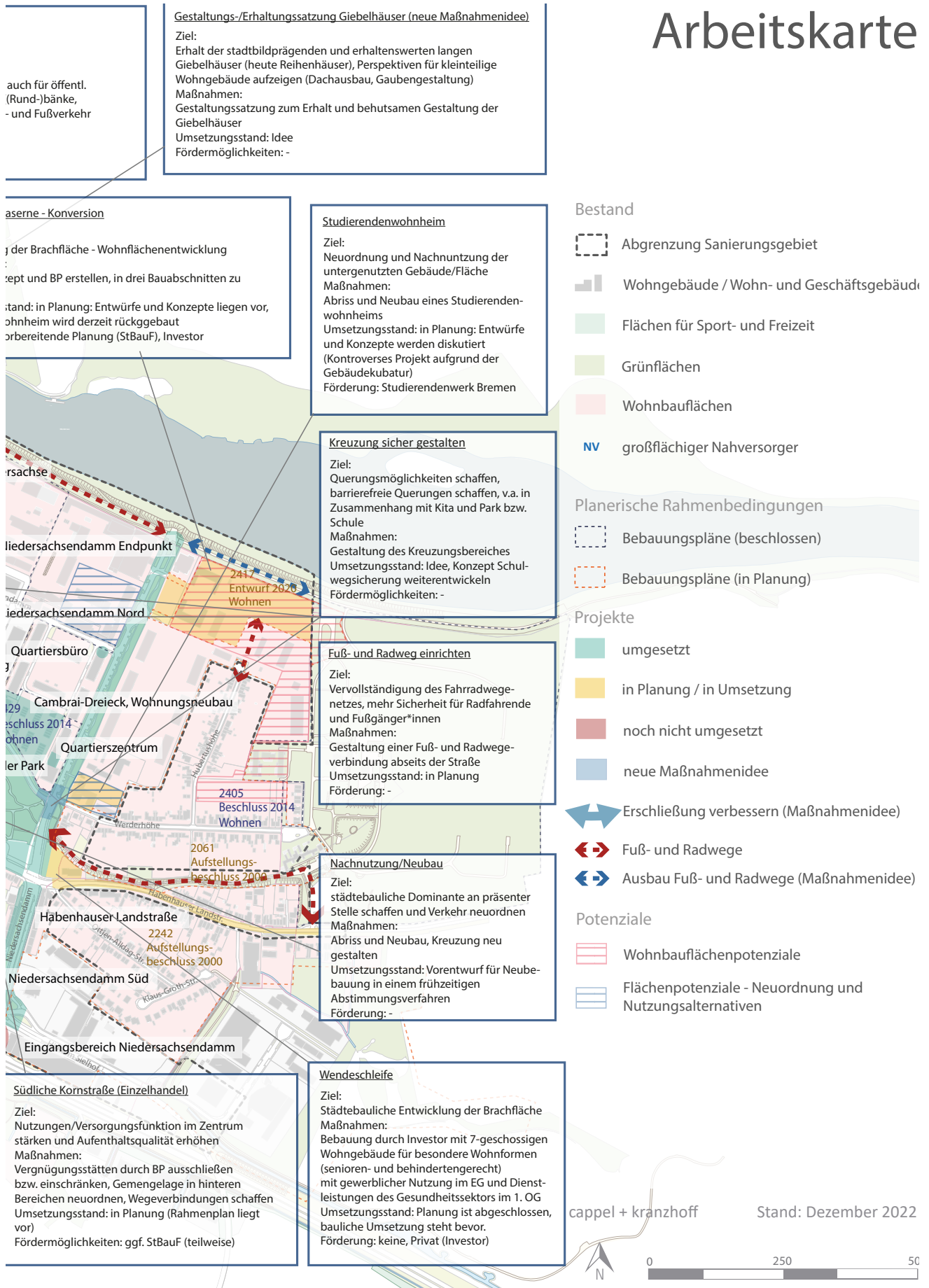


Abb. 54. Arbeitskarte

Arbeitskarte



4 Beteiligungsergebnisse



Zusammenfassung der einzelnen Veranstaltungen

Im Folgenden werden die durchgeführten Beteiligungsschritte skizziert und die Ergebnisse grob zusammengefasst. Die Inhalte sind in die Ausarbeitung eingeflossen. Ausführliche Dokumentationen der einzelnen Veranstaltungen befinden sich im Anhang.

4.1. Öffentliche Beteiligungsveranstaltung

Aufgrund der COVID-19-Pandemie waren keine öffentlichen Veranstaltungen in Präsenz möglich, weshalb auf digitale Formate ausgewichen wurde. Am 14. September 2021 fand eine digitale Videokonferenz statt, in der die wesentlichen Analyseergebnisse sowie Ziele und erste Schwerpunktidien durch das Planungsbüro erläutert wurden. An der Konferenz nahmen ca. 40 Personen teil, von denen ca. 10 bis 15 Personen Bewohner:innen Huckelriedes waren. In der anschließenden Diskussion wurden offene Fragen sowie Anmerkungen und Kommentare zu verschiedenen Aspekten in Huckelriede aufgenommen. Zum Thema Wohnen und Bauen wird von den Bürger:innen und einzelnen Beiratsmitgliedern betont, dass zu hohe Gebäudehöhen im Stadtteil nicht gewünscht seien. Durch eine zu starke Nachverdichtung würden Abwertungen der bestehenden Siedlungsstrukturen, ein zu hohes Verkehrsaufkommen, ein erhöhter Bedarf an Plätzen in Gemeinbedarfsrichtungen und die Vernachlässigung ökologischer Ansprüche befürchtet. Es wird gefordert, dass einer Verdichtung eine entsprechend ausgebaute Infrastruktur folgen müsse. Außerdem wurde ein Bedarf für zusätzliche Angebote für Jugendliche, den Ausbau von Radwegen, die Behebung von Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr sowie ein Wunsch nach intensiver Beteiligung der Bürger:innen geäußert.

Ergänzend zur digitalen Konferenz erfolgte eine Onlinebeteiligung zu fiktiven Zukunftsthesen. Diese fand vom 14. September bis zum 10. Oktober 2021 statt. Darin wurden die bis dato entwickelten Ziele in beispielhafte Visionen für ein Huckelriede im Jahre 203X übersetzt. Ergänzend wurden einhergehende Konsequenzen dargestellt, um das Spannungsfeld zwischen ggf. idealen Zielsetzungen und Konsequenzen erfahrbar zu machen. Die Umfrage zu diesen Visionen hat ein Meinungsbild eingefangen, indem abgefragt wurde, welche Konsequenzen

von den Bürger:innen mitgetragen werden könnten. Die Visionen wurden differenziert aufgenommen: Sie wurden teilweise mit konkreten Ideen weitergedacht, teilweise wurden Befürchtungen geäußert. Unsicherheit und Bedarf an weitergehendem Austausch und Information besteht insbesondere bei der Ablehnung zusätzlicher Bebauung und Nachverdichtung und den sich daraus ergebenden Konsequenzen wie u.a. steigende Mieten. Viel Unsicherheit unter den Befragten existiert weiterhin im Hinblick auf eine Belebung der südlichen Kornstraße zwischen Niedersachsendamm und Huckelriede und daraus ggf. resultierenden Nachbarschaftskonflikten. Im Austausch zur verkehrlichen Vision findet sich eine große Anzahl an Zustimmungen zur Reduzierung der Parkplätze und die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Befürchtungen werden hinsichtlich des Einwohnerwachstums und damit einhergehender Verkehrszunahmen beim MIV geäußert.

Am 06. September 2022 fand eine Abschlussveranstaltung in der Aula der Wilhelm-Kaisen-Schule statt, zu der öffentlich eingeladen wurde. Den Teilnehmenden wurden die Ergebnisse der vorliegenden integrierten Gesamtbetrachtung vorgestellt und Gelegenheit zum Austausch gegeben, um finale Hinweise für die Ausarbeitung zu erhalten. Der Fokus lag hierbei auf Entwicklungszielen und Handlungsansätzen.

Teilnehmende berichten von einer Benachteiligung des Fußverkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer:innen. Sie bemängeln die Nahversorgung und wünschen sich sichere Radwege zur Reduzierung von Konflikten sowie eine Beleuchtung von Radwegen. Zum Thema der Grün- und Freiflächen wurden keine Ergänzungen eingebracht. Versorgungseinrichtungen und Mobilität sollen frühzeitig mitgedacht und vorausschauend geplant werden, damit die Einrichtungen schon vor Bezug von Wohnungsneubauten vorhanden sind. Als Beispiel wird eine geeignete Fahrradabbindung vom geplanten Studierendenwohnheim Richtung Neustadt und Innenstadt benannt. Außerdem wurden Hinweise zu möglichen Nachverdichtungspotenzialen

gegeben und Ergänzungen zum städtebaulichen Maß vorgenommen.

4.2. Beteiligung öffentlicher Verwaltungsstellen

Zur Beteiligung der Verwaltungsvertreter:innen der Fachressorts wurden verschiedene Gesprächsrunden durchgeführt, die neben einem frühzeitigen Informationsaustausch insbesondere der Erarbeitung von zukünftigen Schwerpunkten dienten. Am 09. November 2020 fand eine erste fachübergreifende Projektgruppe statt, deren Ergebnisse anschließend in themenspezifischen Projektgruppen im Zeitraum von Februar bis März 2021 vertieft wurden.

Im Gespräch zum Thema Verkehr wurde deutlich, dass die überregionalen (Durchgangs-) Verkehre nicht nur in der gegenwärtigen Situation eine Belastung darstellen – so u.a. in der Kornstraße- sondern deren zukünftige Auswirkungen auf das Netz noch zu untersuchen sind. Mit Fertigstellung der A 281 wird es auch in Huckelriede zu tiefgreifende Veränderungen bei den regionalen Verkehrsströmen kommen. Bezogen auf den Ortsteil, bedarf es daher einer Prognose zu Aufkommen und Verteilung des dann aktuellen Verkehrsaufkommens auf das Huckelrieder Straßennetz. Neben diesem übergeordneten Aspekt gibt es weiterhin vereinzelte sanierungsbedürftige Verkehrsanlagen / -verbindungen sowie das Erfordernis weitere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen und Radfahrende einzurichten.

Im Bereich des Gewerbes und des Einzelhandels wurde festgehalten, dass die wirtschaftliche Entwicklung in Huckelriede vor dem Problem steht, aufgrund eines sehr knappen Angebotes an Gewerbeflächen die bestehende hohe Nachfrage nicht bedienen zu können. Entwicklungspotenziale im Bestand seien einzig im Kreuzungsbereich Neuenlander Straße / Niedersachsendamm vorhanden, alle anderen Flächen sind nahezu vollständig entwickelt und belegt. Handlungsbedarf besteht im Zentrum Huckelriedes nahe der Umsteigestelle, das einer Aufwertung bedürfe. Für einen Ankernutzer z.B. im Lebensmittelbereich fehlen an dieser Stelle derzeit geeignete Flächen.

Das Gespräch zum Thema der Grün- und Freiräume hat ergeben, dass die Nachverdichtung nicht zulasten der Grünräume gehen dürfe und in den öffentlichen Grünflächen weiterhin qualitative Verbesserungen des Bestands notwendig seien. Handlungsbedarfe zeigen sich im Bereich der Kleingärten.

In Bezug auf soziale Aspekte wurde festgehalten, dass eine positive Entwicklung der Angebote eingetreten sei. Auch der Schulstandort habe sich entwickelt und erlebe weitere Veränderungen durch den geplanten Ausbau. Bedarf für weitere soziale Angebote entstünden in erster Linie aus der Realisierung weiterer Wohnungsbauprojekte. Der Erhalt günstigen Wohnraums sei für die soziale Durchmischung in Huckelriede von großer Bedeutung.

Diese Anmerkungen wurden in die Analyse eingearbeitet und auch für die Formulierung von Zielen und Schwerpunkten einbezogen. Zur Vorstellung und näheren Abstimmung der Ziele und Schwerpunkte wurde im November und im Dezember 2021 jeweils ein Fachworkshop durchgeführt, zu dem neben den Mitarbeiter:innen der Fachabteilungen auch Beiratsvertreter:innen geladen waren. Insbesondere zu den Themen der städtebaulichen Entwicklung (Neubau und Verdichtung im Bestand) bestanden gegensätzliche Ansichten, ob z.B. die verbindliche Festlegung einer einheitlichen maximalen Geschossobergrenze für den gesamten Ortsteil oder eine differenzierte Betrachtung der jeweiligen Situation die Geschossigkeit definieren soll. Die Zukunft der gewerblichen Standorte und neue Betriebs- und Bebauungsstrukturen bei sich entwickelnden Gewerbenutzungen wie z.B. das Konzept der urbanen Produktion wurden kritisch diskutiert. Fassadenbegrünungen, Entseigelungen und die Pflanzung zusätzlicher Bäume als Maßnahmen der Klimaanpassung werden begrüßt, aber auch darauf hingewiesen, dass rechtliche Festsetzungen in der Bauleitplanung dieses vorgeben müssen, und dass Konflikte mit unterirdischen Versorgungsleitungen dem ggf. entgegenstehen könnten. Die verkehrliche Situation erfordere in Huckelriede einen übergeordneten Blick und Konzepte für die zukünftige Ausrichtung der Straßenfunktionen. Dabei wären zunächst Nutzung / Funktionen und die Dichte der Räume zu klären, bevor die Verkehrsfunktion der Straße im Allgemeinen und kleinteiligere Maßnahmen wie z. B. eine Bespielung der Straßenräume im Besonderen festgelegt werden. Eine Erschließung des Kaisen-Campus von Süden kam für die Mehrheit der Teilnehmenden lediglich als Fuß- und Radwegeverbindung in Frage.

Im Januar 2022 wurden zudem kurze Rücksprachen mit Fachabteilungen zu den Themen der städtebaulichen Entwicklung, der gewerblichen Weiterentwicklung sowie zum Stand der Planung des Kaisen-Campus geführt, in denen letzte aufkommende Fragen, die sich aus dem

Fachworkshop und der weiteren Arbeit ergeben hatten, besprochen wurden.

4.3. Beteiligung politischer Gremien

In einer digitalen Reflexionsrunde am 28. Oktober 2020 wurde mit Vertreter*innen des Beirates Neustadt ein bewertender Rückblick auf die bisherigen Leistungen und Ergebnisse der Sanierungsmaßnahmen in Huckelriede vorgenommen. Weiterhin legten sie dar, welche Anliegen in Zukunft noch zu bewältigen sind. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein positives Resümee gezogen wurde. Die Veränderungen in den letzten 14 Jahren lassen sich baulich im öffentlichen Raum aber auch im sozialen und kulturellen Leben ablesen. Der Ortsteil strahlt auf die unmittelbare Nachbarschaft aus und wird als Ortsteil im Aufbruch wahrgenommen. Damit einhergehend habe sich eine Aktivierung der Bewohner:innen eingestellt – sie melden sich zunehmend zu Wort und beteiligen sich aktiv.

Besorgnis besteht in Bezug auf eine zu weit gehende Entwicklung - zu viel Bebauung, durch zu hohe Bebauung und Verdichtung, zu viel Verkehr und nicht ausreichende Bildungs- und Sozialeinrichtungen. Das vorhandene Grün soll erhalten und weiterentwickelt werden und für den öffentlichen Raum ist eine hohe Aufenthaltsqualität anzustreben. Die städtebauliche Neuordnung und Entwicklung des Bereiches zwischen der Straße Huckelriede und der Kornstraße stellt ebenso einen Schwerpunkt dar, wie das Thema der sicheren Querungsmöglichkeiten.

Am 19. Januar 2023 wurde der Berichtsentwurf in einer öffentlichen Sitzung des Beirats Neustadt vorgestellt und nach einem Austausch und der Möglichkeit für Rückfragen beschlossen.

5 Entwicklungsstrategie 203X



Zielvorstellungen für die kommenden Jahre

Die Entwicklung der letzten Jahre stand unter dem in den VU ausgerufenem Oberziel der Begegnung. Die Ermöglichung von Begegnungen, sowohl stadträumlich als auch sozial, stand im Vordergrund und schuf verschiedene Arten der Verbindung. Zukünftig ist es wichtig, bestehende Verbindungen zu erhalten und neue zu entwickeln, da sich Huckelriede gerade einer Vielzahl von Herausforderungen und Bedarfen gegenübersteht, die teils in Konkurrenz zueinanderstehen und miteinander in Einklang gebracht, also verbunden werden müssen. Daher steht die Entwicklungsstrategie 203X für die integrierte Gesamtbetrachtung unter dem Oberziel Huckelriede verbindet. Wir wollen Verbinden: Orte und

Menschen. Nachverdichtung und Lebensqualität. Kinder und alte Menschen. Verkehrsverbindungen und Aufenthaltsräume. Alteingesessene Huckelrieder:innen und neue Nachbar:innen. Flächenknappheit, Gewerbeentwicklung und Klimawandel. Dazu ist weiterhin wichtig, sich zu begegnen.



Abb. 55. Leitbild

5.1. Entwicklungsziele und Handlungsfelder

Grundsätzlich ist die Absicht der Ziele, einen Handlungsleitfaden zu entwickeln, anhand dessen die nächsten Jahre gestaltet werden können. Sie sollen eine Struktur bieten, an der sich langfristig orientiert werden kann. Dies ist wichtig, um nicht nur einen Ansatz für den Umgang mit heute drängenden Problemen zu haben, sondern über einen langfristigen Orientierungsrahmen zu verfügen, der Flexibilität ermöglicht und Antworten auf Fragestellungen gibt, die uns heute noch gar nicht bekannt sind.

Durch die Umsetzung eines Großteils der Schlüsselmaßnahmen sowie weiterer Einzelprojekte sind einige Ziele bereits erreicht worden. Die Analyse zeigt aber auch, dass einzelne Handlungsfelder und deren Maßnahmen weiterhin aktuell und zu bearbeiten sind. Weiterhin anzustrebende Ziele der VU sowie aktuell neue Ziele, die aus den heutigen Herausforderungen abgeleitet sind (siehe Kapitel 3), aus übergeordneten Planungen aufgegriffen wurden (siehe Kapitel 2.3) oder sich aus den Ergebnissen der Beteiligungsveranstaltungen (siehe Kapitel 4) ergeben haben, werden im Folgenden zusammengefasst.

Handlungsfeld Gebäudebestand und Wohnungsangebot

- Erhalt der Wohnfunktion
- Erhalt und Aufwertung historischer Gebäude und Bebauungsstrukturen
- Erhalt und Aufwertung der Bausubstanz
- Ergänzung der Blockrandstrukturen, Schließung von Baulücken sowie Nachnutzung von Brachen und mindergenutzten Flächen
- Maßvolle und verträgliche Nachverdichtung
- Schaffung von bezahlbarem, qualitativem, barrierefreiem Wohnraum mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen, -zuschnitten und -konzepten

Huckelriede steht im Handlungsfeld Gebäudebestand und Wohnungsangebot verschiedenen Herausforderungen gegenüber: Auf der einen Seite ein weiterhin bestehender Sanierungsbedarf an Gebäuden zum Bestandserhalt bzw. zur Bestandsaufwertung ohne dass zusätzlicher Wohnraum geschaffen wird, auf der anderen Seite wächst mit der Bevölkerung der Bedarf nach Wohnraum, der in den vergangenen Jahren knapper und teurer geworden ist. Einerseits Sicherung und Aufwertung des Bestandes in Struktur und Substanz, andererseits ein zu deckender Wohnungsbedarf durch Nachverdichtung im Bestand und Neubau. Dazu eignen sich vor allem Baulü-

cken, Brachen und mindergenutzte Flächen, sodass mittels Innenentwicklung keine unversiegelten Flächen in Anspruch genommen werden müssen, wie es auch die Wohnungsbaukonzeption vorsieht. Bezüglich Höhe und Kubatur der Neubauten gab es in der Vergangenheit unterschiedliche Ansichten bei Beirat, Verwaltung und Bauherren. Eine maßvolle und verträgliche Nachverdichtung ist daher anzustreben, die den Charakter des Ortsteils als städtischer Raum mit kleinteiligen Strukturen und wohnungsnahen Grün- und Erholungsmöglichkeiten respektiert. Dennoch bedarf es weiterer Neubauten, um die Preise bzw. Mieten für Wohnraum nicht noch weiter steigen zu lassen. Dabei soll ein Wohnungsangebot für unterschiedliche Zielgruppen und Preissegmente geschaffen werden, um Huckelriede als Wohnstandort für sämtliche Bevölkerungsgruppen zu sichern und Vielfalt zu erhalten. Dies ist auch in den Leit- und Arbeitszielen des STEP Wohnen vorgesehen.

Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum

- Aufwertung und Bepflanzung von (ungestalteten) Platzstrukturen als Verweil- und Begegnungsorte
- Gestaltung von Eingangsbereichen
- Aufwertung, Ausbau und Pflege von Grünachsen
- Aufwertung, Ausbau und Pflege von Spiel-, Sport- und Grünflächen
- Ergänzungen der Straßenbegrünung
- Bepflanzung von Straßenräumen ermöglichen

Das Wohnumfeld beeinflusst die Lebensqualität in der Stadt maßgeblich. Im Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof kommt den Grün- und Freiflächen insbesondere aufgrund des Bevölkerungszuwachses und weiteren Wohnbauprojekten eine große Bedeutung zu. Sie sind Verweil-, Begegnungs- und Erholungsorte, die Gegenpole zur Bebauung darstellen und zum gesunden Stadtklima beitragen. Huckelriede weist hier mit den Grünanlagen am Werderseeufer, dem Huckelrieder Friedensweg, den Kleingärten und dem Huckelrieder Park entsprechende Grünverbindungen und -flächen auf, die grundsätzlich zu sichern und teils noch aufzuwerten sind. In vielen Abschnitten der Grünflächen und -achsen wurden schon Verbesserungen durch kontinuierliche Neugestaltungen erzielt. In Teilen bestehen noch Defizite, weshalb die Ziele der Aufwertung weiterhin aktuell sind. Hierzu gehören: die Fortsetzung des Huckelrieder Friedensweg nach Süden bis zur Neuenlander Straße und fortführend Richtung Kattenturm, Gestaltungs- und Pflegemängel des Rahmengrüns der Kleingärten entlang von Neuenlander Straße und Bezirkssportanlage, die Eingangssituationen der Kleingärten und deren neu zu gestaltendes / zu sanierendes Wegenetz mit dem Ziel der Öffnung für die allgemeine Bevölkerung als Grünanlage. Für Plätze

/Verweilbereiche im Stadtraum oder in Grünanlagen sollten Möglichkeiten für eine Bespielung angeboten werden, um sie als Aufenthaltsort intensiver nutzen zu können. Auch eine weitere Begrünung des Straßenraumes in Kombination mit beispielbaren Elementen kann so zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen., mit positiven Effekten für das Klima.

Handlungsfeld Mobilität und verkehrliche Situation/Anbindung

- Radwege sicher ausbauen und qualifizieren, Fahrradinfrastruktur ausbauen
- Attraktive, sichere Wege und Übergänge für den Fußverkehr schaffen und Verbindungen herstellen
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Ausrichtung der Straßenräume auf Erschließungsfunktion
- Aufwertung von Wohnstraßen und Straßenräumen
- Alternative Mobilitätsformen verstärkt anbieten
- Barrierefreiheit schaffen
- Erschließung des neu entstehenden Scharnhorst-Wohnquartiers sowie der Roland-Klinik und des Standortes der Bereitschaftspolizei durch eine Buslinie
- Entlastung des Valckenburghquartiers von Hol- und Bringverkehren des Kaisen-Campus

Im Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof besteht bereits für alle Wohnlagen eine sehr gute ÖPNV-Anbindung; im Bereich des neu entstehenden Wohngebiets Scharnhorstquartier fehlt diese jedoch. Hier sollte eine Erschließung durch eine Buslinie vorgesehen werden. Die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sollte zukünftig im Vordergrund stehen, um den Umweltverbund zu fördern und so eine möglichst nachhaltige Mobilität zu schaffen. Daher ist das Wegenetz auszubauen, so u.a. Anschlüsse nach Kattenturm über den Huckelrieder Friedensweg und die Sanierung / Erweiterung der Nebenanlagen an der Habenhauser Landstraße Richtung Gartenstadt. Erweitert werden sollten Straßenabschnitte, die eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglichen – dieses insbesondere vor Spielplätzen und Gemeinbedarfseinrichtungen oder an Stellen mit einem hohen Aufkommen an Radfahrenden / zu Fußgehenden. Mit dem Bau der A 281 sollte eine Entlastung der Hauptstraßen Huckelriedes vom überörtlichen Verkehr eintreten, sodass Straßenräume zukünftig v. a. der örtlichen Erschließung dienen können. Ein geringeres Kfz-Aufkommen bietet Möglichkeiten von Aufwertungen und Umgestaltungen, die mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr ermöglichen würden. Dies ist auch vor dem Hintergrund der Schulwegsicherung und der Absicherung von Freizeitwegen von Kindern von hoher Bedeutung und schafft Anreize zur Nutzung von Alternativen zum MIV, die auch durch

die Bereitstellung von zusätzlichen Sharing-Stationen befördert werden würden.

Der Grundsatz der Barrierefreiheit ist bei allen Bauvorhaben umzusetzen: sowohl im Straßenraum als auch für den Zugang zu Geschäften und öffentlichen Verkehrsmitteln unterstützt sie nicht nur Menschen mit Seh-, Hör- oder Mobilitätseinschränkungen, auch Nutzer:innen von Kinderwägen oder Rollatoren profitieren davon.

Handlungsfeld Lokale Wirtschaft

- Sicherung und Ausbau der Nahversorgung, insbesondere der kleinteiligen
- Erhalt der kleinteiligen Angebotstiefe und -breite im Einzelhandel
- Schaffung eines attraktiven Einkaufsbereiches und Aufwertung von Erdgeschossflächen
- Herausbildung und Stärkung einer vitalen Ortsmitte „Huckelriede“
- Stärkung der gewerblichen Strukturen im Gewerbegebiet Huckelriede und am Eingangsbereich des Sanierungsgebiets im Bereich Kornstraße / Neuenlander Straße

Die Nahversorgung im westlichen Teil Huckelriedes ist gut; im östlichen Bereich besteht ein Versorgungsdefizit, das durch die Neuansiedlung eines Supermarkts ausgeglichen werden könnte. Da es jedoch kurz- bis mittelfristig an dafür geeigneten Flächen / Grundstücken mangelt wird sich hieran vorerst nichts ändern. Durch die Kaufkraftbindung an den umgebenden Standorten und den neuen Lebensmittelmarkt in der Gartenstadt Werdersee wird sich in Huckelriede tendenziell kein weiterer Supermarkt oder Drogerist ansiedeln, weshalb eine Sicherung der Nahversorgung in der bestehenden Kleinteiligkeit stattfinden sollte. Dies gilt ebenso für die Angebotstiefe und -breite im Einzelhandel.

Besonderer Handlungsbedarf ergibt sich im Bereich der Ortsmitte Huckelriede: Es ist zwar kein bedeutender Einkaufsort für die Nahversorgung, aber aufgrund der zentralen Lage an der Umsteigestelle, der Nähe zu wichtigen Einrichtungen wie dem Quartierszentrum sowie dem Kaisen-Campus und der kleinteiligen Gastronomie weist der Ort Potenziale als zentraler Treffpunkt und als Ortsmitte auf. Diese sollten genutzt und der Ort als vitale Ortsmitte herausgebildet werden, um eine Negativentwicklung mit zunehmendem Leerstand, steigendem Sanierungsbedarf und weiterer Verschlechterung der Qualität der vorhandenen Einrichtungen abzuwenden.

Die bestehenden Gewerbegebiete am Werdersee und an der Neuenlander Straße im Kreuzungsbereich der

Kornstraße sind auch zukünftig für Gewerbebetriebe zu nutzen und als Gewerbestandorte zu stärken. Die Flächen an der Neuenlander Straße sollten mittelfristig durch Neuordnung der Nutzungs- und Bebauungsstruktur effizienter genutzt werden. Sie sind aufgrund der guten Verkehrsanbindung weiterhin für Gewerbebetriebe gut geeignet.

Handlungsfeld Bildung, Soziales, Kultur und Freizeit

- Vereine und Einrichtungen sowie soziale Angebote dauerhaft erhalten und ausbauen
- Austausch-, Freizeit- und Bildungsmöglichkeiten für alle Generationen anbieten und fördern
- Einbindung des bestehenden Akteursnetzwerks
- Stärkung der gesamtgesellschaftlichen Teilhabe

Wie bereits in 3.9 beschrieben, lag der Fokus auf Maßnahmen für Begegnung in den Bereichen Grünräumen und Soziales. Dies ist auch in der Evaluation erkennbar, in diesen Bereichen ist besonders viel umgesetzt worden. Dementsprechend geht es in diesem Handlungsfeld nun um Verstetigung des schon Erreichten. Sowohl die vorhandenen Einrichtungen als auch die durch sie bereitgestellten Angebote stellen wichtige Stützen für das soziale Zusammenleben im Sanierungsgebiet dar, die dauerhaft zu erhalten, zu unterstützen und dem Bedarf entsprechend auszubauen sind. Bedarf ergibt sich v. a. aus neuen Wohnbauprojekten. Der Ausbau der Angebote ist gleichzeitig mit dem Wohnungsbau vorzunehmen, nicht erst im Anschluss nach Fertigstellung der Wohngebäude.

In den vergangenen Jahren hat sich ein fachübergreifendes Akteursnetzwerk aus Bildungs-, Betreuungs- und Kultureinrichtungen gebildet, dass zukünftig in Planungs- und Entscheidungsprozesse eingebunden werden sollte. Auch die Teilhabe der gesamten Bevölkerung ist wichtig, um ein „Wir-Gefühl“ zu erzeugen und Mitbestimmungen sicherzustellen.

Handlungsfeld Gesundheit und Sport

- Erhalt und Attraktivierung der Bewegungsflächen für verschiedene Sport- und Bewegungsmöglichkeiten
- Ausbau und Erhalt der medizinischen Versorgung

Hinsichtlich Bewegungsmöglichkeiten ist das Sanierungsgebiet gut aufgestellt, weshalb es das Ziel sein sollte, diese weiterhin zu erhalten und zu attraktivieren, etwa indem weitere Bewegungsarten ermöglicht werden. Besonders für die hohe Zahl von Kindern und Jugendlichen, die in Huckelriede leben, ist es wichtig, ausreichend Bewegung zu ermöglichen. Die medizinische

Versorgung weist derzeit Defizite auf, da wohnungsnaher ärztliche Praxen kaum vorhanden sind. Dementsprechend ist die wohnortnahe medizinische Versorgung weiter auszubauen und der Bestand zu erhalten.

Handlungsfeld Klima und Umwelt

- Entsiegelung und Begrünung von Straßenräumen
- Gewährleistung von Kaltluftschneisen
- Anlage von Grünbereichen mit hohem Wert für Artenvielfalt
- Förderung des Umweltverbunds zur Reduzierung der Umwelt- und Klimabelastungen durch Straßenverkehr
- Klimafolgeanpassungen von Privaten wie Dach-, Fassadenbegrünung und Entsiegelung fördern

Das Handlungsfeld Klima und Umwelt war in den VU kein Aspekt, daher sind neue Ziele notwendig. Grundsätzlich kann das Leitbild „Bremen klimafreundlich gestalten“ an dieser Stelle aufgegriffen werden. Für die klimafreundliche Gestaltung Huckelriedes sind verschiedene Aspekte von Belang. So zeigt die Analyse, dass Lärm- und Luftbelastungen durch Flug- und Straßenverkehr, überflutungsgefährdete Bereiche durch Starkregen, versiegelte Straßenräume und Gewerbeflächen sowie eine geringe Biodiversität bestehen. Damit das Stadtklima verbessert und die Ausmaße des globalen Klimawandels gemindert werden, sollte es das Ziel sein, Straßenräume zu entsiegeln und zu begrünen, wie es etwa im Niedersachsendamm bereits vorgenommen wurde. Kaltluftschneisen, die von hoher Bedeutung für die Belüftung der Bebauung und der Straßenräume sind und von Süden des Sanierungsgebiets über die Kleingärten verlaufen, sind zu erhalten und dürfen durch Bebauung nicht eingeschränkt werden. Grünräume sollten so gestaltet werden, dass sie nicht nur von ästhetischem und ziergärtnerischem Wert sind, sondern auch Beiträge zum Erhalt der Artenvielfalt leisten können. Damit Lärm- und Luftbelastungen sowie CO₂-Emissionen reduziert werden, sind Verkehrsmittel des Umweltverbunds weiter zu fördern. Neben dem Engagement auf öffentlichen Flächen sind Maßnahmen zur Erhöhung der Klimaanpassung bei privaten Grundstücken und Gebäuden vorzunehmen, da diese einen großen Teil der Fläche des Sanierungsgebiets ausmachen. Dach- und Fassadenbegrünungen sind nicht vorhanden, könnten aber einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten, da sie Schadstoffe speichern, Niederschlag aufnehmen und temperatursenkend wirken. Analog zur Entsiegelung der Straßenräume sollten auch Entsiegelungen auf privaten Grundstücken gefördert werden.

Bremen - Huckelriede/Sielhof

nicht verortbare Ziele

- Barrierefreiheit schaffen
- Alternative Mobilitätsformen anbieten
- Maßvolle und verträgliche Nachverdichtung
- Schaffung von bezahlbarem, qualitativem, barrierefreiem Wohnraum mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen, -zuschnitten und -konzepten
- Bespielung von Straßenräumen ermöglichen
- Erhalt der kleinteiligen Angebotstiefe und -breite im Einzelhandel

nicht verortbare Ziele

- Austausch-, Freizeit- und Bildungsmöglichkeiten für alle Generationen anbieten und fördern
- Stärkung der gesamtgesellschaftlichen Teilhabe
- Einbindung des bestehenden Akteursnetzwerks
- Klimafolgeanpassungen von Privaten wie Dach-, Fassadenbegrünung und Entsiegelung fördern
- Anlage von Grünbereichen mit hohem Wert für Artenvielfalt
- Förderung des Umweltverbunds zur Reduzierung der Umwelt- und Klimabelastungen durch Straßenverkehr

Bestand

- ▭ Abgrenzung Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof
- ▭ Gebäude
- ▭ Gewässer
- ▭ Grünflächen







Icons auf Grundlage von Flaticon, Autor Freepi

Abb. 56. Plan Zielkonzept






Zielkonzept









Gebäudebestand und Wohnungsangebot

-  Ergänzung der Blockrandstrukturen, Schließung von Baulücken sowie Nachnutzung von Brachen und mindergenutzten Flächen
-  Erhalt und Aufwertung historischer Gebäude und Bebauungsstrukturen
-  Erhalt der Wohnfunktion
-  Erhalt und Aufwertung der Wohnungsbausubstanz





Wohnumfeld und öffentlicher Raum

-  Aufwertung und Bepflanzung von (ungestalteten) Platzstrukturen
-  Gestaltung von Eingangsbereichen
-  Aufwertung, Ausbau und Pflege von Grünachsen
-  Aufwertung, Ausbau und Pflege von Spiel-, Sport- und Grünflächen
-  Ergänzungen der Straßenbegrünung



Mobilität und verkehrliche Situation

-  Radwege sicher ausbauen und qualifizieren, Fahrradinfrastruktur ausbauen
-  Attraktive, sichere Wege und Übergänge für den Fußverkehr schaffen und Verbindungen herstellen
-  Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Ausrichtung der Straßenräume auf Erschließung
-  Aufwertung von Wohnstraßen und Straßenräumen
-  Entlastung des Valckenburghquartiers von Hol- und Bringverkehren des Kaisen-Campus
-  Erschließung durch Buslinie


Lokale Wirtschaft

-  Sicherung und Ausbau der Nahversorgung, insbesondere der kleinteiligen
-  Schaffung eines attraktiven Einkaufsbereiches und Aufwertung von Erdgeschossflächen
-  Herausbildung und Stärkung einer vitalen Ortsmitte „Huckelriede“
-  Stärkung der gewerblichen Strukturen



Gesundheit und Sport

-  Erhalt und Attraktivierung der Bewegungsflächen für verschiedene Sport- und Bewegungsmöglichkeiten
-  Ausbau und Erhalt der medizinischen Versorgung

Bildung, Soziales, Kultur und Freizeit

-  Vereine und Einrichtungen sowie soziale Angebote dauerhaft erhalten und ausbauen

Klima und Umwelt

-  Entsiegelung und Begrünung von Straßenräumen
-  Gewährleistung von Kaltluftschneisen



5.2. Schwerpunkträume und Schwerpunktt Themen - ein Diskurs

Auf Huckelriede kommen in den nächsten Jahren vor allem vier Herausforderungen zu:

1. Wachsende Bevölkerung,
2. knappere Flächenverfügbarkeit,
3. veränderte überregionale Verkehrsströme und
4. der Klimawandel.

Diese Herausforderungen zeigen sich deutlich in den Schwerpunktt Themen und -räumen. Der Diskurs soll die zukünftig wichtigsten Aspekte für Huckelriede benennen, unterschiedliche Positionen aus dem Stadtteil aufzeigen und verdeutlichen, welche raum- und themenübergreifenden Auswirkungen und Inhalte zu beachten sind.

Erweiterung des Wohnungsangebots - aber wie?

In Huckelriede wird zusätzlicher Wohnraum benötigt, die Flächen hierfür sind jedoch knapp. Die formulierten Entwicklungsziele sehen sowohl die Ausweitung des Wohnungsangebots als auch den Erhalt und die Aufwertung von Grünräumen und Kaltluftschneisen vor. Diese Ziele sind im Rahmen der mehrfachen Innenentwicklung miteinander in Einklang zu bringen. Der Diskurs legt dar, wie eine verträgliche und maßvolle Nachverdichtung in Huckelriede aussehen kann.

Warum ist weiterer Wohnraum in Huckelriede wichtig? Der Bedarf an Wohnraum in Huckelriede und in der Gesamtstadt Bremen ist hoch. Wenn dieser Wohnraum innerhalb der Stadt geschaffen wird, müssen keine Flächen „auf der grünen Wiese“ in Bremen (sofern noch vorhanden) oder im niedersächsischen Umland in Anspruch genommen werden. Dadurch können zum einen weitere Abwanderungen aus Bremen ins Umland abgewendet und zum anderen bisher unbebaute, großflächige Landschaftsräume mit ihren Qualitäten für das Stadtklima, für die Erholung sowie für Flora und Fauna geschützt werden. Eine kompakte Stadtstruktur mit einer angemessenen hohen städtebaulichen Dichte und Nutzungsmischung hat neben der Flächensparnis weitere Vorteile aus Umweltsicht: Die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit sind kürzer (Verkehrsvermeidung / -reduzierung bzw. Nahmobilität) und vorhandene Infrastrukturen wie Straßen und Versorgungsleitungen können genutzt und ggf. ausgebaut werden. Aus diesen Gründen ist der Vorrang der Innenentwicklung vor der Stadterweiterung auch im Leitbild der bremischen Stadtentwicklung 2020

aufgeführt (SUBV 2009, 60). Dennoch birgt eine höhere Dichte auch Konflikte und Belastungen, da Luft- und Lärmbelastungen zunehmen können. Ein hohes Lärm- und Verkehrsaufkommen sind Auslöser für Stress und können Krankheiten begünstigen (BBSR 2016, 45; Fuhrmann 2021). Außerdem speichern Gebäude während warmer Wetterlagen Wärme und strahlen diese in die Umgebung ab, sodass diese aufgewärmt wird bzw. sich nachts nicht deutlich abkühlen kann (Fuhrmann 2021).

„Gleichzeitig ist auch aus sozialer Sicht der Bau von für alle bezahlbarem Wohnraum notwendig, damit Menschen mit mittlerem und geringerem Einkommen in der Stadt angemessenen Wohnraum finden können“ (Umweltbundesamt 2019, 12). Andernfalls kann es zu steigenden Mieten und unbefriedigten Wohnbedürfnissen kommen (Hunger et al. 2018, Vorwort). In der Onlineumfrage wird darauf hingewiesen, dass dies teils bereits der Fall ist.

Auch die soziale Dichte hat zwei Seiten: Einerseits können „soziale Interaktion und zwischenmenschliche Begegnung“ durch eine hohe Dichte gefördert werden (Umweltbundesamt 2019, 12). Auf der anderen Seite „kann eine größere soziale Dichte auch Stress erzeugen und sich damit negativ auf die Gesundheit auswirken“ (ebd.). Für die Stressreduzierung werden wohnungsnaher Erholungsmöglichkeiten benötigt, etwa Grünflächen. Der Aufenthalt in Grünräumen senkt nachweislich den Stress (ebd.; Fuhrmann 2021).

Eine dichte Bebauung trägt auch zur sozialen Überwachung des öffentlichen Raums bei: „Viele Augen sehen viel, nicht nur von der Straße aus, sondern oft auch von oben, aus dem Fenster eines nahstehenden Hauses.“ (Gehl 2016, 118) Dies setzt voraus, dass die öffentlichen Räume von den Häusern aus einsehbar sind. Die Einsehbarkeit nimmt zudem mit der Höhe des Gebäudes ab: Ab dem 6. Geschoss kann keine Interaktion mehr zwischen Menschen in Gebäuden, am Fenster oder auf Balkonen und der Straßenebene stattfinden, da für das menschliche Auge keine Details mehr erkennbar sind. Personen können nicht identifiziert oder kontaktiert werden, Gespräche, Rufen oder Winken bleiben aus (Gehl 2016, 55 ff.).

Das Für und Wider von zusätzlicher Wohnbebauung wird auch im Ortsteil unterschiedlich diskutiert. Die Onlineumfrage zu bewusst überspitzten und fiktiven Zukunftsvisionen zeigt, dass verschiedene Sichtweisen bestehen. Einige Teilnehmende lehnen Innenverdichtung, Abriss sowie Neubauten gänzlich ab und befürworten Sanierungen des Bestandes und die Nutzung von Leerständen, da sie die o. a. Argumente bzgl. Dichte sehen und deren negative Auswirkungen befürchten.

Andere finden die zusätzliche Wohnraumschaffung auch im Neubau akzeptabel, solange verschiedene Voraussetzungen erfüllt werden: Hierzu zählen etwa der Ausbau der sozialen Infrastruktur wie Kitas und Schulen, die Gewährleistung von preiswerten und bezahlbaren Wohnungsangeboten sowie Sozialwohnungen und ausreichend Flächen und Kapazitäten im Straßenraum für zusätzlichen Verkehr. Teils wird auch eine geringe Gebäudehöhe gewünscht. Auch im Sinne des Klima- und Umweltschutzes wird vielfach auf den Erhalt der Grünflächen sowie auf eine moderate Dichte hingewiesen. Zusätzlich werden Vorschläge zur Abmilderung der Folgen durch Neubauten gemacht, etwa durch die Minimierung der Wärmespeicherung von Gebäuden mittels Dach- und Fassadenbegrünung.

Die aufgeführten Argumente und die Sichtweisen der örtlichen Bewohnerschaft sind bei der Planung von weiterem Wohnraum in bestehenden Strukturen zu beachten. Welche Möglichkeiten bestehen in Huckelriede und welche Lösungen wären denkbar? Zur Erweiterung des Wohnraumangebots in bestehenden Nachbarschaften und größtenteils bereits bebauten Siedlungen bestehen im Allgemeinen vier Möglichkeiten, die unterschiedliche Vor- und Nachteile mit sich bringen (Hunger et al. 2018, 4):

- Aufstockung und Ausbau der vorhandenen Gebäude

Vorteilig ist, dass kein zusätzliches Bauland benötigt wird und Grünflächen unangetastet bleiben. Außerdem kann eine energetisch optimierte Aufstockung die Energieeffizienz des ganzen Gebäudes positiv beeinflussen. Umbauten im bewohnten Zustand bedürfen einer durchdachten Baulegistik und einen einfühlsamen Umgang mit der Bewohnerschaft (ebd., 9 ff.).

- Anbau an Bestandsgebäude und Schließung von Baulücken

Durch Anbauten wird der Bestand weniger beeinträchtigt und es können Lücken im Stadtbild geschlossen werden. Teils ergeben sich dadurch Vorteile für den Bestand, da geschlossene Raumkanten den Lärm für dahinterliegende Gebiete mindern. Gleichzeitig werden jedoch Freiflächen bebaut (ebd., 16 ff.).

- Freistehender Neubau, etwa auf Konversionsflächen

Vorteile sind, dass der Bestand unbeeinträchtigt bleibt und Wohnraum im größeren Maßstab geschaffen werden kann. Dieser kann an die örtlichen Bedürfnisse angepasst werden, indem z. B. besondere Grundrisse oder Wohnformen möglich sind. Nachteilig ist die Gefahr

der Ablehnung durch die Nachbarschaft der Neubauten als nicht willkommener Fremdkörper (ebd., 24 ff.).

- Umstrukturierung durch Abriss und Ersatzneubau

Dies ermöglicht die grundlegendsten Erneuerungen und Veränderungen und kann eine Möglichkeit für Gebiete mit sowohl städtebaulichen als auch qualitativen Missständen im Wohnungsbestand darstellen, in denen eine Erneuerung wirtschaftlich nicht tragfähig ist. Mit den Ersatzbauten kann eine Verbesserung des Images und eine Neustrukturierung der Infrastruktur erfolgen. Die Herausforderungen sind jedoch umfassend: In alten Wohnbeständen sind die Mieten meist niedriger, Wohnraum geht zunächst verloren und es wird graue Energie verloren und freigesetzt, die für den Bau von Gebäuden notwendig ist (ebd., 33 ff.).

Nicht alle Möglichkeiten können in Huckelriede gleichermaßen ausgeschöpft werden. Ein umfassender Abriss und Ersatzneubau kommt in Huckelriede nicht in Frage, da keine umfassenden Sanierungsbedarfe vorliegen, die gleichzeitig auch städtebaulicher Neuordnungen bedürfen.

Potenziale für freistehende Neubauten sind in Huckelriede in erster Linie im Kornquartier, auf dem Kasernengelände Scharnhorst, auf dem Gelände der ehemaligen Silberwarenfabrik und auf der ehemaligen Wendeschleife vorhanden gewesen. Für alle Flächen liegen jedoch bereits konkrete Planungen vor oder sie befinden sich schon in baulicher Umsetzung. Die Konversionsflächen im Ortsteil sind also zunehmend ausgeschöpft.

Auf langfristige Sicht bleiben lediglich die Flächen der Bereitschaftspolizei und der Feuerwehr sowie der Rest des Kasernen-Geländes des Landeskommandos Bremen übrig – alle im Bereich des Niedersachsendamms gelegen. Diese stehen zurzeit und auch in absehbarer Zukunft nicht zur Verfügung, weshalb sie in dieser Studie nicht weiter einbezogen werden. Hierfür wird zunächst geplant, dass die derzeitigen Nutzungen vor Ort bleiben. Falls es hier doch in den nächsten Jahrzehnten zu Veränderungen kommt und weiterhin Wohnraumbedarf besteht, sind die Flächen aufgrund der zentralen Lage im Ortsteil, der guten Anbindung und der Einbettung in bestehende Wohnnutzungen für die Entwicklung von Wohnraum geeignet. Wichtig ist, dass hieraus zusätzlich entstehende Bedarfe der Gemeinbedarfseinrichtungen, der Nahversorgung, der Naherholung etc. aus den Flächen heraus entwickelt werden und auf den Flächen entstehen, um Kapazitäten angrenzender Einrichtungen und Infrastrukturen nicht zu sprengen. Soziale und technische Strukturen sind bereits vor Bezug von neuen

Wohnungen auszubauen und kontinuierlich qualitativ instand zu setzen.

Über die genannten Flächen hinaus zeigen sich derzeit in Huckelriede keine weiteren Potenziale für größere zusammenhängende Neubuaureale. Übrige Freiflächen sind zu schützende Grünräume wie bspw. die Kleingärten und der Huckelrieder Park oder nicht für Wohnnutzung geeignet wie etwa Gewerbeflächen an der Ecke Kornstraße / Neuenlander Straße, die starkem Verkehrslärm und -immissionen ausgesetzt sind. Daher bleiben noch die Maßnahmen Ausbau, Anbau und Aufstockung in, an und auf Bestandsgebäuden übrig. Für den Anbau an den Bestand sind in Huckelriede immer wieder in Form von Blockrandschließungen kleinere Potenziale vorhanden. Außerdem bieten sich stellenweise Möglichkeiten für die Bebauung in zweiter Reihe an, etwa in der Straße Werderhöhe. Hier ist jedoch zu beachten, dass damit zumeist eine Versiegelung einhergeht, wie auch im folgenden Beitrag zur Onlineumfrage herausgestellt wird:

„Ich unterstütze die Nachverdichtung für attraktiven Wohnungsbau von brachliegenden Gewerbeflächen. Bin aber gegen eine Bebauung von ‚großzügigen‘ Gärten, da diese eine wichtige Funktion in Puncto Biodiversität und Klimaschutz haben.“

Weitere Optionen zeigen sich beim Ausbau des Bestandes, etwa durch Ausbauten des Dachgeschosses oder durch die Aufstockung von Geschossen. An prominenter Stelle liegt die Mindernutzung an der Kreuzung Buntentorsteinweg/Kornstraße. Eine Aufstockung bzw. ein Abriss mit einer dem Stadtraum entsprechenden Maßstäblichkeit des Neubaus ist geboten und ein seit 15 Jahren verfolgtes Sanierungsziel, da das Grundstück die Huckelrieder Ortsmitte im Westen begrenzt und ein wichtiger Blickfang ist.

Bei einigen Neubauvorhaben herrschte in der Vergangenheit im Hinblick auf die Höhe der Gebäude Uneinigkeit in Huckelriede. Das Thema der Gebäudehöhen bewegt und die Frage nach dem passenden Maß für

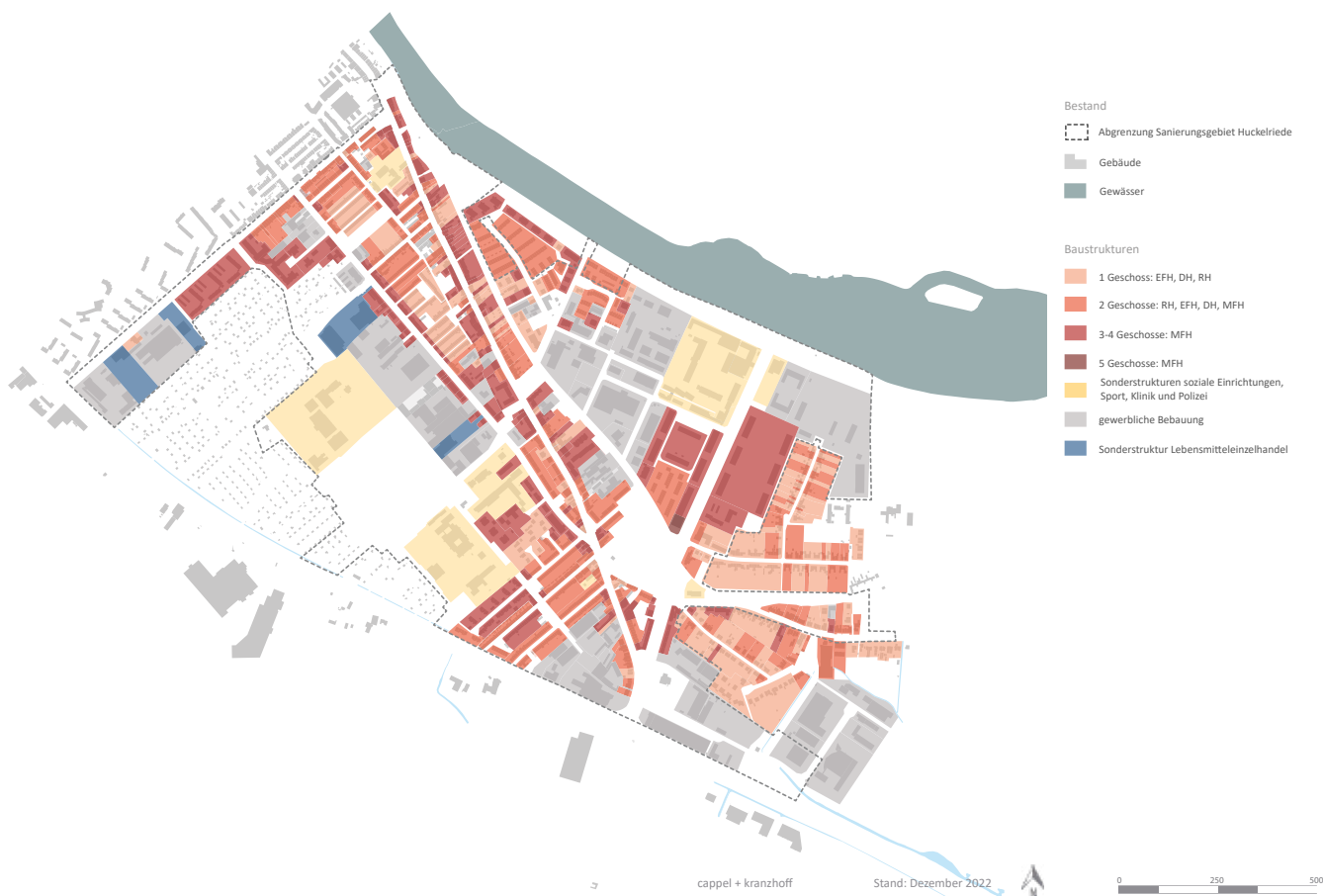


Abb. 57. Bestand Geschossigkeiten

Huckelriede wurde bei Planungen verschiedener Bauprojekte immer wieder von unterschiedlichen Seiten beleuchtet. Um diese Debatte nicht für jedes Bauprojekt erneut zu führen, entstand die Idee einer lageabhängigen Empfehlung zum städtebaulichen Maß. Um eine Empfehlung geben zu können, ist eine Analyse des Bestands der baulichen Strukturen notwendig. Die Analyse hat gezeigt, dass unterschiedliche Bebauungsstrukturen in Huckelriede vorhanden sind, die teils dicht benachbart liegen. Im östlichen Bereich des Gebiets, östlich des Niedersachsendamms, ist vermehrt eine offene Bebauung vorhanden, in erster Linie Einfamilien- und Doppelhäuser. Im Verlauf nach Westen Richtung Neustadt ist eine geschlossene Bebauung prägend, v. a. in Form von Reihen- und Mehrfamilienhäusern.

Wie in der Analyse in Kapitel 3.1 aufgezeigt, ist auch die Verteilung der Geschossigkeiten räumlich differenziert. Entlang der Hauptstraßen Kornstraße und Buntentorsteinweg, Kirchweg und Niedersachsendamms dominieren drei- und viergeschossige Gebäude. Dies ist

nicht durchgehend der Fall, dazwischen befinden sich immer wieder niedrigere Gebäude. Entlang kleinerer Wohnstraßen sind niedrigere Gebäude im Rahmen von ein bis zwei Geschossen festzustellen. Einzelne Gebäude sind höher, etwa im geplanten Kornquartier oder bei der geplanten Bebauung auf Teilbereichen der Scharnhorstkaserne.

Für die zukünftige Entwicklung von Wohngebäuden wurde in der Onlinebeteiligung geäußert, dass vier Geschosse, inklusive Staffelgeschoss, als maximale Geschossigkeit als passend für Huckelriede betrachtet werden. Der Beirat Neustadt hat in seiner Sitzung im Dezember 2021 formuliert, dass die Beiratsmitglieder die Fünfgeschossigkeit als Richtwert als maßgeblich ansehen. Nur im Ausnahmefall sollten höhere Gebäude zugelassen werden.

Trotz dieser Vorstellungen von einheitlichen Obergrenzen für den gesamten Ortsteil wird in dieser Integrierten Gesamtbetrachtung eine andere Herangehensweise vor-

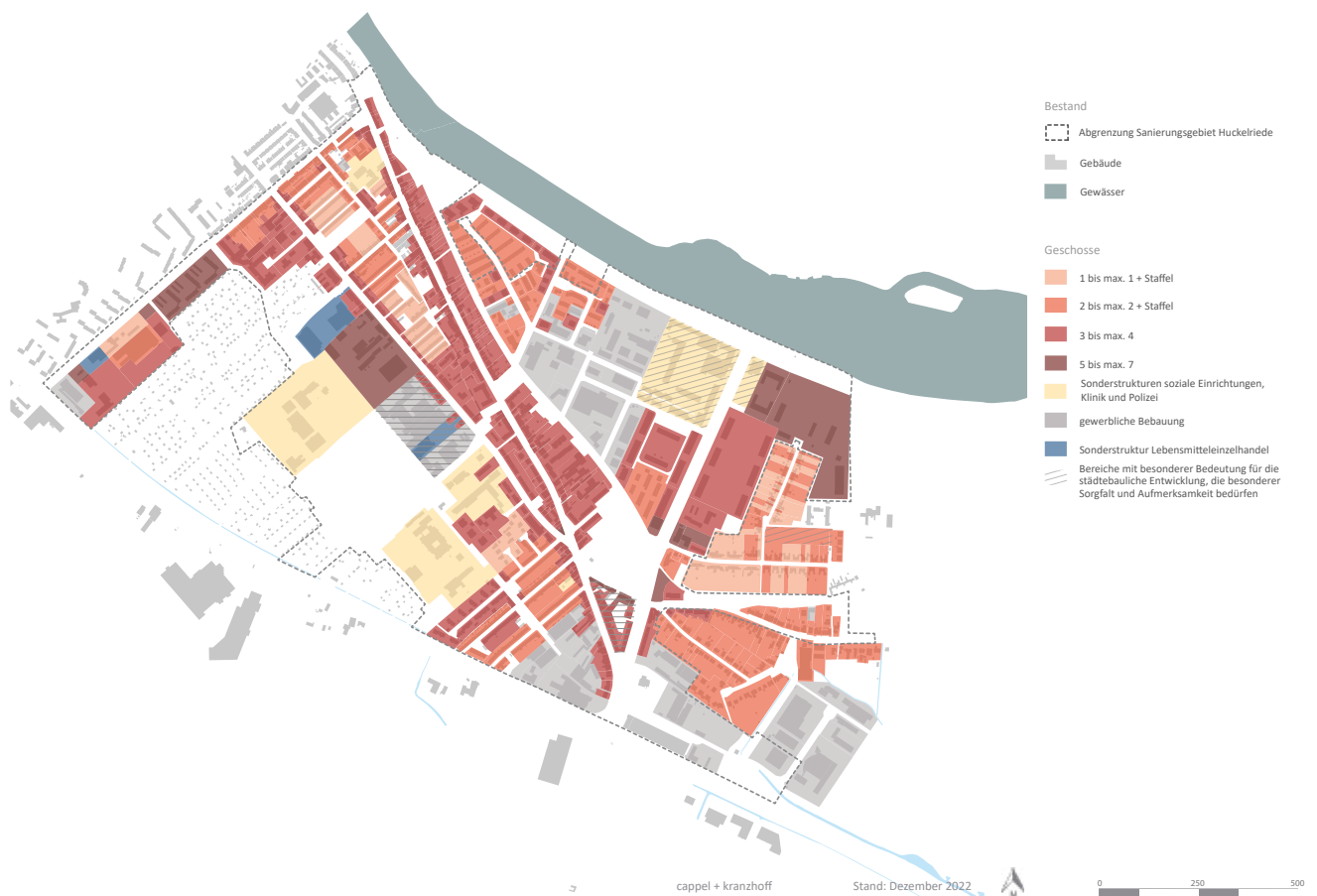


Abb. 58. Empfehlung zum städtebaulichen Maß

geschlagen. Dies hat folgenden Grund: Aus der Analyse wird eine heterogene Baustruktur ersichtlich. Eine pauschale Empfehlung einer Geschossigkeit für das gesamte Gebiet würde bedeuten, dass auch in den kleinteiligen Reihenhauszeilen eine höhere Bebauung akzeptiert würde. Dies entspricht jedoch nicht dem städtebaulichen Charakter des Gebiets. Um den unterschiedlichen Beständen in den Straßenzügen gerecht zu werden, wird statt einer pauschalen Obergrenze eine Empfehlung zum städtebaulichen Maß mit räumlicher Differenzierung vorgenommen, um den unterschiedlichen Beständen in den Straßenzügen gerecht zu werden. Die Empfehlung ist nicht als „Muss“ zu verstehen, sondern ist als städtebauliche Zielvorstellung gedacht.

Die Empfehlung orientiert sich grundsätzlich an der jetzigen Höhe der Bebauung. An den Hauptstraßen Kornstraße, Buntentorsdeich und Niedersachsendamm wird eine Bebauung von drei bis vier Geschossen vorgeschlagen, die sich auch bereits im Bestand abbildet. Stellenweise sind niedrigere Gebäude dazwischen, die somit Möglichkeiten zur Aufstockung bieten. So ist eine bestandsangepasste Nachverdichtung möglich. Hierdurch werden die Magistralen betont. Außerdem bieten sie so gleichzeitig einen Schutz für die dahinterliegende Bebauung.

Abseits der Hauptstraßen werden teils 1 bis max. 1 Geschoss plus Staffelgeschoss empfohlen, in anderen Bereichen sind 2 bis 2 Geschosse plus Staffelgeschoss passend. Auch hier ist der Bestand maßgeblich.

Neben der Herausstellung von Magistralen verdeutlichen Hochpunkte auch besondere Orte in Huckelriede. Hierzu zählt die zentrale Lage rund um den Huckelrieder Park. Dieser wichtige Ort soll auch städtebaulich hervorgehoben werden. Dies wurde mit dem Quartierszentrum bereits begonnen und kann östlich, südlich und westlich des Huckelrieder Parks fortgeführt werden. Auch auf größeren Arealen wie dem Kornquartier und der Scharnhorstkaserne, auf denen bislang keine Wohnbebauung vorhanden war, werden Gebäudehöhen von fünf bis sieben Geschossen geplant. Wichtig ist jedoch, dass diese partiell höhere Bebauung unter der Voraussetzung steht, dass ein Mehrwert für den Ortsteil geschaffen wird, bspw. über eine Erdgeschossnutzung oder eine soziale Einrichtung. Außerdem ist zu beachten, dass ein behutsamer Übergang zwischen den unterschiedlichen Geschossigkeiten stattfindet, etwa zwischen der Bebauung von Teilen der Scharnhorstkaserne und der südlich angrenzenden Bebauung der Hubertushöhe.

Für gewerbliche Bebauung ist zu berücksichtigen, dass Geschosse bei gewerblichen Bauten eine andere Höhe aufweisen als im Wohnungsbau. Außerdem können die

Geschosshöhen von Betriebsart zu Betriebsart variieren. Daher sind Geschossangaben für gewerbliche Gebäude weder untereinander noch mit den Geschossangaben für Wohnungsbauten vergleichbar. Zur Präzisierung und für eine einheitliche Höhe wird daher eine Höhe von 12 m, bezogen auf die Gebäudeoberkante, empfohlen, die auf dem Bestand basiert.

Einige Bereiche bedürfen in den kommenden Jahren einer besonderen Aufmerksamkeit. Dies hängt mit verschiedenen Aspekten zusammen. So bedarf die „Insel“ zwischen den Straßen Huckelriede, Niedersachsendamm und Kornstraße als Zentrum einer differenzierten Betrachtung, um historische Kontexte und die kleinteiligen Eigentumsverhältnisse zu berücksichtigen. Aufgrund der zentralen Lage sowie der ansässigen nahversorgungsrelevanten und publikumsbezogenen Nutzungen handelt es sich um einen Bereich, der eine besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung hat.

Weitere Bereiche von besonderer Bedeutung sind die Flächen der Bereitschaftspolizei und der Feuerwehr am Niedersachsendamm. Wie bereits dargelegt, ist hier keine Nutzungsänderung abzusehen. Falls sich dennoch Veränderungen ergeben, bedarf es besonderer Sorgfalt, da es sich um potenzielle Entwicklungsbereiche handelt.

Auch für den Bereich der gewerblichen Nutzung auf der südlichen Straßenseite der Kornstraße gilt besondere Aufmerksamkeit. In näherer Zukunft sind hier zunächst keine Nutzungsänderungen absehbar. Vielmehr gilt es hier, mittel- bis langfristig den gewerblichen Bestand aufzuwerten.

Die Abbildungen Abb. 57 und Abb. 58 ermöglichen den Vergleich zwischen den bestehenden Gebäudehöhen und der Empfehlung für das städtebauliche Maß. Es zeigt sich, dass die Charakteristik gewahrt wird und das vielfältige Nebeneinander in Huckelriede erhalten bleibt.

Bei Neubauten ist auf bedarfsorientierte Wohnangebote und Grundrisse hinzuwirken. Wichtig ist, dass der zusätzliche Wohnraum die soziale Durchmischung fördert und dafür sorgt, dass auch Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen Wohnraum finden können. Beispielhaft hierfür ist die Wohnanlage am Sterndamm in Berlin-Treptow-Köpenick. Hier wurden 31 Wohnungen und eine Demenz-WG auf ehemaligen Garagen- und Gewerbeflächen realisiert. Neben dem Fokus auf einem inklusiven Projekt stand hier v. a. die Vielfalt an Wohnungstypen im Vordergrund (Hunger et al. 2018, 29).

Ein Beispiel zur Verknüpfung von sozialen und klimatischen Aspekten sind die Johanniskirchgärten in Essen. Hier wurden sanierungsbedürftige Gebäude einer

ehemaligen Arbeitssiedlung für nahegelegene Zechen aus den 1940er Jahren modernisiert und durch Neubauten ergänzt. Das Wohnprojekt soll die Ansprüche an ein Mehrgenerationenquartier erfüllen, indem unterschiedliche Grundrisse, gemeinschaftliche Treffpunkte und Gemeinschaftsräume realisiert sowie eine Kooperation mit einem Pflegedienst eingerichtet wurde (Evonik Wohnen GmbH 2011). Zum Umgang mit anfallendem Regenwasser wurden Dauerstaubereiche eingerichtet, bepflanzte Wasserbecken, in die das Regenwasser von den Dächern abgeleitet wird. Angrenzend wurden Mulden als Versickerungsflächen auf den Grünflächen angelegt, die das auf dem Gelände entstehende Regenwasser sammeln und langsam an den Boden abgeben, sodass das Wasser dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird. Neben der ansprechenden Gestaltung der gemeinschaftlichen Freiflächen profitieren die Mieter:innen von niedrigen Nebenkosten, da keine Abwassergebühren für das Regenwasser zu entrichten sind (Schumacher u. Heiser 2015, 5).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass Bauen im Bestand und in bestehenden Nachbarschaften eher akzeptiert wird, wenn für die Menschen selbst und das Quartier ein Mehrwert entsteht. Die alleinige Schaffung von Wohnraum reicht nicht aus (Hunger 2018, 31). In Huckelriede könnten die Mehrwerte über neue Grünräume oder soziale Treffpunkte geschaffen werden, die gemeinsam genutzt werden können. Neben der Schaffung von Vorteilen für die Bewohnerschaft ist eine frühzeitige und vielfältige Beteiligung essenziell. Zur Konfliktvermeidung müssen benachbarte Eigentümer:innen und die Bevölkerung sensibel beteiligt werden (Hunger 2018, 32).

Mehrfache Innenentwicklung: Huckelrieder Quartiere ganzheitlich entwickeln

In Huckelriede besteht Bedarf nach weiterem Wohnraum. Dieser soll auf den schon in Anspruch genommenen Baulandflächen realisiert werden, um identitätsstiftende Grünräume (Weserdeich, Huckelrieder Friedensweg, Huckelrieder Park, Kleingärten) zu erhalten. Grünräume sind essenzielle Bestandteile von Huckelriede und erfüllen zahlreiche wichtige Funktionen: Sie tragen als Erholungsräume zur Stressreduktion bei, stellen Aufenthaltsräume und Treffpunkte an der frischen Luft dar und sind für alle Menschen zugänglich und öffentlich nutzbar. Insbesondere für Kinder und Jugendliche sind sie für ausreichende Bewegung und für die Sammlung von Naturerfahrungen wichtig (Kries et al. 2018, 8; Fuhrmann 2021). Auch in der Onlineumfrage zu fiktiven Zukunftsvisionen von Huckelriede wurde sehr deutlich, dass die Bebauung vorhandener Grünräume

aufgrund der dargelegten Bedeutungen von den Teilnehmenden mehrheitlich nicht mitgetragen wird.

Doch für eine ausreichende Versorgung mit Grünflächen reicht es in Gebieten mit Bevölkerungswachstum nicht aus, lediglich den Ist-Zustand zu bewahren. Eine höhere Einwohnerdichte bei gleichbleibender oder rückläufiger Größe der Grünflächen führt zu Nutzungsdruck und daher meist zu nachlassender Qualität. Bei sehr intensiver Nutzung durch verschiedene Gruppen leidet z. B. die Erholungsfunktion, bei großen Sportflächen die Biodiversität (Kries et al. 2018, 10). Daher ist ein weiterer Ausbau der Qualität und der Nutzbarmachung wichtig. Im Sinne des Klimaschutzes ist es unerlässlich, dass Grün nicht nur in den klassischen Parks vorhanden ist, sondern sich durch sämtliche Straßenräume zieht. Grüne Straßenräume mit Möglichkeiten für Aufenthalt, Spiel und Bewegung können in Teilen die größeren Grünflächen und Spielplätze entlasten und erzeugen eine angenehme Aufenthaltsqualität. Zudem trägt eine solche beispielbare Stadt zur sicheren Mobilität für Kinder bei (siehe hierzu Schwerpunktthema Mobilität).

In den Grünräumen wurden bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen, da die Aufwertung ebendieser Schwerpunkt der bisherigen Sanierungsmaßnahme war. Dementsprechend wurden schon deutliche Verbesserungen erzielt. Mit den Kleingärten im Gebiet besteht jedoch noch ein Grünraum, der bislang planerisch nicht bearbeitet wurde und Defizite wie fehlende Aufenthaltsqualität, leerstehende Parzellen und vermüllte Ecken aufweist. Bisher sind die Kleingartenanlagen als öffentliche Grünanlage wenig einladend. Angesichts der zunehmenden Bedarfe an Freiflächen bieten die Kleingärten das Potenzial, zur wohnungsnahen Grünflächenversorgung für Huckelriede beizutragen. Dabei sollen die vorhandenen kleingärtnerischen Nutzungen jedoch nicht wegfallen oder verdrängt werden, da innerstädtische Kleingärten neben ökologischen Funktionen auch eine soziale und integrative Aufgabe erfüllen. Vielmehr ist eine Öffnung der Kleingartenanlage – nicht der einzelnen Parzellen – denkbar, indem die Anlage als öffentliche Parkanlage gestaltet wird. So sollten Wegeverbindungen ausgebaut werden, um die Durchgängigkeit zu verbessern und Wege durch das Grüne abseits von Straßen zu schaffen. Wichtig sind hier die Anbindungen an die umliegenden Quartiere, sowohl an den Bestand als auch an die zukünftig entstehenden Wohnprojekte des Kornquartiers und der Bebauung auf dem ehemaligen Gelände von Koch & Bergfeld. Die Eingangsbereiche am Kirchweg und an der Neuenlander Straße bedürfen einer Aufwertung, die den Beginn der Grünräume verdeutlicht und einladend wirkt.

Die Gestaltung von Kleingartenanlagen als öffentliche Grünanlagen ist auch für andere Bremer Kleingartengebiete geplant oder wurde schon durchgeführt, etwa im Rahmen des Projekts Grüner Bremer Westen oder in der Lahnau Gießen. Im Bremer Westen wird derzeit das Kleingartengebiet „Grüner Bremer Westen“ zu einem Naherholungspark entwickelt, indem u. a. neue Wege geschaffen oder bestehende Wegeverbindungen ausgebaut, Zugänglichkeiten zu den Anlagen verbessert sowie Streuobst- und Schmetterlingswiesen auf brachgefallenen Parzellen angelegt werden (SUBV 2016, 28). Auch in Gießen wurden ähnliche Maßnahmen durchgeführt, nämlich die Schaffung eines Grünen Korridors, einem breiten Fuß- und Radweg durch Kleingärten an der Lahn, sowie öffentlichen Aufenthaltsräumen wie Spielplätzen, Wiesen und Sitzgelegenheiten. Außerdem wurden die klassischen Kleingartenparzellen durch den sogenannten Mitmach-Park Weinstadt ergänzt, der verschiedene Parzellengrößen und gärtnerische Angebote wie einen Naschgarten und Gemeinschaftsgärten beinhaltet (Meyer u. Robel 2018).

Kleingärten sind Orte des Miteinanders und dienen zudem dem Anbau von Nahrungsmitteln. Je nach Parzellengröße erfordert die Pflege einen hohen Aufwand, der nicht von allen Menschen trotz Freude am Gärtnern geleistet werden kann. Hierfür können gemeinschaftliche Gärten eine Lösung sein, in der Aufwand, aber auch Wissen miteinander geteilt werden. Dies kann auch eine Möglichkeit für leerstehende Parzellen in Huckelriede sein. Neben einer Nachnutzung von Leerstand könnten positive Effekte für das gemeinschaftliche Leben erzielt werden. Da Huckelriede ein so junger Ortsteil und Wohnort von vielen Kindern ist, sind insbesondere Projekte zum gemeinsamen Gärtnern mit Kindern sinnvoll, etwa über Kooperationen mit Schulen und Kitas, um früh Wissen über gesunde Ernährung, regionale Lebensmittel und den Anbau von Nutz- und Zierpflanzen zu vermitteln.

Ein niedrigschwelliges Erlebnis des Erntens ist in Hamburg-Alsterdorf möglich. Dort wurden Obstbäume entlang des Hauptweges durch die Anlage gepflanzt, die von allen Passant:innen geerntet werden dürfen. Infoschilder am Rande des Weges geben Auskunft zu den Sorten. Dies ist auch für Huckelriede denkbar.

Die aufgezeigten Beispiele und möglichen Ansatzpunkte haben Vorteile für die Nachbarschaften, da zusätzliche Grünräume für sie erschlossen werden. Aber auch für die Kleingartenanlagen ergeben sich Mehrwerte, da ein attraktives Umfeld der Parzellen geschaffen wird, welches das Erscheinungsbild der Anlage aufwertet und eine Reduzierung des Leerstands durch Umnutzung eintritt.

Um die Qualitäten von Freiräumen in der Planung von städtebaulichen Projekten zu berücksichtigen, hat die Stadt Hamburg Prüffragen- und Kriterien entwickelt, die bei größeren Projektentwicklungen und städtischen Verdichtungen zum Einsatz kommen. Sie richten sich sowohl an die Verwaltung als auch an Projektentwickler und Verantwortliche für Wohnungsbauprojekte. Mittels der Prüffragen wird abgefragt, inwiefern das geplante Projekt zur weiteren Freiraumqualifizierung beiträgt, Angebote für bestimmte Bevölkerungsgruppen oder gemeinschaftliche Nutzungen geschaffen werden oder inwiefern ökologische Funktionen beachtet werden. Die jeweiligen Fragen sind stets auf spezifische Projekte zuzuschneiden und die Antworten in einem größeren Kreis aus Verwaltung, Politik, Wohnungswirtschaft und Bewohner:innen zu diskutieren (BSU 2013, 85 ff.).

Ggf. ist dieses Vorgehen auch eine Herangehensweise für Huckelriede, um Wohnraumschaffung und Erhöhung der Freiraumqualitäten miteinander zu verbinden. Die Frage nach dem Einsatz von solchen Prüffragen ist jedoch nicht auf Ebene der Integrierten Gesamtbetrachtung zu beantworten, sondern bedarf einer übergeordneten Entscheidung für die Gesamtstadt.

Huckelriede mobil: Verbesserte Mobilität zu Fuß, mit dem Rad sowie Bus und Bahn

Wie bereits in den vorangegangenen Schwerpunkten ist auch das Thema Verkehr und Mobilität von der Flächenknappheit betroffen: Neben Raum für Wohnen und Grün sowie soziale Einrichtungen wird auch Raum für die Mobilität benötigt. In Huckelriede war dies in der Vergangenheit und ist auch heute weiterhin ein Thema: Insbesondere bei größeren städtebaulichen Projekten wird in der Bevölkerung befürchtet, dass diese zu einer Verkehrszunahme führen, für die bestehende Straßen nicht ausgelegt sind und der vorhandene Straßenraum nicht ausreicht.

Klar ist, dass im Bereich Mobilität und Verkehr auch in Huckelriede Veränderungen eintreten werden: durch Neubauprojekte im Städtebau, durch ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten der Menschen sowie durch außerhalb des Ortsteils liegende Verkehrsbauvorhaben, wie der Bau der A 281. Derzeit geht die Verwaltung Bremens aufgrund durchgeführter Prognosen davon aus, dass eine Entlastung für Huckelriede eintritt, da die A 281 Teile des Durchgangsverkehrs aufnimmt. Auch für die anstehenden städtebaulichen Projekte ist die bisherige Infrastruktur gemäß durchgeführter Studien und Prognosen ausreichend leistungsfähig.

Die Zunahme der Bevölkerung durch Bauprojekte bedeutet zunächst, dass mehr Menschen mobil sein wer-

den. Hieraus ergibt sich die Chance und Verpflichtung, für alle Huckelrieder:innen eine Bandbreite an guten Angeboten für alle Verkehrsmittel zu schaffen, damit sie die Mobilitätsform frei wählen können, die ihrer individuellen Lebenssituation am besten gerecht wird und unterschiedliche Anlässe für Mobilität berücksichtigt. Die Mobilität der Menschen sollte vielfältig und nachhaltig sein und nicht ausschließlich auf den eigenen Pkw ausgerichtet sein. Dies verbessert nicht nur die Mobilität einzelner, sondern hat vor allem positive Auswirkungen auf die öffentlichen Straßenräume und leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Stadt, u. a. dadurch, dass der Flächenbedarf von Bahnen, Bussen, Fahrrädern und zu Fuß Gehenden pro Person deutlich geringer als bei Pkws ist (Walter 2013, 6). Dies wird durch folgendes Zitat des Umweltbundesamts verdeutlicht:

„Bequemer Zugang zu Bussen und Straßenbahnen, sichere und komfortable Radwege, Straßen, die zum Gehen einladen: Im öffentlichen Raum unserer Städte und Gemeinden entscheidet sich, ob die Verkehrswende gelingt. Zugleich findet auf Straßen und Plätzen das gesellschaftliche Leben statt. Sowohl für die verkehrliche als auch die soziale Funktion sind die Verteilung und Gestaltung des knappen öffentlichen Raums ausschlaggebend.“ (Umweltbundesamt 2020, 6)

Heute sind die Möglichkeiten zur Fortbewegung in Huckelriede noch nicht gleichgewichtig: Kraftfahrzeuge dominieren das Verkehrsaufkommen und die Straßenräume. Für den Rad- und Fußverkehr fehlen stellenweise geeignete Wege, sodass hier keine gleichwertigen Bedingungen bestehen. Das neu entstehende Scharnhorst-Wohnquartier und die Umgebung mit der Roland-Klinik und dem Standort der Bereitschaftspolizei sind durch den ÖPNV nicht angeschlossen und bedürfen einer Anbindung, etwa über eine neue Buslinie.

Vor allem die Hauptstraßen Kornstraße, Huckelriede, Habenhauser Landstraße, Kirchweg, Buntentorsteinweg, Buntentorsdeich sind durch den fließenden Verkehr geprägt. In einigen Nebenstraßen sind es vor allem parkende Kfz, die die Straßenräume, insbesondere die schmalen Gehwege in Anspruch nehmen. Diese starken Kfz-Nutzungen und die Ausrichtung auf den MIV schmälern die Aufenthaltsqualität entscheidend. Damit Straßenräume nicht nur als Verkehrsraum für den MIV, sondern vor allem auch für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden, „müssen sie von übermäßigen Belastungen durch Kraftfahrzeuge befreit werden“ (Umweltbundesamt 2020, 7) und auch als Aufenthaltsraum verstanden werden. Auch im Bürgergutachten von 2009 wurde die Entlastung vom Durchgangsverkehr als wichtige Priorität benannt (SAFGJS & SUBVE o. J., 18). Anlass hierfür kann die prognostizierte Entlastung der

Straßen in Huckelriede durch den Bau der A 281 sein. Der dadurch potenziell weniger benötigte Raum kann für andere Nutzungen wie Fortbewegungen zu Fuß, mit dem Rad, für den Aufenthalt oder das Spielen genutzt werden.

Damit es möglich ist, eine Änderung der Straßenquerschnitte zugunsten des Fuß- und Radverkehrs vorzunehmen, sind Änderungen der Straßenfunktionen notwendig. Grundlage hierfür ist eine Definition der umliegenden Räume und Quartiere, aus der im Anschluss die Aufgaben der Straßen hervorgehen. Werden etwa Quartiere der kurzen Wege und autoarme Quartiere mitsamt Quartiersgaragen an Schnittstellen definiert, verändert sich dadurch ggf. das Verkehrsaufkommen und damit auch die Funktion aller Straßen. Dies bedarf einem engen Zusammenspiel aus Verkehr und Stadtentwicklung, weshalb eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe aus Expert:innen notwendig ist, die die besagten Räume definiert und im Anschluss Straßenfunktionen daraus ableitet.

Im darauffolgenden Schritt wird ein Verkehrskonzept erstellt, das auf den neuen Straßenfunktionen aufbaut und Lösungen in Zusammenarbeit mit lokalen Akteur:innen und der Bevölkerung erarbeitet. Das Verkehrskonzept ist notwendig, um das Thema des Verkehrs und der Mobilitätsangebote sowie -bedarfe in aller Tiefe und gebotener Detailschärfe betrachten zu können.

Im Folgenden werden Ansatzpunkte aufgezeigt, wie die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen weiter gelingen kann. Dies stellt jedoch nur einen Auftakt in die Mobilitätsgestaltung in Huckelriede dar und ist im angesprochenen Verkehrskonzept näher auszuarbeiten.

Dass die Förderung des Fuß- und Radverkehrs gewünscht ist, geht auch aus den Beteiligungsschritten hervor. Dass die Fortbewegung mit dem Auto nicht mehr vorrangig behandelt wird, wird in der Onlinebeteiligung von rund 41 % mitgetragen, von 19 % nicht. Folgende Eingabe einer teilnehmenden Person an der Onlinebeteiligung stützt die Stärkung des Umweltverbands gegenüber privaten Pkw: „Radfahren und ÖPNV haben Vorrang und müssen attraktiver werden. Privat-PKWs müssen unattraktiver werden und durch carsharing, Rad und ÖPNV ersetzt werden. [...]“ Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass die Stärkung geeigneter Alternativen zum privaten Pkw von essenzieller Bedeutung ist, wie folgender Kommentar aus der Onlinebeteiligung zeigt: „Geschäfte f. tägl. Bedarf müssen mit Fuß/Rad/Bus/Bahn gut erreichbar sein. Auto nicht verbieten, sondern Alternativen so attraktiv, dass Auto unwichtig/

überflüssig wird. Barrierefreiheit+Selbstständigkeit muss für alle gegeben sein.“

Die Bedeutung von sicheren Fuß- und Radwegen wird deutlich, insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Anteils junger Menschen in Huckelriede. Teils wird explizit gewünscht, dass diese voneinander abgegrenzt sind und separate Wege für jedes Fortbewegungsmittel bestehen. Ausreichender Raum zum Abstandhalten trägt zu einem sicheren Gefühl bei (Thiemann-Linden 2013, 40). Dieser Raum ist in Huckelriede jedoch nicht immer vorhanden und kann auch nicht überall geschaffen werden. So wird etwa in der Onlineumfrage darauf hingewiesen, dass in einigen Straßenräumen, wie im Buntentorsteinweg, nicht ausreichend Platz für Umgestaltungen ist, die eigene Wege für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr ermöglichen. Stattdessen wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, sodass der Radverkehr im fließenden Verkehr auf der Straße mitfahren könne.

Für die sichere, eigenständige Mobilität von Kindern können Elemente des Konzepts der Bespielbaren Stadt aufgegriffen werden. In diesem Konzept werden die für Kinder wichtigen Orte wie Schulen, Kindergärten und Spielplätze miteinander vernetzt und entlang des Weges Spielmöglichkeiten installiert, damit sich Kinder frei und eigenständig bewegen und spielen können. Als

Vorbild hierfür gilt die Stadt Griesheim, die sich selbst als Spielbare Stadt betitelt. Hier wurde ein Wegenetz, das alle Kinderorte miteinander verbindet, sowie entlang der Wege rund 100 Spielobjekte geschaffen (Stadtverwaltung Griesheim o. J.). Auch in Huckelriede werden mit dem Spielleitkonzept ähnliche Ansätze verfolgt. Beispielbare Wege werden für das Umfeld der Schule am Buntentorsteinweg und nahe des Kaisen-Campus als sinnvoll erachtet (SSJIS 2019, 92). Im Speziellen handelt es sich um den Buntentorsteinweg, den nördlichen Abschnitt des Kirchwegs, um den Siebenrutenweg, um die Kornstraße auf Höhe des Kaisen-Campus, um den Huckelrieder Friedensweg und um die Valckenburghstraße. Die Fortbewegung der Kinder ist auch deswegen zu fördern, da sie so bereits frühzeitig lernen, sich im öffentlichen Raum zu Fuß zu bewegen. Bei den im Spielleitkonzept benannten Straßen ist jedoch zu beachten, dass für die Installation von Spielelementen am Wegesrand teils eine Herabstufung der Straßenfunktion Voraussetzung ist.

Für die Umsetzung von Maßnahmen in Straßenräumen, die aus dem Verkehrskonzept hervorgehen könnten, eignen sich ggf. temporäre Veränderungen, um Umgestaltungen auszuprobieren und so Vor- und Nachteile zu erkennen. Außerdem erleichtern probeweise Veränderungen die Vorstellungen davon, wie eine Umgestaltung aussehen kann. So könnten etwa Parklets eingesetzt



Abb. 59. Beispielbare Elemente

werden. Hierbei handelt es sich um Erweiterungen des Gehwegs durch Aufbauten auf vormaligen Parkplätzen. Je nach Gestaltung können Sitzgelegenheiten, Spielflächen, Bepflanzungen oder Radabstellmöglichkeiten ein Parklet bilden und so den öffentlichen Raum um kosten- und konsumfreie, für alle zugängliche Aufenthaltsbereiche und Treffpunkte ergänzen. Sie sind leicht auf- und abbaubar und bieten daher die Möglichkeit, Nutzungen auszuprobieren. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass vor dem Aufbau von Parklets die Verantwortlichkeiten, Möglichkeiten und Grenzen geklärt werden. Da sich solche Fragen nicht nur in Huckelriede stellen, könnte hierfür eine Diskussion auf gesamtstädtischer Ebene gewinnbringend sein. Hilfreich kann hier ein Blick auf die Erfahrung der Stadt Stuttgart sein, in der im Rahmen eines Forschungsprojektes in Zusammenarbeit mit der Universität Stuttgart mehrere Parklets in der Stadt genehmigt, aufgestellt und wissenschaftlich begleitet wurden. Aus den Antragsverfahren wurde zwischenzeitlich ein Standardverfahren entwickelt.

Neben den Hauptstraßen ergibt sich v. a. in den Wohnstraßen des Valckenburghquartiers Handlungsbedarf, da diese durch den Hol- und Bringverkehr von Schüler:innen des Kaisen-Campus temporär stark belastet sind. Auch die Ziel- und Quellverkehre aus den Gewerbebetrieben an Korn- und Neuenlander Straße belasten das Wohnviertel weiterhin. Für beide Ziele sind

alternative oder ergänzende Erschließungen zu finden. So sollte das Gewerbegebiet ausschließlich über die Neuenlander Straße und die Kornstraße erschlossen und zur Valckenburghstraße hin gesperrt werden.

Für den Kaisen-Campus ist derzeit eine Masterplanung in Bearbeitung, die den Aus- und Umbau des Bildungsstandorts vorbereitet. Bis 2025 sind der Neubau eines Gemeinschaftshauses mitsamt Mensa, einer Sporthalle mitsamt Jugendraum, der Grundschule und eines weiteren Gebäudes für die Oberschule geplant. Darüber hinaus werden mögliche Ergänzungen im Zeithorizont von 2025 und 2035 aufgezeigt, etwa Erweiterungsoptionen für die Oberschule. Hierbei handelt es sich jedoch zunächst um grobe Perspektiven. Zudem ist zu beachten, dass die Masterplanung noch nicht vollständig abgestimmt und beschlossen ist; sie stellt einen Zwischenstand dar, der bislang zwischen Immobilien Bremen, der Senatorin für Kinder und Bildung sowie den Nutzer:innen abgestimmt ist. Neben Darstellungen der künftigen Baukörper werden in der Masterplanung auch Aussagen zur verkehrlichen Erschließung getroffen. Eine Stellplatzproblematik zeichnet sich derzeit nicht ab, die vorhandenen Stellplätze sind ausreichend. Die Anlieferung ist über die Vohnen- und Georg-Droste-Straße geplant. In diesem Bereich ist zudem die Einrichtung einer Kiss&Ride-Zone vorgesehen. Fuß- und Radwege aus allen Himmelsrichtungen erschließen den Campus und erleichtern die Anbindung zu Fuß oder mit dem Rad.



Abb. 60. Temporäre Straßenraumgestaltung

Eine weitere Erschließungsmöglichkeit über eine Anbindung von Süden wird in der Masterplanung nicht berücksichtigt, da dieser Bereich nicht Teil des Grundstücks ist. Dennoch ist denkbar, dass Teile des Hol- und Bringverkehrs über die Neuenlander Straße abgewickelt werden. Hierzu kann an der Neuenlander Straße eine weitere Kiss&Ride-Zone eingerichtet werden, die durch den geplanten Fuß- und Radweg durch den Grünzug mit dem Campus-Gelände verbunden wird. Dadurch kann das Valckenburghquartier entlastet werden. Eine Anfahrt mit dem Pkw durch den Grünzug kommt nicht in Frage, um die Grünanlagen sowie die straßenunabhängigen Wege zu schützen. Notwendige Voraussetzung für eine südliche Erschließung mittels Kiss&Ride-Zone an der Neuenlander Straße ist ein fortgeschrittener Planungsstand bezüglich der A 281 sowie ein Einfädelungsstreifen an der Neuenlander Straße.

Lebendige Mitte - Aufwertung Huckelriede Zentrum

Im zentralen Bereich Huckelriedes wurden eine Vielzahl von Aufwertungen erzielt, nämlich am Huckelrieder Park, am Huckelrieder Stadtplatz und direkt angrenzend mit der Sanierung der Umsteigestelle Huckelriede. In

unmittelbarer Nachbarschaft, in der Kornstraße zwischen Niedersachsendamm und der Vohnenstraße, sind die Verbesserungen noch nicht angekommen. Dieser Ort weist dennoch großes Potenzial auf, zu einer lebendigen Mitte Huckelriedes beizutragen. Es sind einige gastronomische Einrichtungen vorhanden, die teils über Außenbereiche verfügen und gut frequentiert sind. Durch die Nähe zur Umsteigestelle ist dieser Bereich gut angebunden und stellt, zumindest für mit dem ÖPNV Reisende, einen Eingangsort für Huckelriede dar. Problematisch ist, dass teils Leerstände und Sanierungsbedarfe bestehen und die Qualität der Einrichtungen eher gemindert ist. Dennoch ist der Bereich für die kleinteilige Versorgung vor Ort wichtig, weshalb anzustreben ist, die Geschäfte und Gastronomie zu erhalten, zu stärken, Leerstände zu reduzieren und weitere Sanierungen vorzunehmen.

Eine Möglichkeit hierfür stellt die Aufwertung des öffentlichen Raums dar, denn „mit dem Fußverkehr gedeiht auch die lokale Wirtschaft. Durch qualitative Wege, Straßen und Plätzen entlang der Einzelhandelsläden, die zum Aufenthalt einladen, profitiert auch der Handel.“ (Thiemann-Linden 2013, 38) Ein erhöhter Anteil von zu Fuß gehenden Menschen führt zur Belebung des Raumes. Entscheidend für Lebendigkeit ist sowohl die Anzahl der Menschen als auch die Dauer des Aufenthalts. Diese Dauer ist bei durchgehendem Verkehr deutlich kürzer als bei vorübergehenden Menschen, weshalb schneller Autoverkehr weniger zur Lebendigkeit beitragen kann als es langsamer Verkehr oder Passant:innen tun können (Gehl 2016, 90).

Neue Wohnbauprojekte können für die Geschäfte, Gastronomie und Dienstleistungen in Huckelriede eine Chance bieten, da der Zuzug von Bewohner:innen einen Zuzug von potenziellen Kund:innen bedeutet. Damit jedoch auch Einkäufe vor Ort getätigt werden, sind eine



Abb. 61. Parklet mit Sitzmöglichkeit

attraktive Gestaltung des Umfelds mitsamt Aufenthaltsmöglichkeiten sowie angenehme Wege notwendig.

Die Schwierigkeit in der Entwicklung des Huckelrieder Zentrums liegt darin, dass die Grundstücke im privaten Einzeleigentum sind. Große, umfangreiche Veränderungen wären im Rahmen einer erforderlichen Grundstückerneuerung sehr langwierig und mit ungewissem Ausgang behaftet. Daher bietet sich alternativ die Arbeit in und mit dem vorhandenen Bestand in der kleinteiligen Entwicklung an. Dies ist sinnvoll, da bereits in Teilen Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Es sind weitere behutsame Sanierungen anzustreben, die mit einer kleinteiligen Aufstockung im Bestand sowie der Schließung von Baulücken einhergehen können. Für konkretere Ausgestaltungen liegt bereits eine Konzeptstudie aus dem Jahr 2016 des Architekturbüros andreas schneider architekten vor, die mögliche Varianten für städtebauliche Entwicklungen und Ansätze für die Straßenraumgestaltung aufzeigt.

Voraussetzungen für positive Veränderungen in diesem Quartier sind die Kommunikation und die Zusammenarbeit mit den Eigentümer:innen und den Händler:innen vor Ort sowie deren Engagement. Außerdem hat die Stadt Einfluss auf den öffentlichen Raum. Es wird vorgeschlagen, diesen im ersten Schritt aufzuwerten, der auch als Anstoß für das Aktivwerden anderer fungieren



Abb. 62. Modaler Filter

kann. Der öffentliche Raum sollte zugunsten des Aufenthalts, des Spazierens, des Treffens und des Flanierens umgestaltet werden. Breitere Fußwege, zusätzliche Sitzmöglichkeiten, auch unabhängig von Konsum, und mehr Raum für die Außengastronomie können hierfür Maßnahmen sein. Zur Steigerung der Lebendigkeit und der Sicherheit für den Fußverkehr ist eine Verkehrsreduzierung denkbar, etwa in Form eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs. Dort ist Parken nur in gekennzeichneten Flächen oder zum Be- und Entladen erlaubt. Außerdem können Verkehrsgeschwindigkeiten von unter 20 km/h angeordnet werden. Alternativ ist auch die Einrichtung eines modalen Filters denkbar, eine bauliche Gestaltung, die durch Verschmälerung nur bestimmte Verkehrsteilnehmer:innen passieren lässt – in der Regel den Rad- und Fußverkehr. Zugunsten einer klimafreundlichen Gestaltung sind außerdem zusätzliche Straßenbäume, kleine Grünflächen und Versickerungselemente sinnvoll. Auch dieser Ansatz ist im Verkehrskonzept zu prüfen und zu vertiefen.

Wie im vorangegangenen Schwerpunkt angerissen, können hierfür probeweise Umgestaltungen in Testphasen vorgenommen werden. Kleinteilige Veränderungen können auch über den Einsatz von Parklets vorgenommen werden, die auf einzelnen Parkplätzen aufgestellt werden. Je nach Gestaltung der Parklets können in diesem Bereich zusätzliche Sitzplätze, Radabstellmöglichkeiten, Begrünungen oder Spielflächen geschaffen

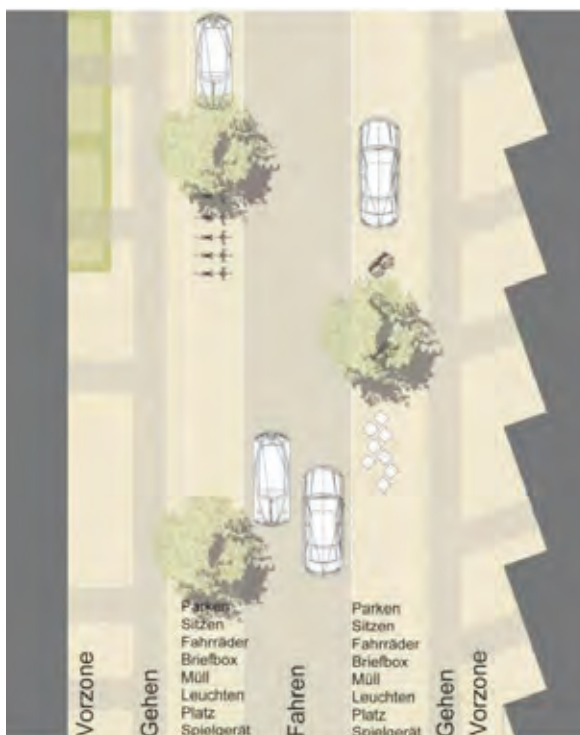


Abb. 63. Variante der Straßenraumzonierung Kornstraße (andreas schneider architekten)



Abb. 64. Variante der baulichen Entwicklung Kornstraße (andreas schneider architekten)

werden. Wichtig ist die Einbindung der Bevölkerung und wichtiger Akteur:innen wie Rettungsdiensten, Polizei, Einzelhändler:innen und den Betreibenden der Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe.

Neben der Straßenraumgestaltung ist auch die Gestaltung der Gebäudefassaden und des Mobiliars ein Aspekt, der zur Aufwertung beiträgt. Bislang ist hier keine Einheitlichkeit zu erkennen, die vorhandene Beschilderung und Bestuhlung wirkt unruhig und ist wenig ansprechend. Hierzu könnte gemeinsam mit den Händler:innen und Eigentümer:innen ein Gestaltungsleitfaden erarbeitet werden, in dem gemeinsame Richtlinien für die Gestaltung getroffen werden. Hierzu ist notwendig, dass alle Beteiligten zusammenkommen, etwa in Form eines Runden Tisches. In der Online-Befragung wird zudem auf eine bestehende Vermüllungsproblematik sowie „Farbschmierereien“ hingewiesen, die stärker sanktioniert und denen mit zusätzlichen Abfalleimern sowie häufigeren Leerungen entgegengewirkt werden sollte. Außerdem wird vonseiten einiger Teilnehmenden für die Entwicklung der Kornstraße zu bedenken gegeben, dass die Attraktivität des Gebiets auch von

den vorhandenen Angeboten abhängt. Das derzeitige Angebot mit u. a. Spielhallen und Kiosken wird als wenig attraktiv beschrieben. Stattdessen wird höherwertiger Einzelhandel gewünscht. Hier sind planungsrechtliche Instrumente für eine Nutzungsneuordnung einzusetzen, u. a. der Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros über einen Bebauungsplan.

Gewerbliche Entwicklungen und Ergänzungen des gewerblichen Bestands: Klassische Gewerbegebiete, gemischte Quartiere, Handwerkerhöfe und Co.

Ausgangspunkt für diesen Schwerpunkt ist die geringe Flächenverfügbarkeit für Entwicklungen, insbesondere für Gewerbe. In Huckelriede sind mit dem Gewerbegebiet am Werdersee und den Gewerbelagen am Eingangsbereich Kornstraße / Sielhof / Neuenlander Straße zwei funktionierende Gewerbegebiete vorhanden. Für erstgenanntes Gewerbegebiet sind weder Veränderungen absehbar noch notwendig.

Die Gewerbelagen an der Kornstraße / Neuenlander Straße weisen Mindernutzungen auf. Teils dienen die Flächen lediglich dem Abstellen von Fahrzeugen, sodass Potenziale für eine effizientere Ausnutzung der Flächen bestehen. Daher geht es hier vor allem um eine Nutzungsintensivierung der Gewerbegrundstücke, einhergehend mit einer ggf. erforderlichen gewerblichen Neuordnung der Funktionsflächen und Gebäudestrukturen. Der Standort eignet sich nicht für andere als gewerbliche Nutzungen, da durch die Neuenlander Straße und die A281 ein hohes Lärmaufkommen und eine Lagegunst aufgrund der Anbindung besteht. Zur verbesserten Ausnutzung und Verdichtung der Gewerbeflächen können Gewerbehöfe ein Mittel sein. Sie sind meist mehrgeschossig und bieten Raum für gewerbliche, voneinander unabhängige Kleinbetriebe, die handwerks- oder produktionsorientiert sind. Durch die Nähe zu anderen Betrieben entsteht ein Agglomerationsvorteil. Zudem können die Gewerbebetriebe von der verkehrsgünstigen Lage an der Neuenlander Straße bzw. A281 profitieren.

Östlich des Kornquartiers, auf der südlichen Straßenseite der Kornstraße bis zum Huckelrieder Friedensweg, sind weitere Gewerbebetriebe vorhanden. Diese sind in zweiter Reihe hinter einer Zeile aus Wohnhäusern ansässig. Auch hier sind keine Erweiterungsflächen vorhanden. Außerdem ist die zentrale Lage innerhalb Huckelriedes Fluch und Segen zugleich. Aus Gesprächen mit der Wirtschaftsförderung Bremens geht hervor, dass die Lage einerseits aufgrund der Nähe zu Kund:innen im Bremer Süden geschätzt wird; andererseits führen

An- und Abfahrten mitten durch den Orts- bzw. Stadtteil und sind daher beschwerlich.

Auf Grundlage dieser Situation am Standort kam im Prozess der Integrierten Gesamtbetrachtung die Idee auf, für diesen Bereich die konzeptuellen Ansätze der „Neuen Orte der Produktiven Stadt“ zu verfolgen, wie es bereits im angrenzenden Kornquartier der Fall ist. Die Entwicklung „Neuer Orte der Produktiven Stadt“ stellt einen Baustein des Leitbildes der durchmischten Stadt dar. Durch eine Arbeitsgruppe zwischen der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird derzeit eine Handlungsstrategie zum Leitbild der Produktiven Stadt erarbeitet. Darin werden die sogenannten „Neuen Orte der Produktiven Stadt“ definiert als Orte, in denen „[...] Arbeit in hoher räumlicher Nähe, Dichte und Vernetzung untereinander sowie zum Wohnen, zu Bildung, zu Kultur, Versorgung und Freizeitgestaltung in den urbanen Stadtquartieren [...]“ stattfindet (Senat Bremen 2021, 4). Durch die räumliche Nähe von stadtaffiner Produktion und anderen städtischen Nutzungen wie Kultur, Dienstleistungen und Wohnen können Beiträge zur Bestands- und Innenentwicklung geleistet und lokale Produktions- und Einkaufsketten ermöglicht werden (Bathen et al. 2019, 13 ff.)

Von besonderer Relevanz für die Neuen Orte der Produktiven Stadt ist die urbane Produktion als Teilbaustein des Gewerbes, dessen Anteil möglichst groß sein sollte, aber nicht 100 % betragen muss. Zur urbanen Produktion werden kleinteiliges Gewerbe in Form von Manufakturen und Handwerk gezählt, die in geringer Stückzahl materielle Produkte herstellen, etwa Möbel, Seifen, Textilien, Schmuck oder Nahrungs- und Genussmittel. Außerdem sind traditionelles Handwerk wie Klempnereien oder Tischlereien und urbane Landwirtschaft Teil der urbanen Produktion. Unter urbaner Landwirtschaft wird die Anzucht von Nahrungsmitteln in verschiedenen Formen verstanden, die die vorhandenen Flächen effektiv ausnutzt, etwa über die Nutzung von Dächern, Vorsprüngen, Hochbeeten oder in vertikal gestapelten Beeten (Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa 2022).

Neben der materiellen Produktion zeichnet sich urbane Produktion durch eine besondere öffentlichkeitswirksame Ausstrahlung aus, etwa über Event-Gastronomien, gläserne Produktion, die das Zuschauen während der Herstellung ermöglicht, oder über offene Werkstätten. Außerdem bestehen aufgrund der Nähe zu anderen Nutzungen wie Wohnen und Kultur Voraussetzungen an die Gewerbebetriebe. So sollte das Gewerbe stadtaffin sein und von der Lage in der Stadt profitieren sowie eine

Ortsverträglichkeit aufweisen, indem es emissionsarm und raumsparend ist.

Für den Bereich angrenzend an das Kornquartier wird die Entwicklungsstrategie der „Neuen Orte der Produktiven Stadt“ aufgrund der überwiegend vitalen gewerblichen Nutzung, dem grundsätzlichen Mangel an Gewerbeflächen und der Strategie der Sicherung von gewerblichen Insellagen nicht verfolgt. Gewerbliche Nutzungen sind als Arbeitgeber:innen und Produzent:innen wichtige Akteur:innen der Stadt, die im städtischen Raum zu halten sind.

Sollten sich dennoch Veränderungen auf den Flächen ergeben, ist eine Weiterentwicklung des gewerblichen Bestands entsprechend der geltenden Bauleitplanung ratsam. Im FNP sind entlang der Kornstraße gemischte Bauflächen dargestellt, im hinteren Bereich gewerbliche Bauflächen. Aufgrund der Nähe zur angrenzenden Wohnnutzung bedarf es weiterer Instrumente zur sensiblen Steuerung, welche nichtstörenden Betriebe hier angesiedelt werden sollen.

Klimafreundliches Huckelriede

Das Thema des Klimaschutzes und der Klimaanpassung betrifft das ganze Sanierungsgebiet und weist Wechselwirkungen mit den bereits genannten Handlungsfeldern, insbesondere Mobilität und Wohnraumschaffung, auf.

Was „klimafreundlich“ ist, kann an unterschiedlichen Faktoren ausgemacht werden. Einerseits ist die Ausnutzung der vorhandenen Flächen nachhaltig, wenn auf engstem Raum alle Bedürfnisse des täglichen Lebens ermöglicht werden, da keine weiten Wege zurückgelegt werden und dem Flächenverbrauch und der Zersiedelung entgegengewirkt werden. Andererseits kann eine hohe Bevölkerungsdichte und das enge Zusammenleben sozialen Stress auslösen sowie eine dichte Bebauung zu Verschattung und Behinderung der Belüftung der Stadt durch Kaltluftschneisen führen, wodurch es zu einem Aufheizen der Straßenräume und zu sogenannten Hitzeinseln kommen kann. Der sich daraus ergebende Zwiespalt könnte wie folgt überwunden werden mit der Idee der „durchwachsenen Stadt“: „Je dichter die Stadt wird, desto grüner muss sie werden, in allen Dimensionen: In den Freiflächen, den Fassaden, auf dem Dach – und in den Köpfen.“ (Czerner 2019, 260 ff.)

Wo Huckelriede dichter werden kann, wurde im ersten Schwerpunktthema empfohlen. Die Nachverdichtung mittels verschiedener Möglichkeiten wie Aufstockung im Bestand, Konversion oder Anbau auf bereits versiegelten Flächen wird empfohlen. Auf anderen Flächen kommt

die Wohnraumschaffung nicht in Frage, nämlich auf den Grünräumen wie dem Huckelrieder Park, dem Huckelrieder Friedensweg, den Kleingärten, Spiel- und Sportplätzen. Diese Flächen haben, wie im zweiten Schwerpunkt dargestellt, hohe Bedeutungen in vielerlei Hinsicht, etwa aufgrund ihrer Erholungs- und Belüftungsfunktionen. Außerdem wurde im zweiten Schwerpunkt aufgezeigt, wie Huckelriede grüner werden kann. Dieses soll hier nun vertieft werden.

Da Grünflächen eine so wichtige Bedeutung für den Klimaschutz durch Luftfiltrierung und Sauerstoffzeugung haben, werden sie in allen Bereichen der Stadt und in allen Straßenräumen benötigt. Grünflächen meint hier jedoch nicht nur den klassischen Park wie z. B. den Huckelrieder Park, sondern Grün in allen erdenklichen Formen: an Fassaden, auf Dächern von Gebäuden oder Haltestellen und auf Mittel- und Randstreifen der Straßen (Czerner 2019, 260 ff.). Es ist nicht ausreichend, einzig auf größere Grünbereiche wie Parks oder Grünzüge zu setzen, da jede Straße und die sich dort aufhaltenden Menschen Feinstaubbelastungen ausgesetzt sind. Daher bedarf es intensiv grüner Straßenräume, mit Straßenbäumen, Fassadenbegrünung und Straßenbegleitgrün mit Blühpflanzen, Gehölzen und Sträuchern. Besonders hoch ist die Belastung in Straßenräumen mit Grenzbebauung – einem nahtlosen Übergang zwischen Gehweg und Gebäude ohne Vorgarten o. ä. Hier fehlt die Filter-



Abb. 65. Fassadenbegrünung

funktion einer Bepflanzung deutlich (ebd.). Dies trifft auf die Kornstraße, den Buntentorsteinweg, den Kirchweg, die Wähmannstraße, die Kleiststraße, die Hardenbergstraße, die Tieckstraße, die Willigstraße, die Vohnenstraße und die Straße Huckelriede zu. In anderen Straßen wie der Nollendorfer Straße und der Georg-Droste-Straße sind einige Vorgärten der dortigen Reihenhäuser bepflanzt, während andere versiegelt sind. Im Gewerbegebiet Huckelriede sind zwar Grünflächen zwischen einigen Gebäuden und den Straßen vorhanden, aber es fehlen teils Straßenbäume als Schattenspende.

In den benannten Bereichen bestehen jedoch teils große Hürden, die einer verstärkten Begrünung entgegenstehen. Bei den schmalen Straßenquerschnitten wie etwa in der Kleiststraße fehlt es schlichtweg an ausreichendem Platz. Darüber hinaus erschweren unterirdische Versorgungsleitungen die Pflanzungen, insbesondere von tiefwurzelnden Bäumen. Daher sind Alternativen notwendig, die sowohl im Bereich des Wurzelwerks als auch des Kronendurchmessers mit den schmalen Straßenräumen und der vorhandenen Infrastruktur verträglich sind. Dies kann über Pflanzelemente in Trögen sichergestellt werden. Hier können auch kleine Sitzmöglichkeiten angegliedert werden. Geeignete Orte können auch in Zusammenarbeit mit den Bewohner:innen gefunden werden, etwa über mobile begrünte Standorte, die durch den Ortsteil wandern. Vorbild hierfür ist die Stadt München, die mit dem Projekt „Bank&Baum“



Abb. 66. Straßenraumbegrünung

ähnliches durchgeführt hat. Auf Basis einer Analyse der vorhandenen Wegebeziehungen und den Bedarfen der Anwohner:innen wurden potenzielle Standorte identifiziert, die im nächsten Schritt mit einer mobilen Bank und einem mobilen Baum ausgestattet wurden. Die jeweiligen Standorte wurden von Bewohner:innen bewertet und aus ihnen die Standorte ausgewählt, die den größten Anklang fanden und mit einer dauerhaften Installation von Bank und Baum versehen werden (Landschaftsplanung München 2013).

In Bereichen mit geringen Möglichkeiten im Straßenraum bieten zudem Dach- und Fassadenbegrünung eine Möglichkeit zur Begrünung an. In Berlin-Pankow wurden bspw. im Bauprojekt von zanderrotharchitekten tiefe Pflanztröge auf Balkonen eingeplant, um das Grün in den Stockwerken fortzusetzen. Die Umsetzung solcher Ideen ist jedoch abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen und gelingt in einem Neubau einfacher als im Bestand.

In den Straßenräumen selbst ist neben einer intensiven Begrünung als Schattenspende und Luftfilter auch der Aufbruch von Versiegelung für die Regenwasserrückhaltung von Relevanz. So kann Wasser gespeichert und eine Reduzierung der Kanalbelastung erreicht werden (Czerner 2019, 260 ff.). Entsiegelungen und eine intensive Begrünung sind auch auf den privaten Grundstücken von Relevanz. Hier sind die direkten Einflussmöglichkeiten durch die Stadt gering, weshalb auf Information und Kommunikation gesetzt werden sollte. Eine zusätzliche Möglichkeit kann die Ausweisung einer Grünflächenzahl in Bebauungsplänen sein, die Aufschluss über einen zu realisierenden Anteil an Grün gibt, abhängig von Summe der Fassadenflächen, der Dachflächen und der zum Außenraum offenen Grundstücksflächen, sodass höhere Dichte nicht gleich weniger Grün bedeutet (Czerner 2019, 260 ff.). Außerdem können in Bebauungsplänen mittels örtlicher Bauvorschriften Vorgaben zur Implementierung von Dach- und Fassadenbegrünungen festgesetzt werden. Hier handelt es sich jedoch lediglich um eine Umsetzungspflicht, die bei Neubauten oder Veränderungen im Bestand greift.

Neben einer starken Durchgrünung tragen weitere Aspekte zum Klimaschutz bei. So sollten die öffentlichen und privaten Grünflächen einen Beitrag zur Biodiversität leisten, etwa durch die Anlage von insektenfreundlichen Bepflanzungen wie Blühwiesen und naturnah gestalteten Flächen mit geringem Pflegeaufwand. Dies wird in der Online-Umfrage teils befürwortet. Wege in öffentlichen Grünanlagen sind mit versickerungsfähigem Material auszustatten und so zu gestalten, dass sie die Ableitung von Niederschlägen in die Begrünung ermöglichen.

Um Klimaschutz zu lehren, können Kooperationen mit den Bildungseinrichtungen des Stadtteils umgesetzt werden. Außerdem von Bedeutung ist die Einsparung von Energien. Hierzu sind weiterhin Gebäudesanierungen voranzutreiben. Ein direkter Einfluss besteht bei öffentlichen Gebäuden wie Schulen und Kitas. Indirekt, über Informationsbereitstellung und etwaige Unterstützung bei der Umsetzung und Finanzierungsfindung, können Sanierungen von privaten Wohngebäuden und Gewerbebauten gefördert werden.

6 Schlüsselprojekte für Huckelriede 203X



Steckbriefe für die wichtigsten Maßnahmen

In Huckelriede wurde bereits eine Vielzahl von baulichen und sozial-integrativen Einzelmaßnahmen umgesetzt. Mit den im Folgenden aufgeführten Schlüsselprojekten werden die Maßnahmen benannt, die für die Zeit nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme von großer Bedeutung sind.

Für die folgenden Schlüsselprojekte bedarf es teilweise noch einer Absicherung der erforderlichen Haushaltsmittel oder auch der Bereitstellung personeller Kapazitäten in den jeweils zuständigen Fachbehörden.

Mobilitätskonzept für Huckelriede

Kurzbeschreibung

Für Huckelriede soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden, in dem die in den Schwerpunktbereichen benannten Aspekte sowie die Zielformulierungen vertieft werden sollen. Zentrale Aspekte, die im Rahmen des Konzepts bearbeitet, geklärt und mit Lösungsvorschlägen versehen werden sollen, sind

- Herabstufungen der Straßenhierarchien, u. a. durch den Bau der A 281, sowie Definition der Funktionen der Straßenräume und anschließende Veränderung der Straßenquerschnitte zugunsten des Umweltverbunds
- Einrichtung separater Wege für den Fuß- und für den Radverkehr
- Reduzierbarkeit des Durchgangsverkehrs
- Verkehrsberuhigung des südlichen Abschnitts der Kornstraße zwischen Einmündung Huckelriede und Niedersachsendam (siehe Maßnahme „Aufwertung und Entschleunigung des Straßenraums des südlichen Abschnitts der Kornstraße zwischen Vohnenstraße und Niedersachsendam“)
- Ausweisung von autoarmen Quartieren
- Potenzialuntersuchung und Standortsuche für Quartiersgaragen
- Anpassung und Optimierung des Parkplatzangebots
- Identifikation von Standorten für Elemente der beispielbaren Stadt auf Basis des Spielleitkonzepts Neustadt
- Begrünung der Straßenräume durch Pflanzelemente (unter Berücksichtigung des Handlungskonzepts Stadtbäume)

Insbesondere zur Definition der Straßenräume ist eine enge Zusammenarbeit mit der Stadtplanung notwendig, da die Straßenfunktionen durch die Funktionalitäten in der Stadtplanung bestimmt werden. Hierzu bietet sich vorab die Bildung einer Arbeitsgruppe aus den Referaten Stadtplanung und Verkehr an, in der die Räume definiert werden. Hieran schließt das Mobilitätskonzept an.

Sowohl bei der Erarbeitung des Konzepts als auch bei der anschließenden Umsetzung der Inhalte ist die Bevölkerung zu beteiligen.

Mobilitätskonzept für Huckelriede

Zielstellung	Reduzierung des Durchgangverkehrs und Ausrichtung der Straßenräume auf Erschließung; Aufwertung von Wohnstraßen und Straßenräumen; Förderung des Umweltverbunds zur Reduzierung der Umwelt- und Klimabelastungen durch Straßenverkehr
Akteur:innen	Referat Stadtplanung, Bauordnung, Referat Verkehr, Amt für Straßen und Verkehr
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Ja, durch Konzeptentwicklungen zur Förderung des Umweltverbunds
Umsetzungshorizont und Priorität	Kurzfristig; hoch
Mögliche Finanzierung	Förderprogramm Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Aufstellung bzw. Anpassung von Bebauungsplänen

Kurzbeschreibung	Für den Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros im Bereich zwischen der südlichen Kornstraße sowie der Straße Huckelriede sollen Bebauungspläne aufgestellt werden. Auch für die Implementierung von Dach- und Fassadenbegrünung sind Festsetzungen mittels örtlicher Bauvorschriften passend. Je nach Bereich ist hierfür eine Neuaufstellung oder eine Anpassung notwendig.
Zielstellung	Schaffung eines attraktiven Einkaufsbereiches und Aufwertung von Erdgeschossflächen; Herausbildung und Stärkung einer vitalen Ortsmitte „Huckelriede“ Klimafolgeanpassungen von Privaten wie Dach-, Fassadenbegrünung und Entsiegelung fördern
Akteur:innen	Referat Stadtplanung, Bauordnung
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Ja, durch die Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung
Umsetzungshorizont und Priorität	Langfristig; mittel

Aufstellung von Erhaltungssatzungen

Kurzbeschreibung	<p>Zum Schutz der vorhandenen Bebauung und für den Erhalt der städtebaulichen Eigenart soll eine Erhaltungssatzung für die Bebauung in den Straßen Im Grünen Winkel, Rosenpfad, Bei den fünf Giebeln sowie Stiller Weg aufgestellt werden. Die dortige Bebauung wird durch eingeschossige Reihenhäuser geprägt, die in parallel verlaufenden fünf Straßenräumen angeordnet sind. Bunte Fassaden, Vorgärten sowie Dachgauben ziehen sich durch das Gebiet.</p> <p>Durch Genehmigungsvorbehalte für Rückbau, Änderung, Nutzungsänderung sowie Errichtung von Bauten können Fremdkörper im Gebiet vermieden werden.</p> <p>Für den Bereich der Mehrfamilienhäuser auf der westlichen Seite des Niedersachsendamms, nördlich des Cambrai-Dreiecks, sollte eine Erhaltungssatzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung (auch bekannt als soziale Erhaltungssatzung oder Milieuschutzsatzung) aufgestellt werden. Die Wohnungen stellen wichtigen günstigen Wohnraum, v. a. für Familien, dar. Für zwei der sechs Gebäude laufen 2023/2024 die Mietpreisbindungen aus. Der Wohnungs- und Mietpreisbestand soll mittels der sozialen Erhaltungssatzung gesichert werden. Indem Genehmigungsvorbehalte für Veränderungen der Wohnfläche bestehen, können Modernisierungsvorhaben, die zu Mieterhöhungen führen würden, eingeschränkt werden. Eine Ausweitung auf weitere Bereiche Huckelriedes ist zu prüfen.</p>
Zielstellung	Erhalt der Wohnfunktion; Erhalt und Aufwertung historischer Gebäude und Bauungsstrukturen; Schaffung von leistbarem, qualitativem, barrierefreiem Wohnraum mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen, -zuschnitten und -konzepten
Akteur:innen	Referat Stadtplanung, Bauordnung, ggf. Referat Soziale Stadtentwicklung
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Nein
Umsetzungshorizont und Priorität	Kurzfristig in Bezug auf die soziale Erhaltungsverordnung im Bereich Niedersachsendamm, mittel- bis langfristig in Bezug auf die städtebauliche Erhaltungsverordnung; mittel

Einrichtung einer Busanbindung zur Erschließung des Scharnhorstquartiers

Kurzbeschreibung	Der nördliche Niedersachsendamm ist bislang nur unzureichend mit dem ÖPNV erschlossen. Hier ist eine Busanbindung einzurichten, um den Bewohner:innen des neuen Wohnquartiers auf Teilen des Areals der Scharnhorstkaserne den Anschluss an das ÖPNV-Netz zu ermöglichen.
Zielstellung	Förderung des Umweltverbunds zur Reduzierung der Umwelt- und Klimabelastungen durch Straßenverkehr
Akteur:innen	Bremer Straßenbahn AG, Referat Verkehr
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Ja, durch die Förderung des Umweltverbunds
Umsetzungshorizont und Priorität	Kurzfristig; hoch

Einrichtung von Querungshilfen

Kurzbeschreibung

Insbesondere in der Nähe von sozialen Einrichtungen sowie öffentlichen Grünräumen und Spielplätzen werden Querungen für den Fußverkehr benötigt. An folgenden Orten sollen neue Querungen eingerichtet oder bestehende Querungen für den Fußverkehr optimiert werden:

- Kreuzungsbereich Huckelriede, Kornstraße und Buntentorsteinweg
- Kreuzung Buntentorsdeich und Niedersachsendamm (Verbindung vom Quartierszentrum zum Huckelrieder Park)
- Buntentorsdeich auf Höhe des Huckelrieder Friedenswegs
- Buntentorsteinweg auf Höhe des Huckelrieder Friedenswegs
- Buntentorsteinweg auf Höhe des Deichscharts
- Kornstraße auf Höhe des Spielplatzes Tieckstraße
- Kirchweg auf Höhe der Gastfeldstraße
- Kirchweg auf Höhe des Fabrikweg
- Kirchweg auf Höhe des Geländes der ehemaligen Silberwarenfabrik

Die Art der Querungshilfen ist unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren wie der Funktion der Straße und dem Verkehrsaufkommen auszdifferenzieren. Für die Funktion der Straßen ist das Mobilitätskonzept maßgeblich.

Zielstellung

Attraktive, sichere Wege und Übergänge für den Fußverkehr schaffen und Verbindungen herstellen; Förderung des Umweltverbunds zur Reduzierung der Umwelt- und Klimabelastungen durch Straßenverkehr

Akteur:innen

Referat Verkehr, Amt für Straßen und Verkehr

Beitrag zum Klimaschutz/ -anpassung

Ja, durch Förderung des Fußverkehrs

Umsetzungshorizont und Priorität

Mittelfristig; mittel

Instandsetzung und Gestaltung von Fuß- und Radwegen

Kurzbeschreibung

Substanzmängel an Fuß- und Radwegoberflächen sollen behoben und gestalterisch angepasst werden. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Erfüllung der Anforderungen an Barrierefreiheit, an die Aufnahme von Niederschlagswasser und die Schulwegsicherheit.

Die Instandsetzung und Gestaltung sind erforderlich auf folgenden Wegen:

- Kirchweg
- Kornstraße
- Buntentorsteinweg
- Habenhauser Landstraße
- Am Sieldeich
- Buntentorsdeich. Für diese wichtige Verbindung zur Innenstadt ist neben der Radwegequalität auch die Fortsetzung der Beleuchtung von Bedeutung.
- Entlang des Werdersees. Hier ist v. a. eine Beleuchtung notwendig und mit den Belangen des Artenschutzes abzustimmen.
- Wegeverbindungen durch die Kleingärten: Neuenlander Straße – Kaisen-Campus – Kirchweg (siehe hierzu auch die Maßnahme „Aufwertung und Gestaltung der Kleingartenanlage als Kleingartenpark“)

Instandsetzung und Gestaltung von Fuß- und Radwegen

Zielstellung	Radwege sicher ausbauen und qualifizieren, Fahrradinfrastruktur ausbauen; Attraktive, sichere Wege und Übergänge für den Fußverkehr schaffen und Verbindungen herstellen; Barrierefreiheit schaffen; Förderung des Umweltverbunds zur Reduzierung der Umwelt- und Klimabelastungen durch Straßenverkehr
Akteur:innen	Referat Verkehr, Referat Grünordnung, Amt für Straßen und Verkehr
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Ja, durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie durch Maßnahmen zur Aufnahme von Niederschlagswasser
Umsetzungshorizont und Priorität	Mittelfristig; hoch
Mögliche Finanzierung	Sonderprogramm „Stadt und Land“

Gestaltungsleitfaden für die Kornstraße zwischen Vohnenstraße und Niedersachsendamm

Kurzbeschreibung	Für den südlichen Abschnitt der Kornstraße zwischen Vohnenstraße und Niedersachsendamm soll ein Gestaltungsleitfaden entwickelt werden, der Empfehlungen für eine einheitliche, ansprechende Gestaltung des Raumes und der angrenzenden Geschäftseinheiten enthält. Es sollten darin Aussagen zur Fassadengestaltung, dem Umgang mit Außenwerbung und zu einer einheitlichen Möblierung der Außengastronomie getroffen werden. Der Leitfaden soll mit den Menschen vor Ort erarbeitet werden. Hierzu eignet sich die Gründung eines runden Tisches, der sich aus Geschäftsinhaber:innen, Gebäudeeigentümer:innen und Zuständigen der Stadt Bremen zusammensetzt. Der runde Tisch ist auch bei weiteren Maßnahmen im Bereich der südlichen Kornstraße zu beteiligen.
Zielstellung	Schaffung eines attraktiven Einkaufsbereiches und Aufwertung von Erdgeschossflächen; Herausbildung und Stärkung einer vitalen Ortsmitte „Huckelriede“
Akteur:innen	Geschäftsinhaber:innen, Gebäudeeigentümer:innen, Referat Stadtplanung
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Nein
Umsetzungshorizont und Priorität	Mittelfristig; mittel

Aufwertung und Entschleunigung des Straßenraums des südlichen Abschnitts der Kornstraße zwischen Vohnenstraße und Niedersachsendamm

Kurzbeschreibung

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts sind verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung der Kornstraße zwischen den Straßen Vohnenstraße und Niedersachsendamm zu prüfen, etwa die Herstellung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, einer Shared-Space-Zone oder der Einsatz von modalen Filtern. Je nach Ergebnis des Mobilitätskonzepts sind entsprechend Anpassungen des Straßenraums vorzunehmen.

Neben der Verkehrsberuhigung ist eine gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Passant:innen wichtig, um die Ortsmitte als Einkaufsort zu attraktiveren und somit die dortigen Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe zu stärken. Es bedarf zusätzlichem Raum für den Fußverkehr und den Aufenthalt, der durch eine Umstrukturierung des Raums erzielt werden kann. Hierzu kann auf die Studie des Büros andreas schneider architekten zurückgegriffen werden, die eine geeignete Grundlage darstellt. Darin wird aufgezeigt, wie mittels einer Zonierung des Straßenraums und einer Erneuerung der Bodenbeläge sowohl Gestaltung als auch Raumstruktur verbessert werden können.

Darüber hinaus ist eine einheitliche Gestaltung der Straßenmöblierung notwendig, um einen zusammenhängenden Geschäftsbereich herzustellen. Hierzu gehören zusätzliche Sitzgelegenheiten, Abfalleimer, Fahrradabstellanlagen und eine insektenfreundliche Beleuchtung. Außerdem erhöhen weitere Begrünungselemente die Aufenthaltsqualität und verbessern das Stadtklima. Bei Problemen mit unterirdischen Versorgungsleitungen ist ein Einsatz von Pflanzkübeln zu wählen.

Zielstellung

Herausbildung und Stärkung einer vitalen Ortsmitte „Huckelriede“

Akteur:innen

Referat Verkehr, Referat Stadtplanung, Bauordnung, Amt für Straßen und Verkehr

Beitrag zum Klimaschutz/ -anpassung

Ja, durch Stärkung des Fußverkehrs sowie durch zusätzliche Begrünung

Umsetzungshorizont und Priorität

Mittelfristig; hoch

Aufwertung und Gestaltung der Kleingartenanlage als Kleingartenpark

Kurzbeschreibung	<p>Die Maßnahme sieht die Schaffung eines Kleingartenparks vor, um die eher abgekapselte Kleingartenanlage für die Bevölkerung zu öffnen und als durchgängige öffentliche Parkanlage zu gestalten, die Möglichkeiten zum Aufenthalt und zur Erholung bietet. Bei wachsender Bevölkerung durch den angrenzenden Wohnungsneubau leistet die Maßnahme einen Beitrag zur Kompensation des zusätzlichen Bedarfs an öffentlichen Grünflächen. Die bestehenden Parzellen sollen erhalten bleiben und der Bestand qualitativ verbessert werden. Hierzu sind folgende Bausteine notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung des Rahmengrüns der Anlage • Ausbau und Begradigung der Wegeverbindungen. Hierzu ist ggf. der Ankauf von Parzellen notwendig. • Gestaltung und Aufwertung der Eingangsbereiche an der Neuenlander Straße und am Kirchweg (Eingangsbereich an der Neuenlander Straße ist in Verbindung mit der Schaffung einer Kiss&Ride-Zone zu planen) • Aufwertung des Teichs im Eingangsbereich Neuenlander Straße • Pflanzung von Obstbäumen und -sträuchern entlang der Wege • Ergänzung von Beschilderung • Installation insektenschonender Beleuchtung <p>Bei langfristig leerstehenden Parzellen ist zu prüfen, inwiefern diese durch gemeinschaftliche Gärtnerprojekte nachgenutzt werden können. Hierfür ist zu bedenken, dass eine professionelle Anleitung und Begleitung notwendig.</p>
-------------------------	---

Zielstellung	Gewährleistung von Kaltluftschneisen; Anlage von Grünbereichen mit hohem Wert für Artenvielfalt; Gestaltung von Eingangsbereichen; Aufwertung, Ausbau und Pflege von Grünachsen; Aufwertung, Ausbau und Pflege von Spiel-, Sport- und Grünflächen
Akteur:innen	Referat Grünordnung, Kleingartenvereine
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Ja, durch Stärkung des Fußverkehrs und durch Pflanzung zusätzlicher Bäume
Umsetzungshorizont und Priorität	Mittelfristig; hoch

Einrichtung einer Kiss&Ride-Zone an der Neuenlander Straße

Kurzbeschreibung	An der Neuenlander Straße soll eine Kiss-and-Ride-Zone für den Hol- und Bringverkehr der Schüler:innen des Kaisen-Campus eingerichtet werden. Von dort können Kinder über den auszubauenden Fuß- und Radweg zur Schule gehen. Diese Erschließung von Süden soll zur Entlastung des Valckenburghquartiers beitragen. Voraussetzungen hierfür sind ein Baufortschritt der A 281 sowie eine Lösung für einen Einfädungstreifen auf die Neuenlander Straße.
Zielstellung	Entlastung des Valckenburghquartiers von Hol- und Bringverkehren des Kaisen-Campus
Akteur:innen	Referat Verkehr, Referat Grünordnung, Amt für Straßen und Verkehr, Wilhelm-Kaisen-Schule, Helene-Kaisen-Schule
Beitrag zum Klimaschutz/-anpassung	Nein
Umsetzungshorizont und Priorität	Langfristig; mittel

Bremen - Huckelriede/Sielhof



Abb. 67. Plan Schlüsselmaßnahmen

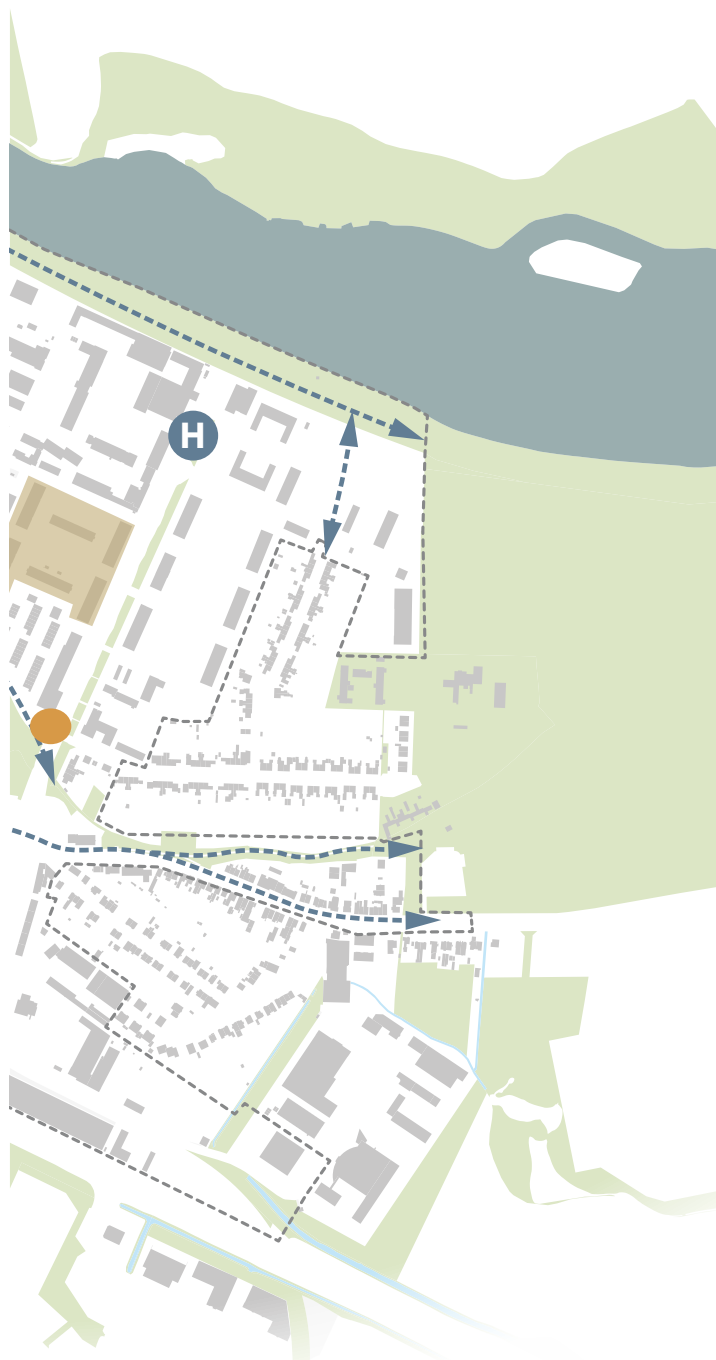
Schlüsselmaßnahmen

Legende

Mobilitätskonzept

Aufstellung bzw. Anpassung von Bebauungsplänen

- Aufstellung soziale Erhaltungssatzung
- Aufstellung städtebauliche Erhaltungssatzung
- H Einrichtung einer Busanbindung zur Erschließung des Scharnhorstquartiers
- Einrichtung von Querungshilfen
- Instandsetzung und Gestaltung von Fuß- und Radwegen
- Gestaltungsleitfaden für die Kornstraße zwischen Vohnenstraße und Niedersachsendam
- Aufwertung und Entschleunigung des Straßenraums des südlichen Abschnitts der Kornstraße zwischen Vohnenstraße und Niedersachsendam
- Aufwertung und Gestaltung der Kleingartenanlage als Kleingartenpark
- Einrichtung einer Kiss&Ride-Zone an der Neuenlander Straße



Bestand

- Abgrenzung Sanierungsgebiet Huckelriede/Sielhof
- Gebäude
- Gewässer
- Grünflächen



7 Anlagen und Verzeichnisse



7.1. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.	Verortung des Sanierungsgebiets	13
Abb. 2.	Altersstruktur im Vergleich	15
Abb. 3.	Bevölkerungsvorausberechnung bis 2028	16
Abb. 4.	Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersgruppen in Prozent	17
Abb. 5.	Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan	18
Abb. 6.	Übersicht über Bebauungspläne	19
Abb. 7.	Kleinteilige Gebäudehöhen und -strukturen	26
Abb. 8.	Schwarzplan	26
Abb. 9.	Cambrai-Dreieck 2011 (Claus Gieseler)	27
Abb. 10.	Cambrai-Dreieck 2020	27
Abb. 11.	Städtebaulicher Entwurf Koch & Bergfeld (Architekten_FSB)	29
Abb. 12.	Lageplan Scharnhorst-Quartier (gruppeomp)	30
Abb. 13.	Visualisierung Laube Scharnhorst-Quartier (gruppeomp)	30
Abb. 14.	Visualisierung Freiraum Scharnhorst-Quartier (gruppeomp)	31
Abb. 15.	Anzahl der Wohnungen in Huckelriede nach Raumanzahl	32
Abb. 16.	Geschossigkeiten im Bestand	33
Abb. 17.	Plan Gebäude und Nutzungen	34
Abb. 18.	Huckelrieder Park vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)	35
Abb. 19.	Huckelrieder Park nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)	35
Abb. 20.	Spielplatz im Huckelrieder Park vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)	36
Abb. 21.	Stadtplatz nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)	36
Abb. 22.	Nördlicher Endpunkt des Niedersachsendamms vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)	37
Abb. 23.	Nördlicher Endpunkt des Niedersachsendamms nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)	37
Abb. 24.	Huckelrieder Friedensweg	38
Abb. 25.	Valckenburghstraße	39
Abb. 26.	Zirkusschule Jokes	39
Abb. 27.	Öffentliche Toilette am Werdersee (Iris Bryson)	40
Abb. 28.	Kiosk am Werdersee	40
Abb. 29.	Neues Mobiliar am Werdersee (Iris Bryson)	41
Abb. 30.	Wasserzugang am Werdersee nach der Sanierung (Iris Bryson)	41
Abb. 31.	Zigarrenmacherplatz vor der Sanierung	41
Abb. 32.	Plan Grünflächen	43
Abb. 33.	Umsteigestelle vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)	44
Abb. 34.	Umsteigestelle nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)	44
Abb. 35.	Niedersachsendamm Süd nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)	46
Abb. 36.	Rasengleis (Claus Gieseler)	46
Abb. 37.	Niedersachsendamm Nord vor der Umgestaltung (Claus Gieseler)	47
Abb. 38.	Niedersachsendamm Nord nach der Umgestaltung (Claus Gieseler)	47

Abb. 39.	Schlegelstraße	48
Abb. 40.	Buntentorsteinweg	49
Abb. 41.	Plan Verkehr - MIV und ÖPNV	51
Abb. 42.	Plan Verkehr - Rad- und Fußverkehr	51
Abb. 43.	Verkaufsfläche im Einzelhandel in Huckelriede	52
Abb. 44.	Plan Nahversorgung	53
Abb. 45.	Gastronomie in der Kornstraße	54
Abb. 46.	Wilhelm-Kaisen-Schule	56
Abb. 47.	Masterplan Kaisen-Campus: Ausbau der Oberschule, Neubau von Grundschule und Sporthalle (gmp)	57
Abb. 48.	Verkehrsübungsplatz der Grundschule Buntentorsdeich	57
Abb. 49.	Quartierszentrum am Niedersachsendamm 20a	59
Abb. 51.	Plan Bildung, Soziales, Kultur und Freizeit	59
Abb. 50.	Eingang Quartierstreff (Niedersachsendamm 42)	59
Abb. 52.	Plan Gesundheit und Sport	60
Abb. 53.	Überflutungsgefährdete Bereiche bei extremem Starkregen (Freie Hansestadt Bremen o. J. a)	61
Abb. 54.	Arbeitskarte	70
Abb. 55.	Leitbild	77
Abb. 56.	Plan Zielkonzept	82
Abb. 57.	Bestand Geschossigkeiten	86
Abb. 58.	Empfehlung zum städtebaulichen Maß	87
Abb. 59.	Bespielbare Elemente	92
Abb. 60.	Temporäre Straßenraumgestaltung	93
Abb. 61.	Parklet mit Sitzmöglichkeit	94
Abb. 62.	Modaler Filter	94
Abb. 63.	Variante der Straßenraumzonierung Kornstraße (andreas schneider architekten)	95
Abb. 64.	Variante der baulichen Entwicklung Kornstraße (andreas schneider architekten)	95
Abb. 65.	Fassadenbegrünung	97
Abb. 66.	Straßenraumbegrünung	98
Abb. 67.	Plan Schlüsselmaßnahmen	108

7.2. Quellenverzeichnis

andreas schneider architekten (2016): Stadterneuerung Huckelriede/Sielhof. Außenraum Gestaltung & Verkehr, Fassaden und Vorzonen, Entwicklung Einzelhandel. Vorstellung Vorkonzept, Phase 1.

Bathen, Annette; Bunse, Jan; Gärtner, Stefan; Meyer, Kerstin; Lindner, Alexandra; Schambelon, Sophia; Schönlau, Marcel; Westhoff, Sarah (2019): Handbuch Urbane Produktion. https://www.iat.eu/aktuell/veroeff/2019/gaertner_meyer01.pdf. Aufruf: 23.09.2021.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (o. J.): Neue Räume für die produktive Stadt. Forschungsprojekt. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Studien/2020/produktive-stadt/01-start.html;jsessionid=D01AE8303A4980EF437528D076285EF1.live11311?nn=2539296&pos=2>. Aufruf: 08.10.2021.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2016): Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt. Endbericht. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/staedtebaufoerderung/Forschungsprogramme/SozialeStadt/Projekte/Umweltgerechtigkeit/endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=2. Aufruf: 30.09.2021.

Bremer Senat (2021): Die Produktive Stadt – ein Zukunftskonzept? Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 27.04.2021.

Bremer Umwelt Beratung e. V. (2012): Durchgesickert – Regenwasser auf neuen Wegen. Bremen fördert Versickerung. https://www.klas-bremen.de/sixcms/media.php/13/Durchgesickert_Versickerung_2012.pdf. Aufruf: 18.01.2021.

BSU - Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2013): Mehr Stadt in der Stadt. Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg. <https://www.hamburg.de/contentblob/4132240/0c18b8b8f729dedf0101cbad97e3b07f/data/d-freiraum.pdf>. Aufruf: 05.10.2021.

Bürgerinitiative PROtest Huckelriede (o. J.): Stellungnahme der Anwohnenden zum Bauvorhaben Studierendenwohnheim Niedersachsendamm/Werderhöhe. <https://huckelriede.de/Startseite/>. Aufruf: 07.01.2021.

Czerner, Alexandra (2019): Die „durchwachsene Stadt“ – Ein klimafreundliches Leitbild für Städtebau und Architektur. In: STADT und RAUM. Ausgabe 5/2019.

Evers & Küssner Stadtplaner (2019): Protokoll Einwohnerversammlung Koch & Bergfeld Silberwarenmanufaktur. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan 2351 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt in den Ortsteilen Neuenland, Gartenstadt-Süd und Huckelriede, zwischen Kirchweg, Fabrikweg und Neuenlander Straße. https://www.ortsamt-woltmershausen.bremen.de/sixcms/media.php/13/190626_Protokoll_Einwohnerversammlung_2351_Koch%26Bergfeld_Silberwarenmanufaktur.pdf. Aufruf: 07.01.2020.

Evonik Wohnen GmbH (2011): Johanniskirchgärten in Essen-Altenessen. <https://www.competitionline.com/de/projekte/44163>. Aufruf: 12.10.2021.

Franke, Arne (2018): CarSharing entlastet Verkehr und Geldbeutel (Stand Juni 2018). <https://www.cambio-car-sharing.de/cms/downloads/814a826e-1325-47d7-a0c8-7ad9301665b2.pdf>. Aufruf: 14.01.2021.

Freie Hansestadt Bremen (o. J. a): Auskunfts- und Informationssystem Starkregenvorsorge. <https://www.gis.umwelt.bremen.de/starkregenvorsorge/>. Aufruf: 15.01.2021.

Freie Hansestadt Bremen (o. J. b): Lärmkarte Bremen. Geoinformationssystem. <http://gdi1.geo.bremen.de/api/laerm>. Aufruf: 18.01.2021.

Freie Hansestadt Bremen (2009): Klimaschutz- und Energieprogramm 2020.

Fuhrmann, Peggy (2021): Stressfaktor Stadt – Eng, laut, anonym. SRW2 Wissen. <https://www.swr.de/swr2/wissen/stressfaktor-stadt-eng-laut-anonym-swr2-wissen-2021-01-13-100.html>. Aufruf: 29.09.2021.

Gehl, Jan (2016): Städte für Menschen. 3. Auflage. Jovis, Berlin.

GEO-Net Umweltconsulting GmbH (2013): Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Bremen.

Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH (2006): Vorbereitende Untersuchungen Bremen – Huckelriede / Kattenturm (Sielhof). Ergebnisbericht.

Hunger, Bernd (2018): Bauen in Nachbarschaften. Potenziale im Bestand: Aufstockung, Anbau, freistehender Neubau, Ersatzneubau. In: SRL (2018): Gesundheitsvorsorge. PLANERIN. Heft 5_18.

Hunger, Bernd; Weidemüller, Dagmar; Protz, Ralf (2018): Bauen in Nachbarschaften. Ergänzender Wohnungsneu-

bau in großen Wohnsiedlungen und Quartieren. Studie des Kompetenzzentrums Großsiedlungen e.V. https://bbu.de/sites/default/files/publications/fvvvvv1frs-ga1cpre6bcqDo_BBU-Zusatzstudie-%20Download-PDF.pdf. Aufruf: 30.09.2021.

Kries, Anja; Luick, Rainer; Megerle, Heidi Elisabeth (2018): Stadtgrün und Gesundheit in der Stadtplanung. Ursachen der oft unzureichenden Berücksichtigung von Stadtgrün in Abwägungsprozessen. In: SRL (2018): Gesundheitsvorsorge. PLANERIN. Heft 5_18.

Kassenärztliche Vereinigung (o. J.): Gesamtliste Ärzte und Psychotherapeuten, ohne Ermächtigte. https://www.kvvhb.de/sites/default/files/Gesamt_Bremen.pdf. Aufruf: 15.01.2021.

Kita Bremen (o. J.): Kinder- und Familienzentrum Kornstraße. <https://www.kita.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen181.c.2246.de>. Aufruf: 14.01.2021.

Landesamt für Denkmalpflege (2020): Denkmalliste für das Land Bremen. Stand 21.12.2020. https://www.denkmalpflege.bremen.de/sixcms/media.php/13/Denkmalliste_2020_12_21.pdf. Aufruf: 07.01.2021.

Landeshauptstadt München (2013): Bank&Baum. Mehr Aufenthaltsqualität. Mehr soziales Miteinander. Mehr Leben. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:cf59131e-c8f3-4516-84bf-0f0613dfdd76/Bank-und-Baum_Dokumentation.pdf. Aufruf: 08.02.2022.

Meyer, Lola; Robel, Steffan (2018): Gärten für die Gemeinschaft gestalten. Hybride Modelle für Kleingärten als Teil der Stadt. <https://stadtundgruen.de/artikel/gaerten-fuer-die-gemeinschaft-gestalten-10087.html>. Aufruf: 13.10.2021.

Mörtel, Karin (2020 b): Beirat begrüßt Gesundheitszentrum. Weser-Kurier. https://www.weser-kurier.de/bremen/stadtteile/stadtteile-bremen-sued_artikel,-beirat-begruesst-gesundheitszentrum-_arid,1901744.html. Aufruf: 15.01.2021.

Roland-Klinik gemeinnützige GmbH (o. J.): Medizinische Angebote. <https://www.roland-klinik.de/>. Aufruf: 15.01.2021.

SAFGJU – Die Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales; SUBVE – Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (o. J.): Bürgergutachten Huckelriede. Unsere Zukunft.

Schumacher, Ralf; Heiser, Thomas (2015): VIVAWEST-Mehrgenerationenquartier „Johanniskirchgärten“ Essen-Altenessen. Beispielsammlung zur Zukunftsinitiative „Wasser in der Stadt von morgen“. http://www.wasser-in-der-stadt.de/fileadmin/Medien/Projekte/Dokumente/BS_VIVAWEST_klein.pdf. Aufruf: 12.10.2021.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (o. J. a): Erwartete Klimaveränderungen für Bremen und Bremerhaven. https://www.bauumwelt.bremen.de/klimaschutz/klima_und_energie/klimaanpassung/erwartete_klimaveränderungen_fuer_bremen_und_bremerhaven-78163. Aufruf: 15.01.2021.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (o. J. b): KLAS – Klimaanpassungsstrategien. <https://www.klas-bremen.de/>. Aufruf: 18.01.2021.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2019 a): Bevölkerungsvorausberechnung für die Ortsteile der Stadt Bremen. Dezember 2019.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2019 b): Wohnen und Bauen. Monitoring 2019. Freie und Hansestadt Bremen. Abteilung Regional- und Stadtentwicklung, Stadtumbau, Wohnungswesen.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2019 c): Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuschüssen bei der Begrünung von Dächern im Land Bremen. Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen. https://www.bremer-umwelt-beratung.de/documents/dachbegruenung-2019_12_13_abl_nr_0243_1576592645.pdf.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2019 d): Gründachkataster. <https://www.gruendach.bremen.de/#s=map>. Aufruf: 18.01.2021.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2020): Wie wird die prioritäre Sanierung der Fahrrad- und Fußwege in Bremen im Haushalt 2020/2021 sichergestellt? Vorlage für die Sitzung des Senats am 12.05.2020.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2021): Bericht zur Flächenbereitstellung „Wohnbauflächen in Bremen“.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau; SWAE – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2020 a): Anlage zum kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen – Fortschreibung 2020. Material und Hintergrundinformation: Trends im Handel, Gesamtstädtische und stadtteilspezifische Strukturanalysen.

SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau; SWAE – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2020 b): Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen. Fortschreibung 2020.

Stadtverwaltung Griesheim (o. J.): Die beispielbare Stadt. <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bspielbare-stadt/>. Aufruf: 13.10.2021.

SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2009): Bremen! Lebenswert, urban, vernetzt. Leitbild der Stadtentwicklung 2020.

SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2016): Eine grüne Oase für Walle und Gröpelingen. Der „Naherholungspark Bremer Westen“. <https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/parks-gruenflaechen/gruener-bremer-westen-71757>. Aufruf: 13.10.2021.

SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2017): Wohnbauflächen in Bremen bis 2020. Freie und Hansestadt Bremen. Abteilung Regional- und Stadtentwicklung, Stadtumbau, Wohnungswesen.

SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen (2018): Bremer Häuser im Klimawandel. Schutz vor Starkregen und Hitze.

SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen (2019): LSG und NSG im Lande Bremen. Stand März 2019. https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/NSG-%20und%20LSG%20HB_2019_red.41495.pdf. Aufruf: 18.01.2021.

SUBVE – Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa; SWH – Der Senator für Wirtschaft und Häfen (2009): Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept für die Freie Hansestadt Bremen. Endbericht.

Sundermann, Sara (2018): Start für Bildungscampus in Huckelriede. Neues Modell wird ausprobiert. https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt_artikel,-start-fuer-bildungscampus-in-huckelriede-_arid,1761586.html. Aufruf: 18.12.2020.

SSJIS (2019): Die Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport. Spielleitplanung Bremen – Neustadt. Dokumentation.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 a): Bevölkerung nach Geschlecht, Familienstand und Altersgruppen. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 18.12.2020.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 b): Lebendgeborene nach Nationalität, Geschlecht und Legitimität sowie Altersgruppen der Mütter. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 16.12.2020.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 c): Gestorbene nach Geschlecht, Nationalität und Altersgruppen. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 16.12.2020.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 d): Wanderungen über Gemeinde- und Landesgrenzen nach Geschlecht und Nationalität. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 16.12.2020.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 e): Innerstädtische Wanderungen nach Herkunfts- bzw. Zielstadtteil. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 16.12.2020.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 f): Bevölkerung nach Geschlecht, Nationalität und Altersgruppen bis 75+. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 18.12.2020.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 g): Mittleres Alter (Durchschnitt und Median) der Bevölkerung nach Geschlecht und Nationalität. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 06.01.2021.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 h): Wohngebäude- und Wohnungsbestand nach Anzahl der Räume sowie Wohnfläche (ab 2010). https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 07.01.2021.

Statistisches Landesamt Bremen (2019 i): Privathaushalte nach Haushaltsgröße und Kinderzahl (EMA, nur Stadt Bremen). https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 07.01.2021.

Statistisches Landesamt Bremen (2019): Bevölkerung nach Geschlecht, Familienstand und Altersgruppen. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 18.12.2020.

Statistisches Landesamt Bremen (2020 a): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort nach ausgewählten Merkmalen (Quartalszahlen). Stand 31.03.2020. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 06.01.2021.

Statistisches Landesamt Bremen (2020 b): Arbeitslose nach ausgewählten Personengruppen und Arbeitslosenziffern (Quartalszahlen). Stand 31.12.2020. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 06.01.2021.

Statistisches Landesamt Bremen (2020 c): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern. Infosystem Bremen Kleinräumig. https://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm. Aufruf: 18.12.2020.

SWAE – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2022): Merkmale und Voraussetzungen der produktiven Stadt. Gespräch mit Anka Böhne, Referat 10 - Gewerbeplanung, Regionalplanung.

Thiemann-Linden, Jörg (2013): Zu Fuß gehen – weit mehr als ein Verkehrsthema. In: Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (2013): Klimaschutz und Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen.

Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf. Aufruf: 23.09.2021.

Umweltbundesamt (2019): Innenentwicklung in städtischen Quartieren: Die Bedeutung von Umweltqualität, Gesundheit und Sozialverträglichkeit. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-01-13_hgp_innenentwicklung_umweltqualitaet_gesundheit_sozialvertraeglichkeit_final_bf.pdf. Aufruf: 16.02.2021.

Umweltbundesamt (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310_uba_fachbroschuere_quartiersmobilitaet_gestalten_bf.pdf. Aufruf: 23.09.2021.

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (o. J.): Fahrplaner. <https://www.vbn.de/fahrplaner/>. Aufruf: 11.01.2020.

Walter, Jan (2013): Kommunaler Klimaschutz und Mobilität: Da bewegt sich was. In: Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (2013): Klimaschutz und Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen.

Mitwirkende

Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Sarah-Carina Bruhse	Ref. Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächenplanung
Iris Bryson	Ref. Grünordnung
Lisa Hübotter	Ref. Grünordnung
Axel König	Ref. Bezirksplanung Süd
Silvana Mollée	Ref. Bezirksplanung Süd
Franziska Peters	Ref. Verkehrsprojekte und Nahmobilität
Fred Radder	Ref. Verkehrsprojekte und Nahmobilität
Sandra Reinert	Ref. Verkehrsprojekte und Nahmobilität
Lena Schildbach	Ref. Verkehrsprojekte und Nahmobilität
Christian Schilling	Ref. Bezirksplanung Süd
Annett Schroeder	Ref. Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächenplanung
Jan Dierk Stolle	Ref. Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächenplanung
Stefan Wittig	Ref. Umweltinnovationen und Anpassung an den Klimawandel

Senatorin für Bildung und Kinder

Sabine Bädecker	Abt. 5 Schul- und Kitabau
Anette Biermann	Abt. 5 Schul- und Kitabau
Daniel de Olano	Abt. 5 Schul- und Kitabau

Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport

Kay Borchers	Abt. Soziale Stadtentwicklung
Jochen Brünjes	Sportamt Bremen
Michael Lehnhart	Abt. Spielraumförderung
Claudia Schwehm	Amt für Soziale Dienste, Süd
Olaf Stölting	Abt. Spielraumförderung
Marc Vobker	Quartiersmanager Huckelriede (AfSD)

Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa

Markus Haacke	Ref. Einzelhandel
Andreas Zimmermann	Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Ortsamt / Beirat Neustadt

Annemarie Czichon	Ortsamt Neustadt
Ingo Mose	Beiratssprecher Beirat Neustadt
Jens Oppermann	Fachausschusssprecher Sozialökologische Stadtentwicklung
Andreas Bodeit	BauBeCon, Sanierungsbeauftragte für Huckelriede/Sielhof

**Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau**

Referat Stadtumbau

Contrescarpe 72

28195 Bremen

www.bauumwelt.bremen.de



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden