

# Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

<b>Ressort:</b>	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa	<b>Verantwortlich:</b>	
<b>Abteilung/Referat:</b>	SKUMS: Abteilung 6, Referat 64 SWAE: Abteilung 1, Referat 10	<b>Telefon:</b>	
<b>Vorlagentyp:</b>	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	<b>Aktenzeichen:</b>	20/078-S
<b>öff. / n.öff.:</b>	öffentlich	<b>Wirtschaftlichkeit:</b>	Keine WU

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit - 20. WP	Zustimmung

**Titel der Vorlage:**

**Masterplan  
Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen  
Bericht zum Stand der Planung**

**Vorlagentext:**

**A. Problem**

In rund 2 km Entfernung zur Innenstadt liegt das Vordere Woltmershausen. Für dieses ca. 55 ha große Entwicklungsgebiet ist ein Masterplan erarbeitet worden, der die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung aufzeigt.

Heute ist das Vordere Woltmershausen hauptsächlich durch gewerbliche Nutzungen geprägt, nur in kleinen Teilbereichen auch durch Wohnen. Viele Flächen liegen jedoch brach oder werden sichtlich untergenutzt. Das Plangebiet umfasst u.a. den Bereich der ehemaligen Brinkmann-Zigarettenfabrik, das swb-Gelände, das Gewerbegebiet Seumestraße sowie die Wohnbereiche Warturmer Platz und Schriefersweg. Aufgrund seiner zentralen Lage, seines Zustands und Erscheinungsbildes sowie seiner heutigen baulichen Ausnutzung bietet das Vordere Woltmershausen große Potenziale für die gesamtstädtische Entwicklung in Bremen, für den Stadtteil Woltmershausen sowie für die angrenzende Neustadt. Die Interaktionen zwischen dem Vorderen Woltmershausen und dem lokalen Umfeld sind integriert zu beachten.

Über zwei östlich des Plangebiets gelegene Knotenpunkte soll das Vorderes Woltmershausen verkehrlich überregional und an den östlich angrenzenden Stadtraum angebunden werden. Aufgrund der zeitweise hohen Verkehrsbelastung gelangt der vorhandene Knotenpunkt Woltmershauser Straße / Friesenwerder / Am Hohentorsplatz in den nachmittäglichen Spitzenstunden schon heute an seine Leistungsfähigkeitsgrenze. Der zweite Knotenpunkt, Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße kann aufgrund der im derzeitigen Ausbauzustand fehlenden Abbiegemöglichkeiten zwischen B75 und Senator-Apelt-Straße für wesentliche Wegebeziehungen nicht genutzt werden. Dies führt auch dazu, dass der Verkehr nicht gleichmäßig auf die genannten Knotenpunkte verteilt wird.

Weitere Erschließungsmöglichkeiten sind durch die vorhandene Anbindung an die A 281 über die Senator-Apelt-Straße nach Nordwesten gegeben.

Die Grundstücke im Plangebiet befinden sich fast vollständig in privater Hand. Auch die Straße Am Gaswerkgraben, die zwar von der Öffentlichkeit genutzt wird, aber nicht öffentlich gewidmet ist, liegt nicht im Eigentum der Stadt. Lediglich einige Grundstücke am Schriefersweg und der ASV-Lagerplatz im Südosten des Plangebiets befinden sich im kommunalen Eigentum.



Abb. 1 Plangebiet Vorderes Woltmershausen

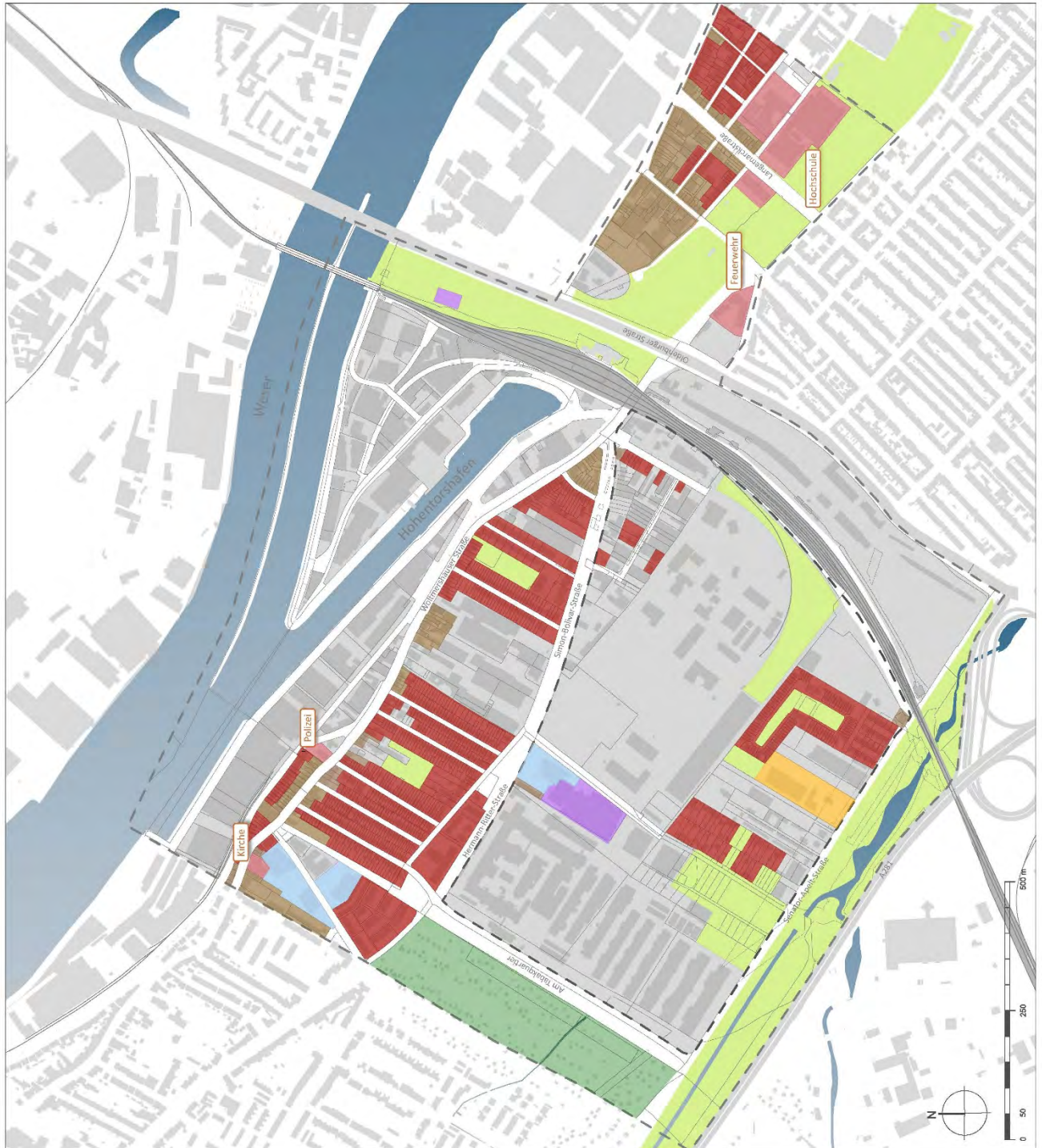


Abb. 2 heutige Nutzungen im Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen und umgebenden Betrachtungsraum (ELBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

Bisher ist das Gebiet des Vorderen Woltmershausen im Flächennutzungsplan als Weißfläche von der Darstellung im Flächennutzungsplan ausgenommen. Auf der verbindlichen Bauleitplanebene setzt der Bebauungsplan 2115 von 2006 für den westlichen Bereich des Masterplangebiets, d.h. für das ehemalige Brinkmann-Gelände, Gewerbegebiet fest. Für das Quartier nördlich der Senator-Apelt-Straße / Warturmer Platz / Schriefersweg gilt noch der Staffelbau- und Gewerbeplan 0055 aus dem Jahr 1930, der hier im Gegensatz zu der in Teilen tatsächlichen Wohnnutzung Gewerbeklasse I ausweist. Dies entspricht einem Industrie- / Gewerbegebiet. Für das swb-Gelände und die Grundstücke im Quartier Seumestraße gibt es keine planungsrechtlichen Festsetzungen. Im Rahmen der Neukonzeption des Entwicklungsgebiets Vorderes Woltmershausen sind somit neue Bebauungspläne aufzustellen. Grundlage hierfür soll der erarbeitete und fortzuschreibende Masterplan sein.

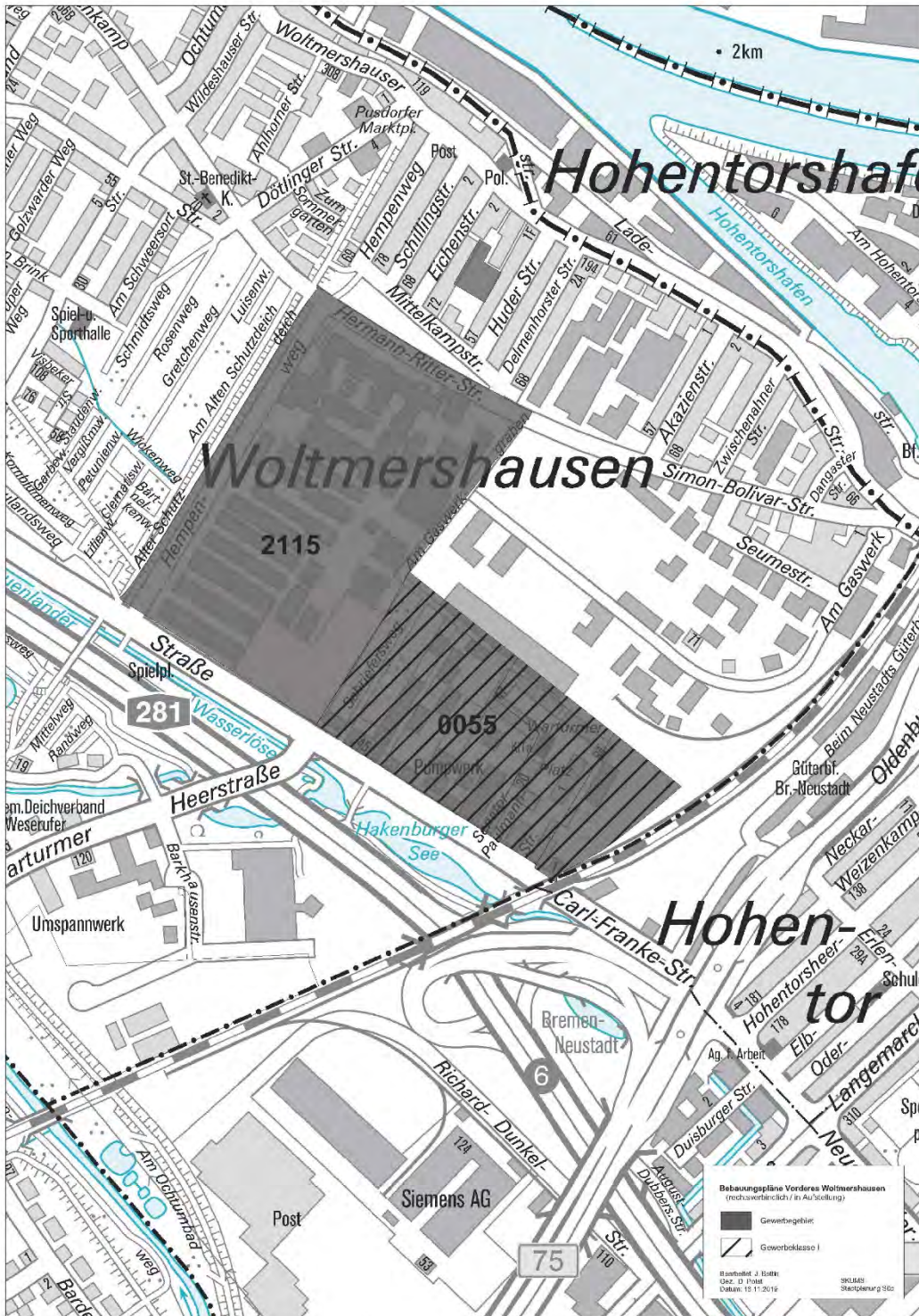


Abb. 3 Verbindliche Bauleitplanung im Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen

**Lösung**

Das Vordere Woltmershausen soll entsprechend seiner innenstadtnahen Lage und seiner großen Potenziale als städtischer Raum neu belebt werden. Dafür soll der Masterplan die erste Grundlage bieten. Wo früher Gas und Tabakwaren hergestellt wurden, soll zukünftig ein urbanes Miteinander von Wohnen und Arbeiten möglich sein. Hier können neue Stadträume entstehen, die einen Beitrag zur Arrondierung und Stärkung der Innenentwicklung im Sinne einer nachhaltigen und klimaschonenden Stadtentwicklung leisten. Auch durch Eigentümerwechsel einiger großflächiger Grundstücke und Betriebsgebäude zeichnet sich ein Strukturwandel im Gebiet ab.

Der hier vorgestellte Entwurf des Masterplans Vorderes Woltmershausen ist das Ergebnis eines rund eineinhalbjährigen Planungsprozesses, der gemeinsam mit den beauftragten Planungsbüros (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS und BPR) und den Fachbehörden sowie unter Beteiligung des Stadtteilbeirats und der Bürger und Bürgerinnen vor Ort erarbeitet wurde. Dieser Masterplan gibt die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung vor und versteht sich als übergeordnete Konzeption, der, je nach den Gegebenheiten und zukünftigen Entwicklungen, weiter fortgeschrieben werden soll. Der Masterplan bildet die Grundlage für weitere Entwicklungskonzepte und Quartiersplanungen, die in Bebauungspläne münden und damit neues Baurecht schaffen sowie für die Planung und Herstellung der Grünanlagen, Bildungseinrichtungen, Verkehrswege, Mobilitäts- und Energiekonzepte und vieles mehr.

Um Vorschläge für eine Reprogrammierung des Gesamtareals und seine zukünftigen Nutzungen zu entwickeln, wurden Chancen und Potenziale des Gebietes selbst aber auch die der umgebenden Stadtstruktur mit ihren Herausforderungen und Potenzialen in die Untersuchung einbezogen.

Eine detaillierte Betrachtung, Analyse und Vorstellung der Masterplanung ist unter <https://www.bau-umwelt.bremen.de/stadtentwicklung/aktuelles-3539> veröffentlicht.

## **1. Struktur- und Nutzungskonzept**

Das Struktur- und Nutzungskonzept trägt den Anforderungen einer ressourcenschonenden Innenentwicklung der Stadt Rechnung. Die Überführung der in Teilen alten Gewerbestrukturen und -branchen in eine neue, zukunftsfähige, urbane Nutzung sowie deren gezielte Integration in den Stadtteil und den Landschaftsraum tragen zum behutsamen Umgang mit der Umwelt bei.

Die Grundidee des Masterplans besteht aus der Gliederung des Gebietes in unterschiedliche Nutzungszonen und seine Einbindung in den Stadtraum über neue Grün- und Wegeverbindungen. Die das Plangebiet umgrenzenden Barrieren – BAB A 281, B 75, Bahngleise und Höhenunterschiede – sollen durch ein großzügiges Freiraumkonzept überwunden werden. Für die Entwicklung eines lebendigen, urbanen Quartiers spielt der öffentliche Raum eine wesentliche Rolle. Er trägt ebenfalls zur Vernetzung mit den angrenzenden Stadtteilen bei.

Das Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen soll für eine Vielzahl von Nutzungsoptionen geöffnet werden. So ist geplant, dass neben den bereits heute gewerblich genutzten Bereichen zukünftig in einigen Teilen des Gebietes auch gewohnt werden kann. An anderen Stellen soll gezielt eine urbane Mischung von Wohnen und Arbeiten und darüber hinaus auch Freizeit, Erholung, Bildung, Kultur und Sport ermöglicht werden.

Historisch war der Stadtteil von Industrie-, Gewerbe- und Wohnnutzungen geprägt. Insbesondere die gewerblichen Nutzungsaspekte sollen im Sinne einer „Produktiven Stadt“ weiterentwickelt werden. Mit zunehmender Digitalisierung, flexiblen Arbeitszeitbudgets und veränderten, nachbarschaftsverträglicheren Produktionsprozessen ist die Chance zur Rückkehr auch produktiver gewerb-

licher Nutzungen in die Stadtquartiere verbunden. Lebensmittelproduktion, Produktfertigung in kleineren Serien, der 3D-Druck von unterschiedlichsten Waren sowie Innovationen und Services rund um das Thema Mobilität sind beispielhafte gewerbliche Bausteine, die in diesem neu zu entwickelnden Quartier einen Standort finden können.

Ein wichtiger Baustein zur Entwicklung lebendiger und urbaner Quartiere sind Mobilitätsstationen, die Quartiersgaragen mit ergänzenden Angeboten für die Mobilität, den Service und flexiblen Raumangeboten für Werkstätten und Lagerung kombinieren. Mit der swb, den Betrieben an der Seumestraße und der Senator-Apelt-Straße sowie in den historischen Fabrik- und Verwaltungsgebäuden auf dem ehemaligen Brinkmann-Areal sind bedeutende gewerbliche Bausteine des zukünftigen Stadtquartiers bereits heute vorhanden. Diese gilt es zu pflegen, weiter zu entwickeln und verträglich mit den neuen Nutzungen, dem Wohnen, den Bildungseinrichtungen und sozialen Angeboten zu verzahnen.

Urbane Quartiere mit entsprechend hoher Arbeitsplatz- und Bewohnerdichte bedürfen eines angemessenen, großen und qualifizierten Grün- und Freiraumangebots. Motor der Entwicklung soll daher auch der Gleispark als ein neuer Park entlang der Bahntrasse sein. Als zentraler Freiraum für das Quartier, aber auch mit Ausstrahlung über Woltmershausen hinaus, soll dort, wo heute Barrieren bestehen, ein Angebotsraum des öffentlichen Lebens entstehen - ein einzigartiger, aktiv programmierter Park, der Woltmershausen mit der Weser, der Neustadt und dem bisher wenig erschlossenen Natur- und Erholungsraum im Süden der Stadt verbindet. Zur rad- und fußverkehrlichen Vernetzung des Planungsraumes mit den umliegenden Gebieten müssen Verbindungen hergestellt oder weiter ausgebildet werden. Vorgesehen sind Anschlüsse des Plangebiets an die Ochtumniederung und in Richtung Delmenhorst, an die Achse der Straße Im langen Brink in Richtung Schule Roter Sand und Lankenauer Höft, in Richtung Innenstadt und Neustadt mit einer neuen Unterquerung der Bahntrasse sowie Netzschlüsse in Richtung Weser und darüber hinaus in die Überseestadt. Erste Überlegungen für diesen „Sprung über die Weser“ werden zurzeit entwickelt.

Heute ist das Plangebiet durch ortsbildprägende bauliche Strukturen geformt. Diese raumbedeutende Wirkung wird durch die Großräumigkeit und hohe städtebauliche und architektonische Qualität der Bauten erzeugt. Die alten Industrie- und Gewerbebauten des ehemaligen Gaswerks und der alten Tabakfabrik leisten einen maßgebenden Beitrag zur Identität des Ortes, so insbesondere die unter Denkmalschutz stehende Tonnenhalle auf dem ehemaligen Gaswerksgelände oder die Speicher und denkmalgeschützten Werkstätten und Verwaltungsgebäude der ehemaligen Tabakfabrik. Der Entwurf des Masterplans antwortet auf diese baulichen Qualitäten mit entsprechenden kleinteiligen sowie auch großformatigen Raumstrukturen. Vorstellbar sind dabei überwiegend drei- bis fünfgeschossige Baukörper sowie an städtebaulich besonders markanten Orten auch einzelne höhere Gebäude. Eine weitere städtebauliche Ausdifferenzierung soll in der nachfolgenden Planungsphase mit der Erstellung von Quartiersplänen erfolgen.

Eine neue, drei- bis vierzügige Grundschule im Zentrum des Plangebiets soll die neuen Wohnquartiere und auch die benachbarten Wohnviertel versorgen. Hier sind auch weitere öffentliche Einrichtungen, wie Kindertagesstätten, weitere Begegnungsstätten und soziale Einrichtungen vorstellbar. Darüber hinaus wird im Rahmen der im Bildungsressort geplanten Neustrukturierung der Berufsschulstandorte in Bremen der Standort eines neuen technikorientierten Berufsbildungscampus im Plangebiet geprüft. Erste Bewertungen zielen auf einen Standort an der Simon-Bolivar-Straße in Nähe zum S-Bahnhof Neustadt ab.

**NUTZUNGEN**

- Wohnflächen
- Urbane Baufelder mit Wohngehaltanteil z.B. Anteil: 30%
- Gewerbliche Baufelder
- Heranzuschulter der vorhandenen Wohnnutzung
- Zukunftiger Wohnanteil fest zu geben
- Flächen für öffentliche Nutzungen (Bildung und Sport); Flächen für öffentliche Nutzungen (Bildung und Sport); (unter Vorbehalt der Grundstückswirtschaft); Flächen für kulturelle Einrichtungen und Events
- Flächen für Gemeinschaft, Freizeit und Sport
- Überbienes freigeschoben für nicht-Wohnnutzungen

**STADTSTRUKTUR**

- Stärkewachsende eckige Gebäude
- Städtebaulich abgrenzte, Gebäude mit besonderem Gestaltungswert
- Gebäude unter Schutzstellung stehend
- Bestandgebäude im Bestand
- Landmarke (hochpunkt im Bestand)
- Bauwid mit höher städtebaulicher Bedeutung (hochpunkt)
- Geisteslichter
- Geschichte von Ruinenorten
- Wichtige Quartiersanlage
- städtisch besonderer oder ungewöhnlicher Bereich, Innenstrukturierung
- Freiraum
- Bestehende Grün- und Freizeitanlagen
- Neue Grün- und Freizeitanlagen
- Gestaltungsschwerpunkte: Grün- und Freizeitanlagen
- Übergestaltete Freizeitanlagen
- Übergestaltete Freizeitanlagen
- Platz
- Gestaltungsschwerpunkte: Quartierszentrum

**ERSCHEINUNG**

- Stufenwechselbereiche
- Aufwertung Straßenraum
- Mehrfachnutzungserschließungen mit öffentlicher Substanz
- Freiraum
- Freizeitanlage
- Umgestaltung und verstärkter Neugestaltung
- Schaffung stadtstrukturlicher Verbindungen
- für Fuß- und Radverkehr
- für den öffentlichen Personennahverkehr
- Verbesse rung städtebaulicher Verbindungen
- für Fuß- und Radverkehr
- für öffentlichen Personennahverkehr
- Behörden Neustadt
- Vormerkmale Baufelder
- Neue Baufeldkästle

Herzschacht Bremen  
Masterplanung Vorderes Woltmershausen  
Masterplan  
Stand: 28.11.2019  
ELMBERG  
STADTPLANUNG  
BPR

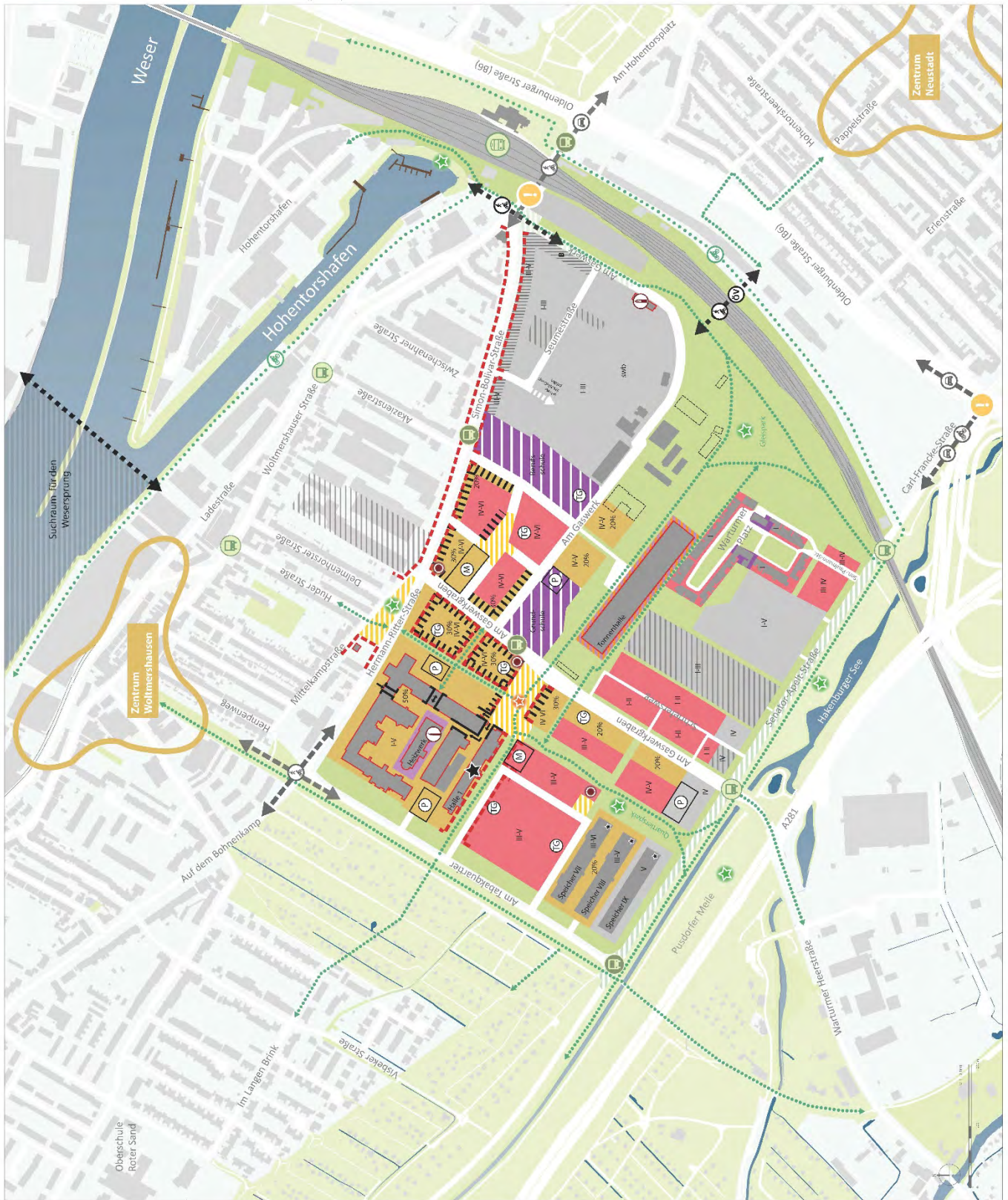


Abb. 4 Masterplan Vorderes Woltmershausen (ELMBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

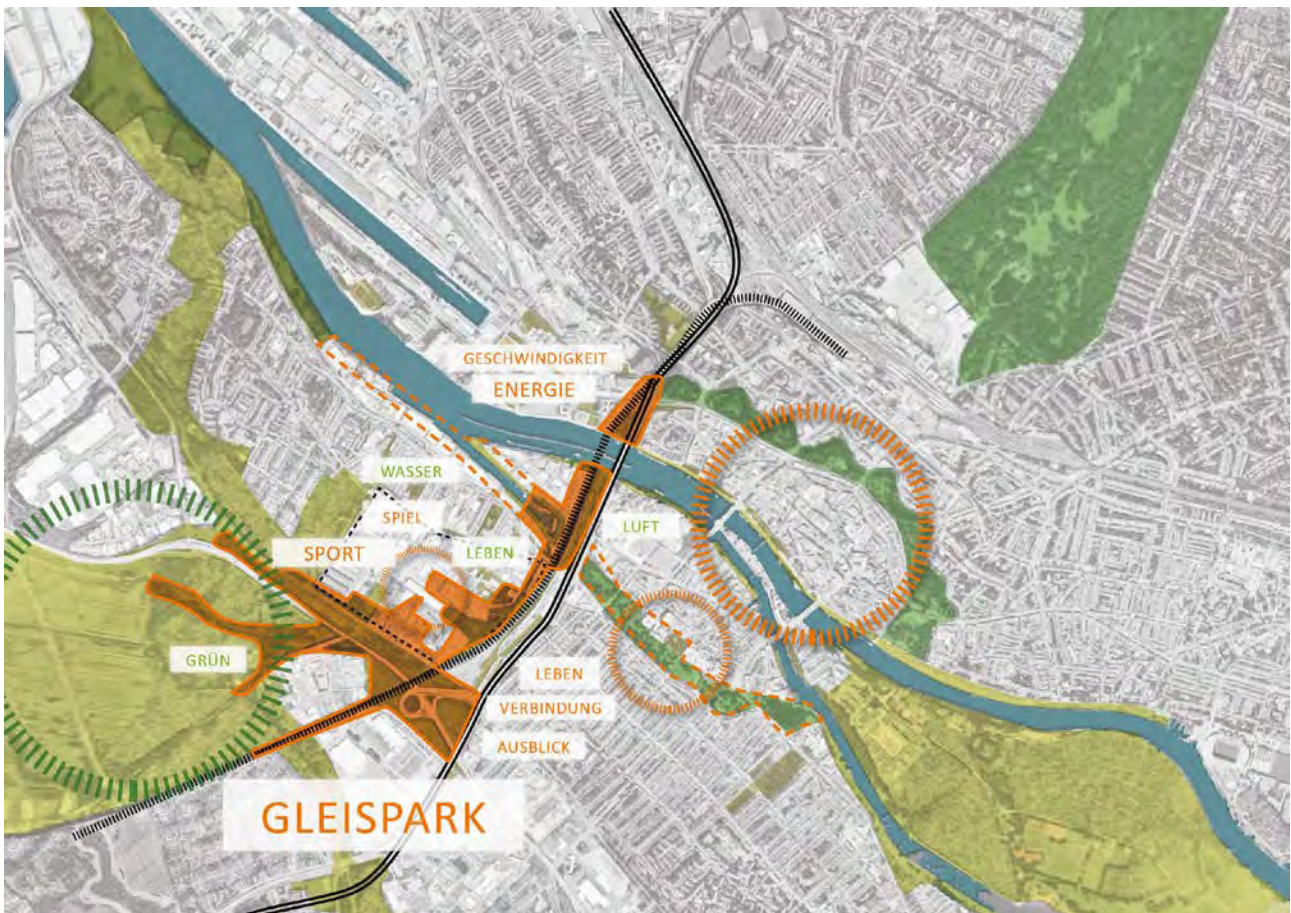


Abb. 5 Der Gleispark als neue Grünfläche im Vordere Woltmershausen knüpft das Grüne Netz zwischen Innenstadt, Wallanlagen, Stadtwerder und Weser-Ufer-Park mit dem Erholungsraum der Ochtumniederung und des Niedervielands (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

## 2. Freiraumkonzept

Das Herzstück des neuen Quartiers bildet der Gleispark als neue große städtische Parkanlage. Hier sollen Sport und Spiel, Erholung und Begegnung ermöglicht werden. Mit seinen rund 100.000 m<sup>2</sup> wird der Gleispark auch zu einer Verbesserung der Grünversorgung des Stadtteils und der Stadt insgesamt beitragen. Er entwickelt sich entlang der Bahntrasse und bildet „Ausläufer“ hinein in das Quartier. So soll ein grünes Netz für das Quartier und Woltmershausen entstehen. Der Park verbindet vorhandene Freiräume im Norden mit den Wallanlagen, der Innenstadt und den Grünflächen, Gräben und Gewässern der Ochtumniederung und öffnet das Grün der Stadt unter Einbindung des Fuß- und Radverkehrs für neue Nutzungen.

Von der Senator-Apelt-Straße, entlang der Tabakspeicher VII bis IX verläuft in Nord-Süd-Richtung ein weiterer Grünzug als Quartierspark. Dieser endet an der Hermann-Ritter-Straße auf Höhe der Huder Straße. In dieser Achse, mit Blick auf den Fernsehturm in Walle und die Überseeinsel auf der rechten Weserseite, entsteht nicht nur eine grüne Verbindung, sondern auch ein wichtiger Freiraum für das Tabakquartier selbst. An der Schnittstelle zwischen Tonnenhalle und Tabakquartier, Gleispark und Grünzug entsteht der zentrale Platz des Entwicklungsgebiets. Dieser Stadtplatz soll Raum zum Verweilen, für Kommunikation, Märkte und Quartiersfeste bieten.

Teile der Grünflächen dienen gleichzeitig als Retentionsflächen für Starkregen. Vorhandene Vegetationsbestände, die durch weitere Pflanzungen ergänzt werden sollen, bieten Lebensräume für



Pflanzen und Tiere. Die geplante relativ dichte Bebauung erfährt mit den Grünräumen den erforderlichen Ausgleich zur Sicherstellung eines ausgeglichenen Stadtklimas, auch vor dem Hintergrund des Klimawandels.

Infolge von Bodenverunreinigungen durch den früheren Gaswerksbetrieb ist die Entwicklung der Grünfläche mit Sanierungserfordernissen verbunden; teilweise können Nutzungsbeschränkungen erforderlich werden.



Abb. 6 Gleispark, neue Wegeverbindungen und Grünflächen prägen das Freiraumkonzept (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

### 3. Erschließungs- und Mobilitätskonzept

Um die anvisierte Neubelebung im Sinne des Struktur- und Nutzungskonzeptes des Masterplans Vorderes Woltmershausen erfolgreich realisieren zu können, sind Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Ohne ergänzende Maßnahmen wäre die Erschließung für neue Bau- und Nutzungsmöglichkeiten ggf. nicht hinreichend gesichert.

Ziel ist die Entwicklung eines Quartiers, in welchem Kraftfahrzeuge nur eine untergeordnete Rolle spielen, um einerseits die Lebens- und Umweltqualität zu sichern und andererseits die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nicht zu überlasten. Die Nutzung von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln soll durch attraktive Angebote des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) gestärkt werden. Dabei ist die Verkehrsinfrastruktur flexibel und anpassungsfähig zu gestalten. Die gewerblichen Quartiere sollen für den Wirtschaftsverkehr im erforderlichen Umfang gut erreichbar sein. Um diese für die Quartiersentwicklung notwendigen Mobilitätsziele verwirklichen zu können, werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, die entsprechend ihrer Komplexität und ihres Umfangs kurz-, mittel- und langfristig realisiert werden können.

Bei großen, das eigentliche Plangebiet überschreitenden Maßnahmen sind die Anforderungen, Wechselwirkungen und Synergien mit der geplanten, voraussichtlich zeitgleich erfolgenden Entwicklung des Neustadtgüterbahnhofs sowie erkennbare Entwicklungen in Woltmershausen insgesamt zu beachten, die bereits für sich genommen infrastrukturelle Anpassungen erforderlich machen können.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll als zentraler, kurzfristig zu entwickelnder Schritt eine Neuordnung des Knotenpunktes B75/Carl-Francke-Straße erfolgen. Darüber hinaus ist ein Umbau des Knotenpunktes Woltmershauser Straße/ Friesenwerder / Am Hohentorsplatz zu prüfen. Dabei sind die Entwicklungsphasen der baulichen Maßnahmen in den Quartieren untereinander mit den verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen von Phasenmodellen abzustimmen.

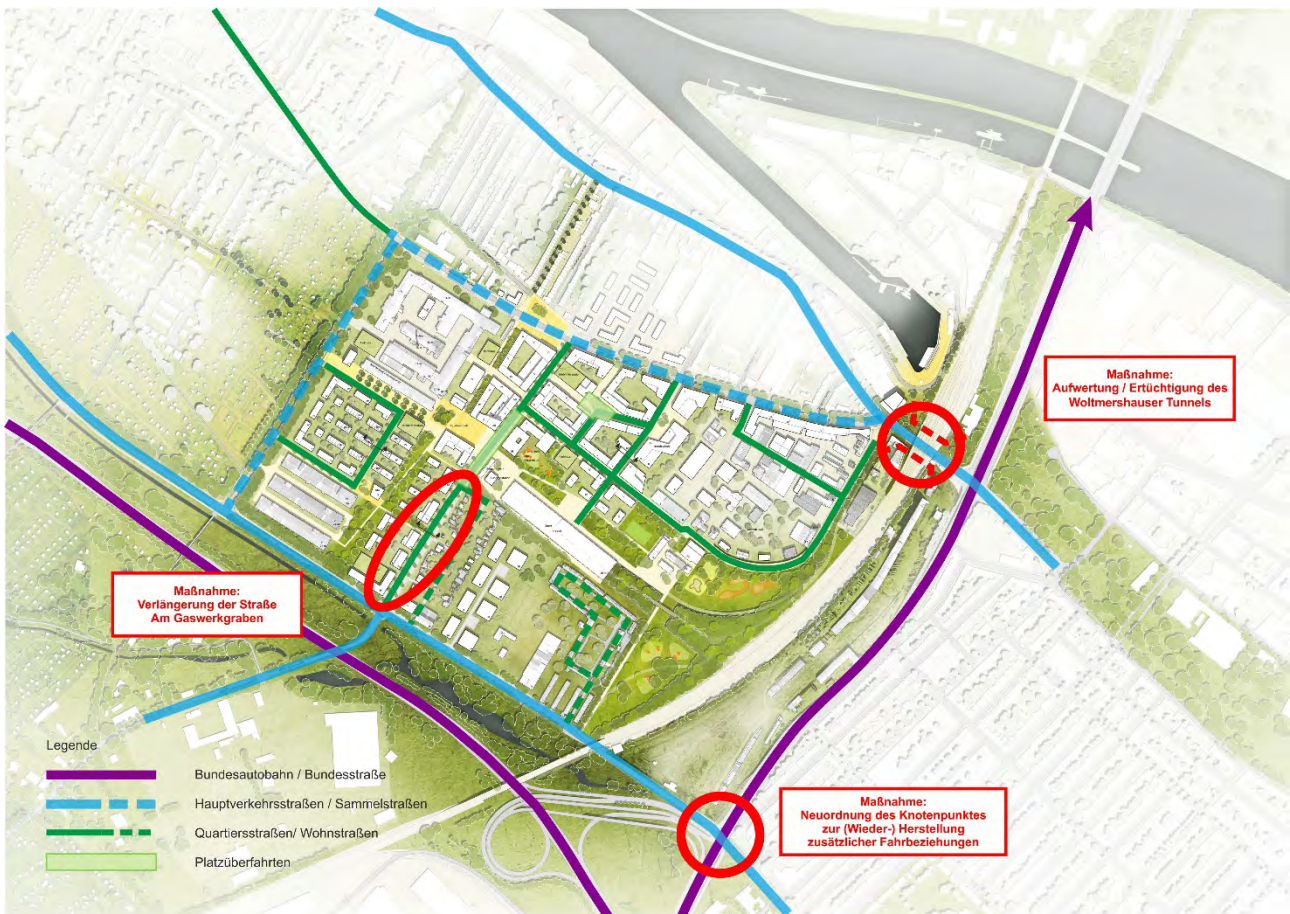


Abb. 7 Straßen für den motorisierten Individualverkehr (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

Die im Quartier in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straße Am Gaswerkgraben ist – um eine flexible Verkehrsverteilung im Straßennetz zu ermöglichen – zu verlängern und mit der Senator-Apelt-Straße zu verknüpfen. Die in Ost-West-Richtung verlaufende Straße Am Gaswerk soll ebenfalls verlängert werden und zukünftig die Simon-Bolivar-Straße mit dem neu anzulegenden Stadtplatz im Zentrum des Plangebiets verknüpfen. Weitere Straßen sollen die kleinteilige Erschließung der neuen Bauflächen sichern.

Einen wesentlichen und zentralen Bestandteil des geplanten Mobilitätskonzepts stellen die geplanten Mobilitätsstationen dar. Diese Mobilitätsstationen sollen einen Mix aus verkehrlicher Infrastruktur für alternative Mobilität, Serviceangebote im Zusammenhang mit Mobilität sowie Angebote für den ruhenden Verkehr bieten. Die Gebäude der Mobilitätsstationen können Nutzungen zur Nahversorgung, Paketstationen, Elektroladestationen, Fahrradwerkstätten und –abstellanlagen, Recyclingstationen, Fahrradverleihstationen und vieles mehr aufnehmen.

Es wird empfohlen, den ruhenden Verkehr hauptsächlich am Rand „autofreier“ Quartiere in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen abzuwickeln. In einzelnen Bereichen kann der ruhende Verkehr auch auf Stellplätzen auf privatem Grund bzw. im Straßenraum erfolgen. Die Lage der einzelnen Parkhäuser orientiert sich an den Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten innerhalb des Quartiers.

Für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Rad- und Fußverkehr ist die Bereitstellung eines zuverlässigen und leistungsfähigen Angebotes erforderlich. Neben der kurzfristigen Bereitstellung von zusätzlichen bzw. alternativen Busrouten sind langfristige Versorgungsverbesserungen geplant. Hierzu gehört an erster Stelle die Herstellung einer zusätzlichen Unterführung des Bahndamms für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV. Das Rad- und Gehwegnetz ist innerhalb des Plangebiets gut auszubauen und mit dem vorhandenen innerstädtischen Wegenetz zu verknüpfen.

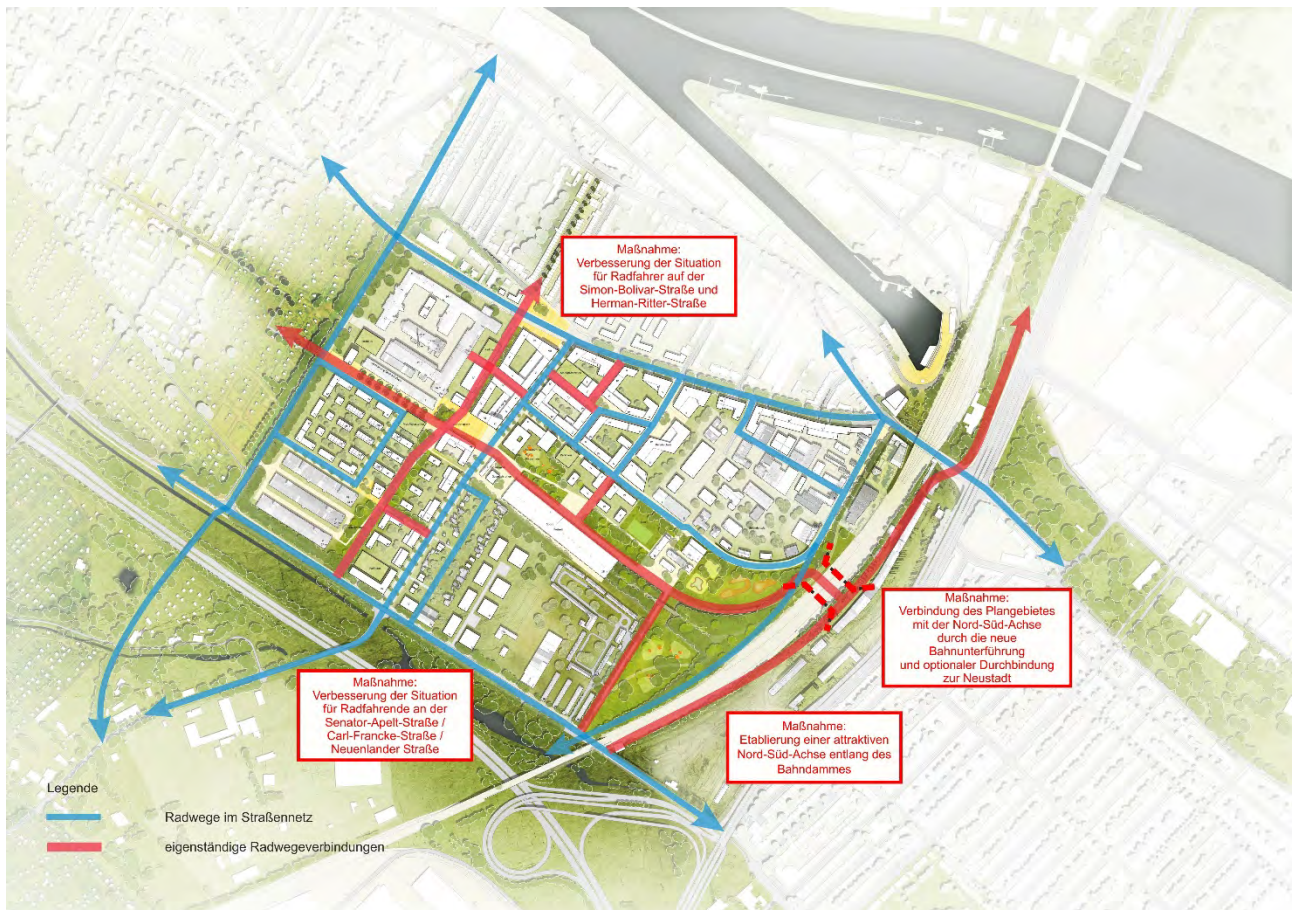


Abb.8 Geh- und Radwegekonzept (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

In der Senator-Apelt-Straße ist es erforderlich, den Straßenquerschnitt stadtraum- und nutzungsverträglich neu zu ordnen. Insbesondere ist hier auf die Belange der Radfahrer einzugehen. Dazu soll eine Neuaufteilung des Straßenraumes mit der Etablierung von attraktiven Flächen für Radfahrende umgesetzt werden. Das gleiche gilt für die Carl-Francke-Straße. Die Simon-Bolivar-Straße hat aufgrund ihrer zentralen Lage im Ortsteil eine verkehrliche aber auch städtebauliche Bedeutung. Der vorhandene Straßenraum kommt dieser Anforderung nur bedingt nach, er soll daher insbesondere vor dem Hintergrund der verkehrlichen Situation für Radfahrende neu überdacht und gestaltet werden. Darüber hinaus kann durch eine entsprechende Umgestaltung des Straßenzuges (z.B. im Zusammenhang mit der Führung des ÖPNV) auch für einen städtebaulichen Impuls gesorgt werden. Das gleiche gilt für die Hermann-Ritter-Straße.

Um eine attraktive Radwegeverbindung zwischen Innenstadt und Huchting sowie den Freizeiträumen an der Ochtum zu etablieren ist ein Lückenschluss zwischen der Carl-Francke-Straße und dem

Neustadtbahnhof erforderlich. An diesen Lückenschluss soll durch die neue Unterführung unter der Bahn auch das Plangebiet Vorderes Woltmershausen angebunden werden.

Die wichtigsten verkehrlichen Maßnahmen, die aktuell absehbar sind (Realisierungsprogramm), können unter Einbeziehung eines zeitlichen Horizontes (Stufenplanung) wie folgt zusammengefasst werden:

Nummer	Maßnahme	Planungsbeginn		
		kurzfristig	mittelfristig (3 – 5 Jahre)	langfristig (10 Jahre)
1	Einführung von Mobilitätskonzepten für städtebauliche Quartierseinheiten	x	x	x
2	Herstellung einer leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV-Erschließung des Plangebietes	x	x	x
3	Verbesserung für Radfahrende auf der Senator-Apelt-Straße / Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße		x	
4	Etablierung einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung für Radfahrende entlang des Bahndamms	x		
5	Neuordnung des Knotenpunktes Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße / Oldenburger Straße zur (Wieder-) Herstellung zusätzlicher Fahrbeziehungen	x		
6	Herstellung einer neuen Bahnunterführung mit optionaler Durchbindung zur Neustadt	x		
7	Aufwertung / Ertüchtigung des Woltmershauser Tunnels		x	
8	Verbesserung der Situation für Radfahrende auf der Simon-Bolivar-Straße und Hermann-Ritter-Straße		x	
9	Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben bis zum KP Wartumer Heerstraße	x		

## 4. Die Quartiere

Das Plangebiet wurde in vier Teilquartiere aufgeteilt, um eine klare Orientierung und Zuordnung sowie im weiteren eine verständliche und nachvollziehbare Beschreibung der einzelnen Plangebietsteile zu ermöglichen.



Abb. 9 Übersicht über die Teilquartiere (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

### 4.1 Tabakquartier – Symbiose von Alt und Neu



Abb. 10 Ausschnitt Tabakquartier (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

Im westlichen Abschnitt des Plangebiets hat die Entwicklung des **Tabakquartiers** bereits im Sinne des Rahmenplanes begonnen, wobei sich im nördlichen Teil des Bereichs die heute unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Verwaltungs- und Produktionsgebäude der Tabakfabrik Martin Brinkmann befinden und im südlichen Bereich drei große Tabakspeicher den Stadtraum prägen. Die Eigentümerin dieses Areals verfolgt das Ziel, wesentliche Gebäudeteile zu erhalten und umzunutzen, sowie bisher untergenutzte Areale zu neuen Wohn- und Gewerbeflächen, aber auch als Standort für Kultur und Veranstaltungen zu entwickeln. Um dem neuen Quartier einen ersten Entwicklungsschub zu geben, erfolgen die ersten Maßnahmen bereits auf der Grundlage des geltenden Planungsrechts. Der Bebauungsplan 2115 von 2006 setzt hier Gewerbegebiet fest und ermöglicht schon heute den Umbau der alten Fabrik- und Speicheranlagen in Gewerbelofts. So wird im nördlichen Teil des Tabakquartiers in den Bestandsbauten ein Gewerbe- und Gründerzentrum („Die Fabrik“) eingerichtet, in dem u.a. Büroräume für Startups zur Verfügung gestellt werden. Im Inneren des bisher unbebauten Bereichs des Areals soll ein Boardinghouse neu errichtet und das ehemalige Heizwerk zu einem Veranstaltungsort und Gastronomiebetrieb umgebaut werden. Der südliche Speicher an der Senator-Apelt-Straße wird bereits heute in Bürolofts umgewandelt und an Endnutzer verkauft. Mit der schrittweisen Sanierung des Bestandes soll, unter den mit Aufstellung erster Bebauungspläne fortzuschreibenden planungsrechtlichen Voraussetzungen, auch ein Wohnanteil realisiert werden. Für den Bereich der Fabrik wird ein Mindestanteil gewerblicher Nutzungen von 50% für erforderlich gehalten, um dem Leitbild der „Produktiven Stadt“ gerecht zu werden. Das in der Vergangenheit geschlossene Areal der Tabakfabrik soll sich zukünftig öffnen und attraktive Durchwegungen erlauben. Hier ist insbesondere ein schlüssiger Übergang zum zentralen Quartiersplatz an der Straße Am Gaswerkgraben von Bedeutung.

Die unter Denkmalschutz stehende Halle 1 als südlicher Abschluss des alten Fabrikgeländes hat eine wichtige Scharnierfunktion zwischen den historischen Gebäuden und dem südlich angrenzenden geplanten Neubauquartier. In weiteren Planungsschritten zur Umnutzung der Halle 1 ist zu prüfen, wie die Südfassade ausbildet und eine ausreichende Nutzungsdichte erreicht werden kann, um die dort verlaufende Freiraumachse zum Quartiersplatz städtebaulich zu betonen und zu beleben. Der östlich der Halle entstehende Quartiersplatz ist städtebaulich angemessen zu fassen und attraktiv zu gestalten.

Der Bereich der Sportwelt und des Verbrauchermarktes bildet gemeinsam mit den gegenüberliegenden Baufeldern des Teilquartiers Am Gasometer den neuen Eingang zum Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen. Hier sollen ebenso wie östlich der Straße Am Gaswerkgraben urbane Strukturen entstehen, die eine Mischung aus gewerblichen Nutzungen wie z.B. Dienstleistungen, Nahversorgung, Einzelhandel, Gastronomie und Wohnen in den Obergeschossen aufnehmen können. Hier sind gemischte Bautypologien in vier bis sechs Geschossen denkbar, am nördlichen Quartiersplatz ein Hochpunkt. Die Verortung der Stellplätze kann hier in Tiefgaragen erfolgen. Der Eigentümer der Sportwelt hat erklärt, dass er die bisherige Sportnutzung in dieser baulichen Form nicht mehr weiterführen möchte, aber eine Integration von Bausteinen im Rahmen der Neuentwicklung des Areals durchaus vorstellbar sei. Mittelfristig ist daher zu klären, ob und wo im Vorderen Woltmershausen ein Ersatz für die Angebote der Sportwelt entstehen kann. Der vorhandene Verbrauchermarkt sollte entweder am selben Standort oder auf der Fläche der heutigen Sportwelt in das Erdgeschoss eines Neubaus integriert werden. Eine Lage an der Herrmann-Ritter-Straße bietet die Vorteile der Adressbildung, einer nach außen gerichteten Wirkung auch in die benachbarten Quartiere und der guten Erreichbarkeit. Die Lage im Bereich der heutigen Sportwelt kann als Anker zur Belebung des Quartiersplatzes beitragen. Der genaue Standort ist im weiteren Planungsprozess abzustimmen. Um eine unverträgliche Konkurrenz zum gewachsenen Zentrum Woltmershausen zu vermeiden, soll im Plangebiet nur eine bedarfsgerechte Nahversorgung und kleinteiliger Einzelhandel angesiedelt werden.

Für die drei großen Speicher VII-IX im Süden an der Senator-Apelt-Straße / Am Tabakquartier ist eine Sanierung und Umnutzung vorgesehen. Der südliche, direkt an der gewerblich geprägten Senator-Apelt-Straße gelegene Speicher IX wird aktuell auch aufgrund von Lärmimmissionen der A 281 ausschließlich zu gewerblichen Zwecken umgebaut. Die beiden nördlichen Speicher VII und VIII eignen sich für eine Nutzung als Wohn- und Gewerbelofts. Der Anteil gewerblicher Nutzungen soll dabei mindestens 20% betragen.

Die Baufelder zwischen Speicher VII und der Halle 1 werden als Wohnquartier entwickelt. Die Erschließung erfolgt von der Straße Am Tabakquartier. Hier sind gemischte Bautypologien mit drei bis vier Geschossen, in den Randbereichen auch mit vier bis fünf Geschossen denkbar. Ein weiterer Hochpunkt könnte gemeinsam mit einer kleinen Platzsituation das Scharnier zwischen den alten Speichern im Süden, dem zentral gelegenen Neubauquartier und dem östlich angrenzenden Quartierspark bilden. Das Parken erfolgt in diesem Quartier in Tiefgaragen u. a. in den ehemaligen Tabakspeichern sowie Stellplätze in der Mobilitätsstation am zentralen Quartiersplatz.

Entlang der Verlängerung Am Gaswerkgraben sowie am neuen Quartiersplatz sollen gemischte Nutzungen entstehen. Am Quartiersplatz bietet sich aufgrund der zentralen Lage an, mindestens 30 % der Geschossflächen gewerblich zu nutzen. In Bereichen abseits der Quartiersmitte ist eine Reduzierung des gewerblichen Anteils plausibel. Die Neubauten können hier drei bis fünf Geschosse aufweisen, sollen dabei aber auf die gegenüberliegende, niedrige Geschossigkeit des Gebäudebestandes am Schriefersweg Rücksicht nehmen. Der nördliche Abschluss dieses Bereichs grenzt an den neuen Quartiersplatz und bekommt damit eine hohe städtebauliche Bedeutung. Bei der weiteren Umsetzung sind auch hier erhöhte Erdgeschosszonen für gewerbliche Nutzungen sowie eine klare Raumfassung sicherzustellen. Die Geschossigkeit könnte etwas über den angrenzenden Baufeldern liegen und bis zu sechs Geschosse aufweisen.

Der südliche Abschluss westlich der Straße Am Gaswerkgraben ist für eine gewerbliche Nutzung und ein Parkhaus vorgesehen. Aufgrund der angrenzenden Tabakspeicher sollte hier eine mindestens viergeschossige Bebauung angestrebt werden.

#### 4.2 Am Gasometer – Urbaner Quartierseingang



Abb. 11 Am Gasometer (ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)



Das neue Quartier **Am Gasometer**, d.h. der heute maßgeblich als Lagerfläche genutzte Bereich des swb-Geländes im mittleren Teil des Plangebiets, zwischen Simon-Bolivar-Straße und der Tonnenhalle, bietet Raum für Wohngebiete sowie für Urbane Quartiere. In diesem Bereich ist auch die drei- bis vierzügige Grundschule, zentral gelegen am Gleispark, vorstellbar. Um diese Ziele umsetzen zu können, sind weitere Detailplanungen erforderlich.

Übrige Flächen dieses zentral im Plangebiet gelegenen Quartiers sollen überwiegend als urbane Bauflächen entwickelt werden. Aufgrund der zentralen Lage im Plangebiet soll der Anteil gewerblicher Nutzungen bei mindestens 20% bzw. in zentralen Lagen bei 30% liegen. Als gewerbliche Nutzungen sind insbesondere (kleinteilige) Nahversorgung, Handwerk, haushalts- oder unternehmensorientierte Dienstleistungen sowie soziale Einrichtungen denkbar. Gegenüber der neuen Berufsschulfläche im benachbarten Technikquartier sind weitere gewerbliche und gastronomische Einrichtungen sinnvoll. In den Bereichen abseits der Haupteinfahrungsstraßen sowie in den Obergeschossen können überwiegend Wohnungen entstehen.

Die Bebauung im Quartier sollte aufgrund der zentralen Lage zwischen vier und sechs Geschossen aufweisen. Der Kreuzungsbereich Am Gaswerkgraben / Simon-Bolivar-Straße hat eine hohe städtebauliche Bedeutung und könnte daher als Hochpunkt ausgestaltet werden. Im Inneren des Quartiers sollte ein kleiner Platz entstehen, der einen attraktiven Treffpunkt für die neuen Bewohner darstellen kann. An diesem Platz können, im Bereich mit vergrößerten Erdgeschosshöhen, ergänzende gastronomische und gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden und so den Platz beleben. Um das neue Quartier möglichst autofrei zu gestalten, eine autoarme Mobilität im Sinne des Umweltverbundes zu fördern und damit eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs zu ermöglichen, soll auch am Eingang dieses Quartiers eine Mobilitätsstation verortet werden mit den zusätzlichen Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen wie Carsharing, Verleih von Lastenfahrrädern, Paketstationen oder einer Fahrradwerkstatt. Damit soll Mobilität auch als öffentliches Thema verankert werden.

Im Südwesten des Quartiers wird ein Standort für eine neue Grundschule vorgeschlagen. Zentral gelegen am zukünftigen Quartiersplatz und in räumlicher Nähe zum Gleispark und der Tonnenhalle können hier Synergien in der Freiraumgestaltung und perspektivisch durch eine Nutzung von Teilen der Tonnenhalle entstehen. Der Schulstandort steht allerdings unter dem Vorbehalt der Grundstücksverfügbarkeit, die im weiteren Planungsprozess abschließend zu klären ist.

Die Grundschule soll drei bis vier Züge aufweisen und benötigt eine Bruttogeschossfläche (BGF) von ca. 4.700 m<sup>2</sup> sowie eine Pausenhoffläche von ca. 2.000 m<sup>2</sup>. Ergänzend könnte das Gebäude weitere stadtteil- und bildungsbezogene Nutzungen wie die VHS, ein Bürgerhaus oder ein Quartierszentrum aufnehmen. Zur abschließenden Festlegung des Standortes im Umfeld des Quartiersplatzes sind betriebsinterne Prüfungen der swb noch zum Abschluss zu bringen.

### 4.3 Technikquartier – Arbeiten in zentraler Lage

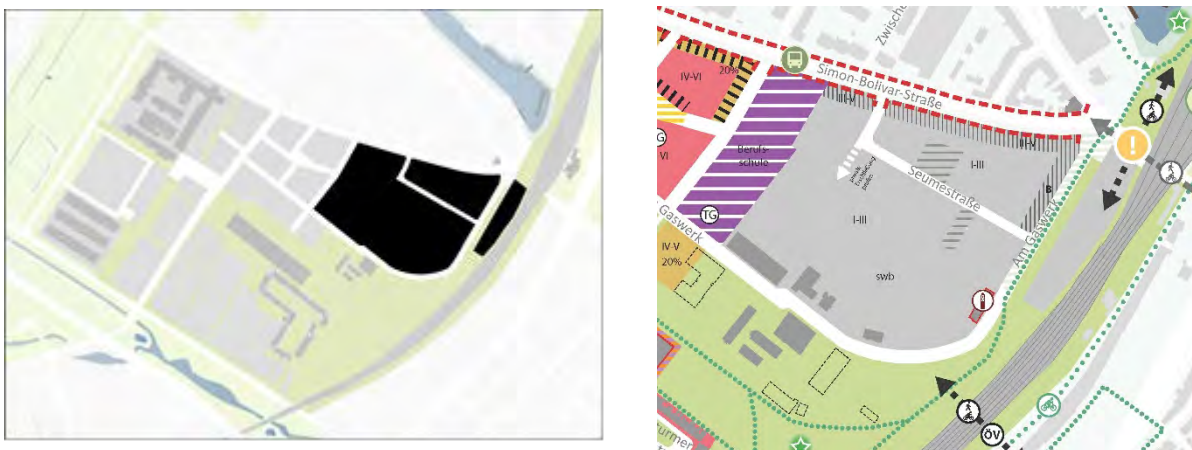


Abb. 12 Technikquartier mit Berufsschule (ELBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

Bei dem **Technikquartier** handelt es sich um eine Fläche der **swb**, die auch zukünftig weiter vom Energieversorger benötigt wird, sowie um das **Gewerbegebiet Seumestraße**. Vorstellbar ist die



Arrondierung und Nutzungsintensivierung der Flächen. Darüber hinaus könnte an der Simon-Bolivar-Straße die Berufsschule für Technik entstehen.

Der Standort in Woltmershausen ist für den Energieversorger swb und Wesernetze von großer Bedeutung. Die zentrale Lage in der Stadt und die Nähe zu den Kunden im Störfall begründen das Interesse der swb diesen Standort aufrecht zu erhalten und auch künftig für Werkstätten, Verwaltung, Kantine sowie zur Lagerung von Gerätschaften und Material zu nutzen. Von den heutigen Betriebsflächen sind aber im westlichen Bereich erhebliche Flächenanteile untergenutzt, liegen brach oder sind an Dritte fremdvermietet und stehen somit für neue Entwicklungen zur Verfügung. Daher wird im Masterplan die Strategie verfolgt, die notwendigen Betriebsteile der swb zukünftig auf der nordöstlichen "Kernfläche" zu konzentrieren und die freiwerdenden Betriebsareale einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Die Restrukturierungsmöglichkeiten werden derzeit von der swb intern überprüft.

Die zukünftige Kernfläche der swb wird weiterhin über den Straßenverlauf Seumestraße und Am Gaswerk erschlossen. Letztere sollte langfristig geöffnet und als öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung Teil des angrenzenden Gleisparks werden. Bei Erschließung der Kernfläche der swb ist unter Berücksichtigung der künftigen Nutzung zu prüfen, wie eine ergänzende, ggf. private Erschließung auch vom westlichen Abschnitt der Seumestraße möglich ist.

Die historischen, südlich der Straße Am Gaswerk gelegenen Backstein-Gebäude der swb befinden sich zukünftig direkt angrenzend an den Gleispark. Die Nutzung der Gebäude als Werkstätten oder Schulungsräume kann weiterhin aufrechterhalten bleiben, es ist aber eine freiräumliche Einbindung der Gebäude und Nutzungen in den Park wünschenswert. So sollte das Gelände unter Wahrung der betrieblichen Sicherheitserfordernisse auch für die Öffentlichkeit frei zugänglich und nicht mit einem Zaun umgrenzt sein. Langfristig wären bei Aufgabe einzelner Nutzungen durch die swb auch freizeitorientierte oder öffentliche Nutzungen denkbar.

Im westlichen Bereich des Quartiers soll zwischen der Simon-Bolivar-Straße im Norden und der Straße Am Gaswerk im Süden ein neuer Berufsbildungscampus für Technik entstehen. Die Nachbarschaft der swb und der gewerblichen Entwicklungen im Tabakquartier kann hierbei Synergien zwischen den Unternehmen und einzelnen Bereichen der Berufsschule erzeugen. Die gegenüberliegende Tonnenhalle könnte langfristig ebenfalls ergänzende Nutzungen des Berufsbildungscampus aufnehmen, wie z. B. eine ggf. erforderliche Sporthalle oder Werkstatt-, Labor- und Lagerflächen.

Der Berufsbildungscampus benötigt auf dem Standort eine Bruttogeschossfläche von ca. 28.000 m<sup>2</sup>. Dabei werden neben den Schulungs- und Verwaltungsräumen auch Werkstatträume / Hallen und Mehrzweckflächen sowie eine Sporthalle benötigt. Die Schulhoffläche soll ca. 2.000 m<sup>2</sup> groß sein. Laut Bildungsbehörde wird für den Berufsbildungscampus eine Fläche von ca. 9.000 m<sup>2</sup> benötigt. Die im Masterplan dargestellte Fläche hat eine Größe von ca. 15.000 m<sup>2</sup>. Auf dieser Fläche sind auch die unter Berücksichtigung künftigen Mobilitätsverhaltens noch zu präzisierenden Stellplatzbedarfe zu planen, ggf. als Tiefgarage.

Das **Gewerbegebiet Seumestraße** soll ebenso wie das swb-Gebiet weiter arrondiert und intensiv gewerblich genutzt werden. Für diesen Bereich sind unterschiedliche Nutzungskonzepte vorstellbar, daher wird der Masterplan keine abschließenden Aussagen vornehmen. Um für dieses Bestandsquartier Ziele zur zukünftigen Entwicklung formulieren zu können, werden vertiefende Betrachtungen benötigt. Die Grundstücke an der Simon-Bolivar-Straße, die im Eingangsbereich von Woltmershausen liegen, werden ihrer Funktion als „Adresse“ des Stadtteils nicht gerecht. Hier sind in weiteren Planungsschritten Möglichkeiten der Nutzungsverdichtung und stärkeren Raumbildung an der Si-

mon-Bolivar-Straße zu prüfen. Grundlegende Ziele für das Quartier Seumestraße sind u.a. Gliederung und Strukturierung unterschiedlicher Nutzungen, Erhöhung der Grundstücksausnutzung, Flächenproduktivität und Nutzungsdichte sowie Aufwertung der räumlichen Ausformung durch Neubau und Raumkantenbildung. Es ist beabsichtigt, ein Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) für das Quartier Seumestraße zu erstellen. Hier sollen auf Basis einer detaillierten Bestandsaufnahme und unter Einbezug der Unternehmen vor Ort differenzierte Ziele und Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Fragen von Mischnutzungen (Wohnen + Arbeiten) zu prüfen, die städtebaulichen Anforderungen an den Standort aufzunehmen, die Perspektiven der Unternehmen auszuloten und nachhaltige Qualitäten zu formulieren. Das Integrierte Entwicklungskonzept soll Grundlage für das darauffolgende Bebauungsplanverfahren werden.

#### 4.4 Gleisparkquartier – Wohnen und Arbeiten im Grünen



Abb. 13 Gleispark mit Schriefersweg, Warturmer Platz und Gewerbehark Senator-Apelt-Straße (ELBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR)

Die Idee des Gleisparks dient als gestalterische Klammer zwischen den neuen und alten Baugebieten im Vorderen Woltmershausen und den unterschiedlichen Nutzungen, die sich bei entsprechender Durchgrünung als „Nutzungsinseln im Park“ darstellen könnten. Hierfür sind Maßnahmen zur Eingrünung zwischen den einzelnen Nutzungen und zu den öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich. An der Senator-Apelt-Straße ist noch zu prüfen, ob die vorhandene parallele zweite Fahrbahn zurückgebaut und als Teil des Gleisparks begrünt werden kann.

Im **Schriefersweg** hat sich die Wohnnutzung außerhalb des bestehenden Planungsrechts entwickelt. Die Wohnnutzung sollte gesichert und ihre künftige Entwicklung planungsrechtlich gesteuert werden. Die Bestandsbauten könnten dann schrittweise durch die Eigentümer ausgebaut oder saniert werden, aber auch Neubauten mit bis zu zwei Geschossen sind denkbar. Dabei sollte der besondere Charakter dieser gewachsenen Siedlung erhalten bleiben. In nachfolgenden Verfahren ist zu prüfen, in welcher Form die vorhandene Erschließung ausgebaut werden muss und ggf. zusätzliche Erschließungsflächen notwendig werden. Die Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben wird soweit wie möglich von den Grundstücken am Schriefersweg abgerückt, um durch einen Grünstreifen mit bepflanzter Verwallung einen Sichtschutz herzustellen und ggf. auch die Immissionen des zukünftigen Straßenverkehrs mindern zu können.

Die südlichen Flächen des Schrieferswegs an der Senator-Apelt-Straße werden auch künftig gewerblich genutzt. Das westliche Grundstück am zukünftigen Kreuzungsbereich der Straße Am Gaswerkgraben und Senator-Apelt-Straße ist aktuell baulich untergenutzt und sollte aufgrund seiner markanten Lage im zukünftigen Kreuzungsbereich einer hochwertigen gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Das Bürogebäude im Kreuzungsbereich Schriefersweg / Senator-Apelt-Straße sollte aufgrund seiner baulichen Qualität erhalten bleiben.

Der für Abfall- und Kfz-Lagerung genutzte Bereich östlich des Schrieferswegs bietet das Potenzial einer zukünftig hochwertigeren gewerblichen Nutzung. Hier soll der **Gewerbepark Senator-Apelt-Straße** entwickelt werden. Das Pumpwerk sowie das angrenzende Autohaus mit der Lackierhalle sollen in ihrem Bestand gesichert werden.

Die sozialhistorisch bedeutsame Siedlung **Warturmer Platz**, die als besondere Wohnhausgruppe 1935/36 als „Erziehungswohnanlage“ gebaut wurde, sowie die Wohngebäude an der **Senator-Paulmann-Straße** sollen ebenfalls in ihrem Bestand gesichert werden. Damit können im Vorderen Woltmershausen neben den Neubauquartieren und dem hierbei vorgesehenen Anteil an gefördertem Wohnungsbau auch weiterhin im Bestand günstige Mietwohnungen und Reihenhäuser bereitgestellt werden. Eine Erweiterung der Siedlung Warturmer Platz ist aufgrund der abgeschlossenen Baustruktur jedoch nicht möglich.

Östlich der Bebauung des Warturmer Platzes schließt sich das bisherige ASV-Gelände der Stadt Bremen an, sowie ein Kioskgebäude an der Senator-Apelt-Straße. Diese Nutzungen gilt es zeitnah zu verlagern oder soweit möglich neu zu ordnen und Flächen dem Gleispark zuzuordnen. Dabei ist zu prüfen, ob durch die Anlage von Retentionsflächen Risiken seltener Starkregenereignissen für den Warturmer Platz vermindert werden können.

## 5. Klimafreundliches und Klimaangepasstes Quartier

Zukünftig soll die Energieversorgung für das Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Neben hohen Energieeffizienzstandards erfordert dies eine möglichst weitgehende Substitution von fossilen Energieträgern durch erneuerbare Energien. Eine klimafreundliche Quartiersgestaltung beinhaltet zudem einen nachhaltigen Umgang mit Freiflächen sowie die Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten. Der Bremer Energieversorger swb AG verfügt über ein eigenes Geschäftsfeld Quartiers- und Stadtentwicklung. Da zudem das swb-Tochterunternehmen wesernetz Bremen GmbH auf dem Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen angesiedelt ist, besteht eine gute Ausgangslage für die gemeinsame Entwicklung eines nachhaltigen und klimafreundlichen Energiekonzepts.

Zur Wärmeversorgung kann nach Vorschlag der swb im gesamten Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen ein Nahwärmenetz errichtet werden, für das als zentrale Wärmequelle ein Blockheizkraftwerk (BHKW) auf dem wesernetz-Gelände vorgesehen ist. Gleichzeitig prüft die swb mögliche Optionen für einen Ausbau des Nahwärmenetzes. Neben dem BHKW könnten noch zusätzlich klimaneutrale Wärmequellen an das Nahwärmenetz angebunden werden und dadurch den Primärenergiefaktor und die CO<sub>2</sub>-Bilanz weiter verbessern. Beispiele wären die Nutzung von Abwärme, Umweltwärme oder Solarwärme.

Maßnahmen zur klimafreundlichen Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner und Gewerbetreibenden im Vorderen Woltmershausen sind im Masterplan dargestellt.

Die Entwicklung bietet Chancen, um die Folgen des Klimawandels im Gebiet und darüber hinaus abzumildern. Um zukünftige Temperaturspitzen abfedern zu können, ist insbesondere auf ausreichend Grünflächen und Vegetation zu achten. Der Gleispark und der neue Quartierspark sowie der Erhalt der angrenzenden Grünflächen und die vernetzenden Freiraumachsen tragen dazu bei. Bei der Umsetzung der Planung ist die Versiegelung auf ein Minimum zu reduzieren, klimawirksame Vegetationsflächen anzulegen und ausreichend Bäume als Schattenspender für ein ausgeglichenes regionales Klima zu pflanzen. Vor dem Hintergrund der an Intensität und Häufigkeit zunehmenden

Starkregenereignisse sind für die Rückhaltung von Regenwasser Flächen zur zeitversetzten Ableitung einzurichten. Hierbei spielt Dachbegrünung der Neubauten eine wichtige Rolle. Zudem ist es wasserwirtschaftlich geboten und vor dem Hintergrund einer klimawandelangepassten Entwicklung sinnvoll, das Niederschlagswasser von den Grundstücken weitestgehend dem natürlichen Wasserkreislauf zuzuführen. Dabei sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, wie die oberflächliche Versickerung, Regenwasserrückhaltung, Verdunstung und ortsnahe direkte Einleitung in den Hakenburger See bzw. die Neuenlander Wasserlöse.

## **6. Altlasten und Kampfmittel**

Aufgrund der vielfältigen gewerblichen und industriellen Vornutzung des Plangebiets wurden im Rahmen der Masterplanung Altlastenuntersuchungen für große Teile des Plangebiets vorgenommen. Die Ergebnisse der meisten Untersuchungen liegen zwischenzeitlich vor, einzelne stehen noch aus. Die vorliegenden Untersuchungen haben ergeben, dass nur in zwei Teilflächen auf dem Gelände der swb deutliche Verunreinigungen aus der ehemaligen Gasproduktion vorhanden sind, die sich bis in Tiefen von etwa 10 m erstrecken. Die Ausdehnung der Belastungen und der Umgang mit ihnen sind im weiteren Planungsverlauf noch zu prüfen. In weiten Teilen des Plangebiets wurden in der oberflächennahen Auffüllung Schadstoffe nachgewiesen, die bei der Entwicklung der Gebiete baubegleitend zu berücksichtigen sind, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Parallel zu den weiteren Planungen wird dafür eine standortbezogene Strategie für den Umgang mit den vorhandenen Bodenbelastungen entwickelt.

Das Grundwasser im Plangebiet ist in verschiedenen Bereichen durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) oder Teeröle verunreinigt, den betroffenen Anwohnern wurde empfohlen, das Grundwasser aus Gartenbrunnen nicht zu nutzen.

Für das gesamte Plangebiet kann aufgrund der Luftangriffe der Alliierten im Zweiten Weltkrieg mit dem Ziel, das Gaswerk zu treffen, der Verdacht auf Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Es ist daher im gesamten Plangebiet eine Kampfmitteluntersuchung und ggf. -räumung notwendig.

## **7. Städtebauliche Daten**

Bei Umsetzung des Masterplanes würden ca. 180.000 – 240.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) im Wohnungsbau sowie etwa 150.000 – 200.000 m<sup>2</sup> BGF für Gewerbe, Dienstleistungen, Freizeit und Kultur neu entstehen.

Dabei wird derzeit von einem Anteil des geförderten Wohnungsbaus in Höhe von 30 % ausgegangen.

Insgesamt können somit im Vorderen Woltmershausen rund 1.500 bis 2.500 neue Wohnungen, die Platz für ca. 3.000 bis 5.000 neue Einwohner\*innen bieten, sowie 1.000 bis 1.500 weitere Arbeitsplätze entstehen.

## **8. Vorkaufsortsgesetz**

Die Stadtbürgerschaft hat im März 2019 für die gesamte Fläche des Masterplans das Vorkaufsortsgesetz „Vorderes Woltmershausen“ gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB beschlossen. Es trat am 2. April 2019 in Kraft. Zur Sicherung der Zielvorstellungen über die beabsichtigte Entwicklung des Gebiets ist diese rechtliche Grundlage eines kommunalen Vorkaufsortsgesetzes erforderlich, um ggf. die Umsetzung der Bauleitplanung durch den Ankauf von innerhalb des Geltungsbereichs

des Vorkaufs-Ortsgesetzes liegenden Grundstücken durch die Stadtgemeinde erleichtern zu können. Durch das vorsorglich eingeräumte kommunale Vorkaufsrecht können zum einen Flächen erworben werden, die die Umsetzung der für die Entwicklung des Stadtquartiers erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen erleichtern. Zum anderen kann mit dem Vorkaufsrecht die städtebauliche Zielsetzung der Masterplanung abgesichert und Spekulationsgewinne vermieden werden. Dieses besondere Vorkaufsrecht dient daher der Sicherung einer langfristig geordneten städtebaulichen Planung und Entwicklung.

## **9. Berichte und Fachgutachten**

Bisher wurden im Rahmen des Planungsprozesses folgende Gutachten und Berichte erarbeitet bzw. sind noch in Arbeit:

1. Masterplan Vorderes Woltmershausen, Bericht, ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR, Hamburg, Februar 2020
2. Verkehrlicher Fachbeitrag, ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR, Bremen, Februar 2020
3. Schalltechnische Untersuchung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Bereich der „swb- und ehemaligen Brinkmann-Flächen“ in Bremen-Woltmershausen, T & H Ingenieure GmbH, Bremen, 06.03.2014
4. Vergleichende Darstellung des schadstoffbedingten Aufwands der Flächenherrichtung im Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen für die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für unterschiedlich sensible Nutzungsarten, Dr. Pirwitz Umweltberatung, Bremen, November 2019
5. Ökologische Bestandserhebung, Masterplan Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen, planungsgruppe grün, Bremen, Januar 2020.
6. Gutachterliche Stellungnahme über Geruchsemissionen und -immissionen eines Abwasserpumpwerkes in Bremen-Woltmershausen, TÜV Nord Umweltschutz GmbH Co. KG, Hannover, 27.05.2019
7. Entwässerungskonzept Vorderes Woltmershausen, hanseWasser, Bremen

## **B. Alternativen**

Der vorliegende Masterplan bietet die Grundlage für eine Neustrukturierung und Revitalisierung dieses 55 ha großen und in weiten Bereichen brachliegenden Stadtquartiers in zentraler Lage Bremens. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten, vor allem der vorhandenen ortsbildprägenden Gebäude, der Lage im Stadtraum und der bereits vorhandenen Erschließungsstrukturen wurde ein Konzept entwickelt, das die gegebenen Strukturen und Potenziale optimal miteinander verbindet, in Einklang bringt und neue Nutzungsperspektiven eröffnet. Im Rahmen der zukünftigen Feinjustierung wird der Masterplan weiter fortgeschrieben, entsprechend der zu erarbeitenden Konzepte für Wohnen, Arbeiten, Bildung, Erholung, Kultur und Mobilität aber auch zur Bewältigung von Bodenbelastungen aufgrund des vormaligen Gaswerksbetriebs und als Reaktion auf die künftigen Anforderungen des Klimawandels.

Der Masterplan folgt insbesondere dem gesetzlich vorgegebenen Vorrang der Innenentwicklung in Konkurrenz zu neuen Baugebieten im Außenbereich und wird damit den besonderen Anforderungen Bremens als Stadtstaat mit einem nur begrenzt verfügbaren Flächenpotenzial gerecht. Alternativen können – auch in Anbetracht des umfangreichen Beteiligungsprozesses und der hierbei erhaltenen, grundsätzlichen Zustimmung - nicht vorgeschlagen werden.

## **C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

Der Masterplan formuliert Aufgaben, die finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen zur Folge haben werden. Im Rahmen der Fortschreibung des Masterplans wird eine differenzierte Kostenschätzung vorgelegt. Neben den Kosten für Planungen und Beteiligungsverfahren in den Bereichen Freiraumentwicklung, verkehrliche Infrastruktur, Bauleitplanung und integriertes Entwicklungskonzept (IEK) Seumestraße sind Mittel für regionalwirtschaftliche Untersuchungen, Bodenmanagement usw. erforderlich. Darüber hinaus werden zusätzlich Personalkosten entstehen. Diese werden in den einzelnen Ressorts zur Leitung und Koordinierung der Planungen und deren Umsetzung benötigt.

Vor allem die hier vorgestellten verkehrlichen Maßnahmenvorschläge werden zum Teil nicht nur für die Umsetzung des Masterplans, sondern darüber hinaus für die Entwicklung der Stadtregion insgesamt erforderlich. So wäre z.B. der Kreuzungspunkt Neustadtsgüterbahnhof, der für die Erstellung eines ÖV-Tunnels / Unterführung der DB-Gleise umgebaut werden muss, für den gesamten Stadtteil förderlich. Gleiches gilt für den Verkehrsknoten Carl-Francke-Straße, dessen Umbau zu einer Verbesserung der Erschließung des gesamten Stadtteils Woltmershausen führen würde. Auch die Planungen zum überregionalen Radverkehr, die auf eine Zunahme dieses Verkehrsmittels insgesamt zielen, sind in die Kostenermittlung zur Fortführung der Entwicklungsplanung einzubeziehen, da sie für die Realisierung des Konzeptes von großer Bedeutung sind. Die genannten Maßnahmen sind darüber hinaus für benachbarte Projekte, wie die Neubelebung des Neustadtsgüterbahnhofs, die Entwicklung frei werdender Gewerbeflächen nördlich der Simon-Bolivar-Straße und die überörtliche Freiraumentwicklung von entscheidender Bedeutung. Im Einzelnen können hierzu erst bei weiterem Planungsfortschritt bzw. nach vertiefenden Untersuchungen verlässliche Aussagen getroffen werden. Durch die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse und -anforderungen werden zeitgemäße Umplanungen an anderer Stelle, wie z.B. Woltmershauser Straße oder Hohentorshafen, möglich und sinnvoll.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die für die Erstellung des IEK Seumestraße durch die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa zu finanzierenden Kosten in Höhe von voraussichtlich 150.000 € bereits im Rahmen des durch die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen im April 2019 beschlossenen „Pilotprojektes Bestandsentwicklung“ zur Verfügung stehen. Die in dem zu erstellenden IEK definierten Maßnahmen und Handlungsfelder können aktuell noch nicht in ihrer finanziellen Auswirkung eingeschätzt werden.

Im Plangebiet agieren im Wesentlichen vier Grundstückseigentümer mit größeren Grundstücksanteilen. Diese können aufgrund der Planungen Wertzuwächse ihrer Grundstücke erwarten. Bremen beabsichtigt daher eine Vereinbarung mit diesen Grundstückseigentümern, wonach sie einen Anteil der Werterhöhungen für die Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen einsetzen. Die konkrete Aufteilung und Ausgestaltung soll in städtebaulichen Verträgen zwischen den Eigentümern und der Stadt geregelt werden.

Insbesondere für die Entwicklung des Gleisparks und die verbesserte Anbindung von Woltmershausen über eine eigenständige Unterführung des Bahnkörpers werden auch städtische Mittel erforderlich werden. Hierzu können erst mit weiterem Planungsfortschritt verlässliche Aussagen getroffen werden. Mit separater Vorlage soll dazu voraussichtlich im Herbst 2020 berichtet werden.

Die Realisierung des Masterplans bietet sämtlichen Geschlechtern und allen Altersstufen neue Lebensräume. Die weitere Ausgestaltung wird die geschlechter- und altersspezifischen Bedürfnisse berücksichtigen.

#### **D. Beteiligung/ Abstimmung**

Dem Stadtteilbeirat Woltmershausen wurden die Grundzüge des Masterplans auf seiner Sitzung am 23.09.2019 vorgestellt. Die Stellungnahme des Beirates Woltmershausen ist diesem Bericht als Anlage II beigelegt.

## **E. Öffentlichkeitsarbeit / Beteiligungsverfahren / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Die Erarbeitung des Masterplans wurde durch einen regelmäßigen Austausch mit den beteiligten Fachbehörden, den Grundeigentümern, dem Beirat Woltmershausen und der Öffentlichkeit begleitet.

Mit den großen Grundeigentümern wurden die beiderseitigen Ziele und Vorstellungen einer Flächenentwicklung und der aktuelle Stand der Planung erörtert. Die Eigentümer brachten sich hierbei in den Planungsprozess ein, entwickelten eigene Ideen weiter und arbeiten nun an einer Umsetzung der im Masterplan vorgeschlagenen Entwicklungen. Durch die enge Abstimmung entstand eine gemeinsame vertrauensvolle Basis, auf deren Grundlage die weitere Quartiersentwicklung vorangetrieben werden kann. Erste im Einklang mit den Planungszielen stehende und nach geltendem Baurecht zulässige Bauvorhaben im Tabakquartier wurden einvernehmlich erörtert und genehmigt.

Die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und der Ortspolitik erfolgte über den Stadtteilbeirat und zwei öffentliche Planungswerkstätten. Im Stadtteilbeirat fanden zwei öffentliche Präsentationen, zu Beginn und zum Ende des Prozesses, statt. Dabei wurde über die Zielstellung der Planung sowie die Ergebnisse berichtet und ein Stimmungsbild von der Politik und der Öffentlichkeit eingeholt. Mit dem Stadtteilbeirat wurde zudem ein interner Workshop durchgeführt, in dem übergeordnete Themen wie die Zentrumsentwicklung, Grünflächen, Sport, Bildung, Verkehr, Mobilität, Gewerbe und Wohnen mit Blick auf das Vordere Woltmershausen und den gesamten Stadtteil Woltmershausen diskutiert wurden.

Die beiden öffentlichen Planungswerkstätten fanden mit jeweils ca. 180 bzw. 250 Teilnehmern in den Gebäuden der ehemaligen Tabakfabrik statt. Dabei wurden die wesentlichen Themenblöcke der zukünftigen Nutzung, Freiraumentwicklung und Mobilität sowie erste Strukturideen aufgezeigt und an sogenannten Themeninseln mit den Teilnehmern diskutiert. Die hohe Besucherzahl in den Veranstaltungen zeigt das Interesse der Öffentlichkeit an der zukünftigen Entwicklung des Stadtteils. Die Stimmung war durchweg positiv, machte aber auch deutlich, dass hohe Erwartungen an die Entwicklung des Vorderen Woltmershausen gestellt werden.

Mit den Anwohnern des Schrieferswegs fanden zwei Informationsveranstaltungen statt. Vor dem Hintergrund der planungsrechtlichen Ausgangslage konnten bestehende Unsicherheiten gemindert und eine positive Grundstimmung zur Entwicklung des Plangebiets erreicht werden. Die Benennung von Anforderungen an die Masterplanung seitens der Bewohner ermöglichte es, klare Ziele für das Gebiet des Schrieferswegs zu definieren, wie z.B. den Erhalt der Wohnnutzung und des Grüncharakters.

Ein weiteres Gespräch fand mit Eigentümern und Gewerbetreibenden des Gewerbegebiets rund um die Seumestraße statt. Dieses Gespräch hat gezeigt, dass die vielfältige funktionierende Betriebsstruktur auch unter Beachtung einzelner Brachflächen im Gebiet großes Potenzial für eine langfristige gewerbliche Nutzung an dem Ort hat. Bemerkenswert war insbesondere das durch gegenseitige Rücksichtnahme geprägte, weitgehend konfliktfreie Nebeneinander von Gewerbe und vereinzelter Wohnbebauung. Einzelne Anforderungen wie z. B. die Überprüfung der Erschließungssituation und

die Sicherung der vorhandenen Wohnnutzungen in der Gemengelage sind in die Masterplanung eingeflossen.

## **F. Weitere Planverfahren: Flächennutzungsplan (FNP)**

Der FNP stellt als vorbereitende Bauleitplanung die Grundlage für die Art der späteren Nutzung dar. Zukünftige Bebauungspläne als verbindliche Bauleitpläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Bisher wird das Gebiet des Vorderen Woltmershausen im FNP als Weißfläche dargestellt. Eine Überplanung entsprechend den städtebaulichen Aussagen des Masterplans ist für eine städtebauliche Entwicklung des Areals somit erforderlich. Mit der Überplanung der Fläche im FNP werden die Inhalte des informellen Masterplans in eine erste formelle Planungsgrundlage mit Bindungswirkung für die Verwaltung und Träger öffentlichen Belange überführt. Die Rahmensetzungen des FNP gewährleisten so Planungs- und Investitionssicherheit.

Bereits im Februar 2019 wurde in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft mit dem Planaufstellungsbeschluss die räumliche Abgrenzung und die Rahmensetzung hinsichtlich der grundsätzlichen Planungsziele für die 21. Änderung des Flächennutzungsplans (Vorderes Woltmershausen) festgelegt.

Die Überplanung der Weißfläche wird zügig fortgesetzt.

## **G. Anlagen**

1. Masterplan Vorderes Woltmershausen, ELBBERG, BRUUN & MÖLLERS, BPR, Hamburg, Februar 2020
2. Stellungnahme des Beirates Woltmershausen vom 6.1.2020 zum Masterplan Vorderes Woltmershausen

## **Beschlussempfehlung:**

1. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung stimmt dem Masterplan für das Vorderes Woltmershausen zu.
2. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die in ihrer fachlichen Zuständigkeit liegenden Schritte zur Umsetzung der Masterplanung vorzubereiten und das Verfahren zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans gem. Beschluss vom 21.2.2019 entsprechend fortzuführen.
3. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, bei der Entwicklung der Teilquartiere frühzeitig die notwendigen Schlüsselmaßnahmen der Mobilität für den Gesamttraum zu realisieren, die für die angestrebte Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds des Ziel- und Quellverkehrs des neu zu entwickelnden Quartiers entscheidend sind, insbesondere einen angebotsorientierten Ausbau des ÖPNV-Angebots stufenweise zu realisieren, zentrale Fuß- und Radwegverbindungen in die Überseestadt, die Neustadt und nach Huchting herzustellen und durch eine zielorientierte Anpassung der Straßenräume und Herstellung neuer Straßenverbindungen einschließlich einer Öffnung der Straße Am Gaswerksgraben die Verkehrssituation in Woltmershausen insgesamt unter Behebung bereits heute vorhandener Defizite zu optimieren.



4. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, bei der Entwicklung der Teilquartiere die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen für den Gesamtraum, insbesondere Maßnahmen der sozialen Infrastruktur (Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen), der Freiraumentwicklung und der klimagerechten Quartiersentwicklung zu berücksichtigen.
5. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau unter Einbeziehung von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Verhandlungen mit den Grundeigentümern aufzunehmen, um parallel zur Bauleitplanung im Rahmen städtebaulicher Verträge insbesondere eine angemessene Lastenteilung hinsichtlich der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zu vereinbaren.
6. Die städtische Deputation für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft und Tierschutz stimmt dem Masterplan für das Vordere Woltmershausen zu.
7. Die städtische Deputation für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft und Tierschutz bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die in ihrer fachlichen Zuständigkeit liegenden Schritte zur Umsetzung der Masterplanung vorzubereiten.
8. Die städtische Deputation für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft und Tierschutz bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, bei der Entwicklung der Teilquartiere die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen für den Gesamtraum, insbesondere Maßnahmen der sozialen Infrastruktur (Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen), der Freiraumentwicklung und der klimagerechten Quartiersentwicklung) zu berücksichtigen.
9. Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit stimmt dem Masterplan für das Vordere Woltmershausen zu.
10. Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit bittet die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, die in ihrer fachlichen Zuständigkeit liegenden Schritte zur Umsetzung der Masterplanung vorzubereiten.



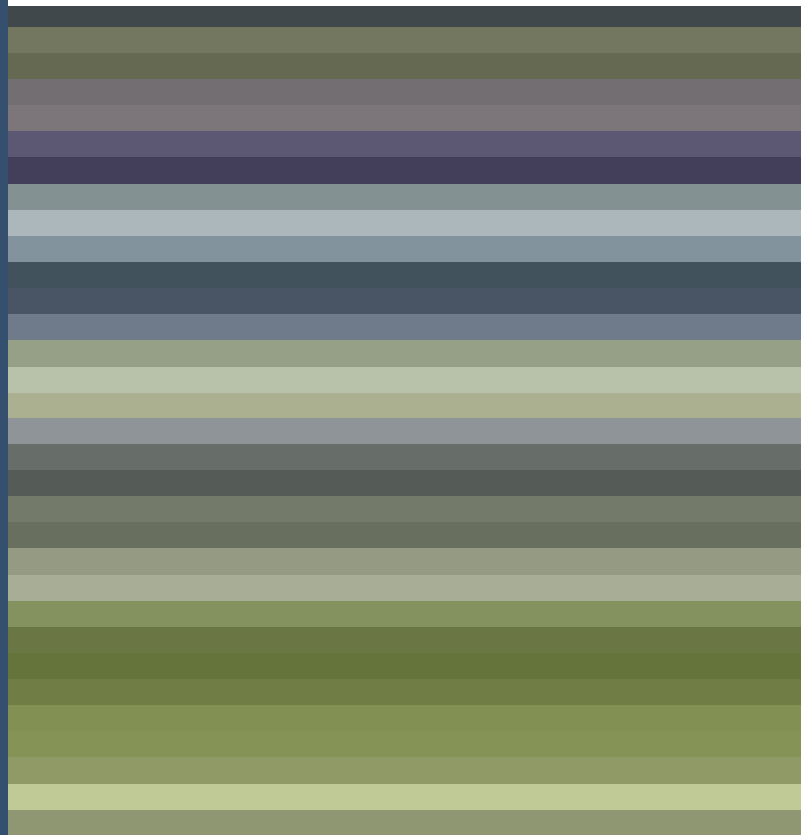
# Masterplan Vorderes Woltmershausen

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

Die Senatorin für Wirtschaft,  
Arbeit und Europa



Freie  
Hansestadt  
Bremen



# Masterplan Vorderes Woltmershausen

## Auftraggeber

Stadtgemeinde Bremen

### **Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS)**

Contrescarpe 72

28195 Bremen

Fachbereich Bau und Stadtentwicklung

Prof. Dr. Iris Reuther, Senatsbaudirektorin

### **Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE)**

Zweite Schlachtepforte 3

28195 Bremen

Projektleitung: Jutta Bettin SKUMS, Simone Geßner SWEA, Dr. Wolfgang Kumpfer SKUMS

Projektgruppe:

SKUMS: Axel König, Silvana Mollée, Stephan Teberatz (Abt. 6 - Stadtplanung und Bauordnung);

Christina Heinken (Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima- und Ressourcenschutz);

Iris Bryson, Katrin Schäfer (Abt. 3 - Natur, Wasser und Landwirtschaft);

Franziska Peters, Fred Radder (Abt. 5 – Verkehr);

Björn Döhle, Markus Löwer (Abt. 7 - Regional- und Stadtentwicklung, Stadtumbau, Wohnungswesen)

WfB: Friedrich-Wilhelm Nennecke (Unternehmensservice und Vertrieb)

Ortsamt Neustadt/Woltmershausen: Annemarie Czichon (Ortsamtsleiterin)

## **In Kooperation mit**

### **Justus Grosse Real Estate GmbH**

Langenstraße 6

28195 Bremen

### **swb AG**

Theodor-Heuss-Allee 20

28215 Bremen

---

## Auftragnehmer

### **ELBBERG Stadtplanung**

Kruse und Rathje Partnerschaft mbB

Architekt und Stadtplaner

Straßenbahnring 13

20251 Hamburg

Volker Rathje, Tina Hartz, Leevke Heeschen

### **Bruun & Möllers GmbH & Co. KG**

Ernst-Merck-Straße 12-14

20099 Hamburg

Moritz Möllers, Rebecca Stracke, Nguyen Yen

### **BPR Künne und Partner**

Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstraße 38/39

28195 Bremen

Jens Wittrock, Sven Michaelsen, Stefanie Seemann

## Moderation des Beteiligungsprozesses

### **proloco**

Dr. Michael Glatthaar,

Dr. Franziska Lehmann GbR

Am Neuen Markt 19

28199 Bremen

Dr. Franziska Lehmann

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2-3
2. Kurzfassung	4-7
3. Beteiligungsverfahren	8-9
4. Bestandsaufnahme / Analyse	10-45
4.1. Plangebiet und Betrachtungsraum	11-12
4.2. Historische Entwicklung	13-14
4.3. Das Vordere Woltmershausen in Interaktion mit dem lokalen Umfeld	15
4.4. Teilgebiete	16-30
4.5. Altlasten und Kampfmittel	30-32
4.6. Grün- und Freiräume	33-36
4.7. Verkehr	37-39
4.8. Fazit Analyse	40-45
5. Masterplan	46-65
5.1. Ziele	47-55
5.2. Die Teilquartiere	56-65
6. Städtebaulich freiraumplanerisches Konzept	66-71
7. Mobilitätskonzept	72-77
7.1. Mobilitätskonzepte für städtebauliche Quartierseinheiten	73
7.2. Übergeordnete Infrastrukturmaßnahmen	74-76
7.3. Zusammenfassung der verkehrlichen Maßnahmen	77
8. Klimafreundliches und klimaangepasstes Quartier	78-79
9. Entwicklungsstufen und Handlungsfelder	80-83
9.1. Parallel zur Masterplanung	81
9.2. Kurzfristig	81
9.3. Mittelfristig	82
9.4. Langfristig	82
9.5. Gewerbeflächenmanagement	83
10. Verzeichnisse	84-89
11.1. Abbildungsverzeichnis	84-88
11.2. Literaturverzeichnis	89
11. Anhang Karten	90-99

# 1. Einleitung



Die Geschichte Woltmershausens als Wohn-, Gewerbe- und Industriestandort „vor den Toren der Stadt“ ist die Grundlage für die zukünftige Entwicklung eines lebendigen, gemischt genutzten Quartiers. Hierbei ist die Fortführung der guten Zusammenarbeit mit der engagierten Bevölkerung, den ansässigen Betrieben und den Grundeigentümern von höchster Bedeutung für ein Gelingen dieses Prozesses.

# 1. Einleitung

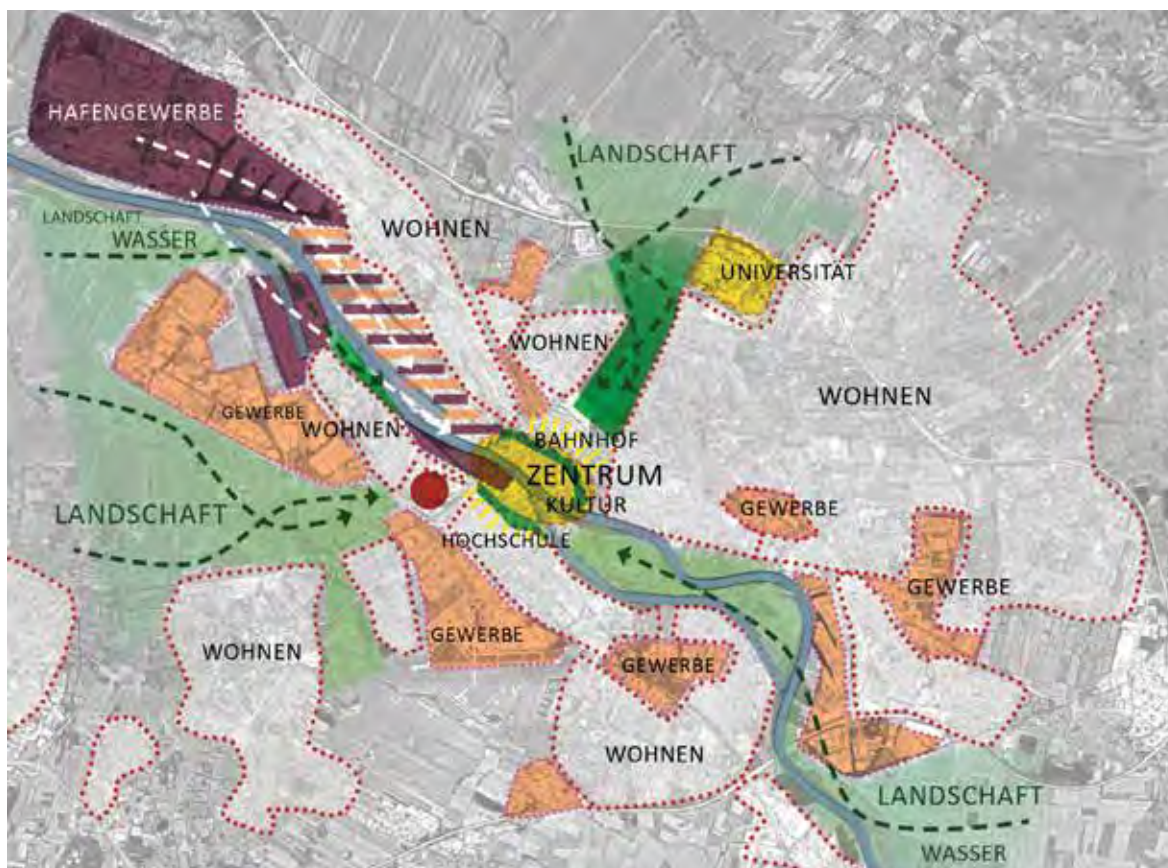


Abb. 01:  
Lage von  
Woltmershausen  
innerhalb der  
Stadtstruktur  
Bremens

Das Masterplangebiet Vorderes Woltmershausen befindet sich im südöstlichen Bereich von Woltmershausen (s. Abb. 01). Es bietet aufgrund seiner Nähe zur Innenstadt und den umliegenden Grünräumen, seines historischen Erscheinungsbildes sowie seiner heutigen geringen baulichen Ausnutzung große Potenziale für den Stadtteil Woltmershausen, die angrenzende Neustadt und die gesamtstädtische Entwicklung in Bremen. Heute ist das Gebiet hauptsächlich durch gewerbliche Nutzungen, in einigen Teilbereichen auch durch Wohnen, geprägt. Einige Flächen liegen jedoch brach oder werden sichtlich untergenutzt.

Ausgangslage der vorliegenden Masterplanung ist der Wunsch nach Entwicklung eines gemischt genutzten urbanen Quartiers nach dem Leitbild „Stadt der Zukunft / Produktive Stadt“. Dabei soll die vorhandene Gewerbenutzung erhalten bleiben und durch Wohnen und neue Arbeitsstättenflächen ergänzt werden. Vorhandene Wohnnutzungen sollen ebenfalls gesichert werden. Um das gewachsene Zentrum von

Woltmershausen nicht zu schwächen, sind Nutzungskonkurrenzen insbesondere in der Nahversorgung und im Einzelhandel zu vermeiden.

Da die Stadt Bremen nur über wenige Flächen im Plangebiet verfügt, hängt die weitere Entwicklung von der Handlungsbereitschaft der beteiligten Grundeigentümer ab. Als wesentliche Akteure gelten dabei das Immobilienunternehmen Justus Grosse sowie der Energieversorger swb. Neben der Abstimmung mit diesen Akteuren fanden im Verlaufe des Arbeitsprozesses umfassende Gespräche mit weiteren Grundeigentümern, Nutzern und lokalen Akteuren im Quartier statt.

Der Dialog in der Öffentlichkeit wurde mit der Durchführung von zwei großen Planungswerkstätten mit jeweils bis zu 250 interessierten Bürgern intensiv geführt. Die Ergebnisse der Gespräche und der öffentlichen Beteiligung sind in die Empfehlungen des Masterplans eingeflossen.

## 2. Kurzfassung



Im Plangebiet soll ein urban gemischtes Quartier mit vielfältigem Nutzungsmix nach dem Leitbild „Stadt der Zukunft / Produktive Stadt“ entstehen und zukünftig für eine Vielzahl von Nutzungsoptionen geöffnet werden. Ein Herzstück der neuen Freianlagen stellt der „Gleispark“ dar. Als Aktivpark verbindet er zukünftig alle wichtigen Nutzungen wie den Quartiersplatz, die Grundschule und die geplante Berufsschule für Technik.



## 2. Kurzfassung

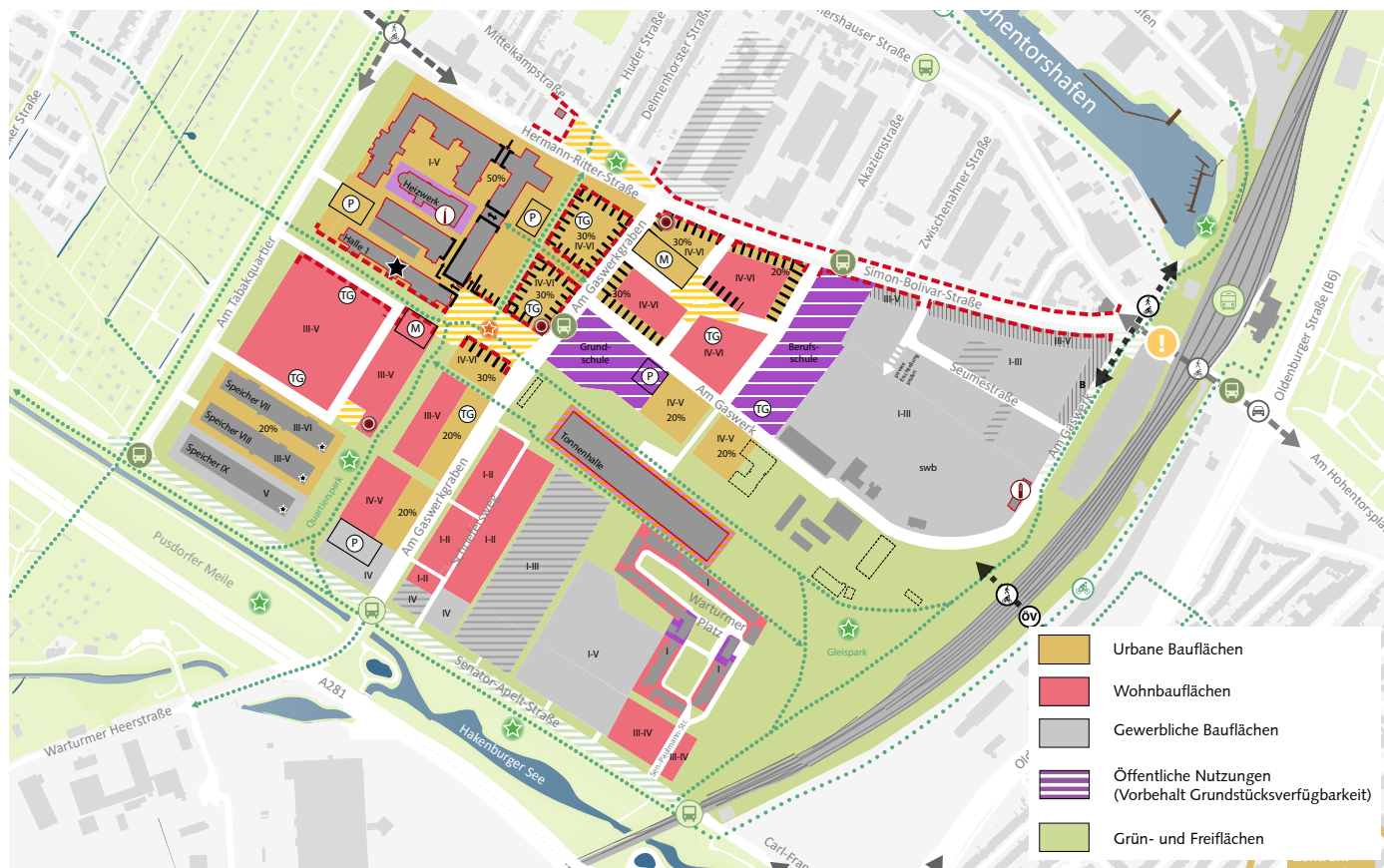


Abb. 02:  
Masterplan

Das Vorderes Woltmershausen liegt in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt Bremens. Für das ca. 55 ha große Entwicklungsgebiet ist ein Masterplan erarbeitet worden, der die wesentlichen Leitlinien für die zukünftige Entwicklung aufzeigen soll (s. Abb. 02).

Das Masterplangebiet befindet sich im südöstlichen Bereich von Woltmershausen. Es bietet aufgrund seiner zentralen Lage und den umliegenden Grünräumen, seines historischen Gebäudebestandes sowie seiner heutigen teilweise geringen baulichen Ausnutzung große Potenziale für den Stadtteil Woltmershausen, die Quartiere der angrenzenden Neustadt und für die gesamtstädtische Entwicklung in Bremen. Heute ist das Gebiet hauptsächlich durch gewerbliche Nutzungen, in einigen Teilbereichen auch durch Wohnen, geprägt. Einige Flächen liegen jedoch brach oder werden sichtlich untergenutzt.

Der Masterplan Vorderes Woltmershausen wurde in einem gut einjährigen Planungsprozess gemeinsam mit den Fachbehörden und unter Beteiligung des Stadtteilbeirats und der Bürgerinnen und Bürger vor Ort erarbeitet. Er soll die Leitlinien für die weitere Entwicklung vorgeben und versteht sich als Rahmenplan, der, den künftigen Entwicklungen entsprechend, weiter fortgeschrieben werden soll.

Das Plangebiet steht exemplarisch für die dynamische Entwicklung der Stadt. Ehemalige Industriegebiete werden zu belebten Quartieren entwickelt, in denen

Wohnen und Arbeiten nebeneinander stattfindet. Diese neuen Stadträume leisten einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Innenentwicklung Bremens.

### Struktur- und Nutzungskonzept

Das Grundgerüst des Masterplans bildet das Struktur- und Nutzungskonzept. Es gliedert das Entwicklungsgebiet in unterschiedliche Nutzungszonen und schafft die Einbindung des Areal in den umgebenden Stadtraum durch neue Grün- und Wegeverbindungen.

Im Plangebiet soll ein urban gemischtes Quartier mit vielfältigem Nutzungsmix nach dem Leitbild „Stadt der Zukunft / Produktive Stadt“ entstehen und zukünftig für eine Vielzahl von Nutzungsoptionen geöffnet werden. So können neben den bereits heute gewerblich und wohnbaulich genutzten Bereichen zukünftig neue Wohnquartiere und durch Wohnen und Arbeiten geprägte Bereiche entstehen. Der Gleispark, eine neue Grundschule sowie die geplante Berufsschule für Technik stellen als Beiträge der öffentlichen Hand zur Entwicklung des gesamten Stadtteils zentrale Bausteine bei der Entwicklung des neuen Quartiers dar. Darüber hinaus sind Angebote zur Nahversorgung, für Freizeit, Erholung, Kultur und Sport wünschenswert.

Heute werden Teile des Plangebietes durch historische Gebäude geprägt, die aufgrund ihrer ehemaligen Funktionen und Größe eine starke Identität des Ortes erzeugen. Hier sind insbesondere die ca. 240 m lange

Tonnenhalle auf dem ehemaligen Gaswerksgelände der Stadtwerke Bremen (swb) und die kraftvollen Speicher und Produktions- und Verwaltungsgebäude der ehemaligen Tabakfabrik zu nennen.

In der städtebaulichen Konkretisierung gilt es daher, auf diese überwiegend großformatigen Strukturen zu reagieren. Im vorliegenden städtebaulich-freiraumplanerischen Konzept wird eine bauliche Dichte von überwiegend vier- bis fünfgeschossigen Neubauquartieren angestrebt, die an markanten Orten und besonderen Platzsituationen auch durch höhere Gebäude akzentuiert werden kann. Eine weitere Ausdifferenzierung und typologische Konkretisierung des Städtebaus soll in nachfolgenden Planungsschritten mit der Erstellung von Quartiersplänen sowie der darauf aufbauenden Bebauungsplanung erfolgen.

#### Freiraumkonzept

Das Herzstück der Freianlagen im Vorderen Woltmershausen stellt der neue Gleispark dar. Hier sollen Sport und Spiel, Erholung und Begegnung ermöglicht werden. Er entwickelt sich entlang der Bahntrasse und bildet eine zentrale Freiraumachse entlang der Tonnenhalle aus, die sich in das Quartier hinein entwickelt und auf den zentralen Quartiersplatz am Tabakquartier trifft (s. Abb. 03).

Als „Aktivpark“ konzipiert soll der Gleispark zukünftig die Wallanlagen und die Weser mit Woltmershausen und den neuen Nutzungen im Quartier verbinden und darüber hinaus eine Vernetzung über den Hakenburger See mit dem südlichen Landschaftsraum an der Ochtum herstellen.

Ergänzend soll im westlichen Teil des Plangebiets ein neuer Quartierspark entstehen. In dieser Nord-Süd-Achse, mit Blick auf den Fernsehturm und die Überseeinsel mit dem ehemaligen Kellogg-Areal auf der nordwestlichen Weserseite, entsteht nicht nur eine grüne Verbindung, sondern auch ein wichtiger Freiraum für die neuen BewohnerInnen und Beschäftigten des zukünftigen Tabakquartiers.

Gleichzeitig dienen Teile der Parks als Retentionsflächen für Starkregen. Vorhandene Vegetationsbestände, die durch weitere Pflanzungen ergänzt werden sollen, bieten darüber hinaus wichtige Lebensräume für Pflanzen und Tiere.

#### Erschließungs- und Mobilitätskonzept

Im Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen soll ein attraktives und nachhaltiges Verkehrs- und Mobilitätskonzept verfolgt werden (s. Abb.04). Die Nähe zur Innenstadt, aber auch die gute äußere Erschließung mit der B 6 / B 75 und der A 281, sind eine Grundlage für die künftige Einbindung des Quartiers in das Verkehrsnetz der Gesamtstadt. Die bestehenden Probleme der Anbindung Woltmershausens an die östlich angrenzende Neustadt durch die Überlastung des Woltmershauser Tunnels / Knotenpunktes Friesenwerder in den Spitzenstunden sowie die fehlende Anbindung von der B 6 in die Carl-Francke-Straße durch die nicht vorhandene Rechtsabbiegemöglichkeit sollen im Zuge der Masterplanung minimiert werden.

Im Ergebnis soll der Modal-Split in dem neuen Stadtquartier so gestaltet werden, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des



Abb. 03:  
Städtebaulich-  
freiraum-  
planerisches  
Konzept

Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs reduziert wird. Die Herstellung von attraktiven Fuß- und Radwegverbindungen mit einer guten Vernetzung in die umliegenden Stadtteile steht mit der Realisierung des Gleisparks und der weiteren öffentlichen Freiraumachsen im Vordergrund.

Um diese Mobilitätsziele verwirklichen zu können, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich, die entsprechend ihrer Komplexität und ihres Umfangs kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden müssen. Für die Entwicklung eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebotes ist kurzfristig die Bereitstellung von zusätzlichen bzw. alternativen Buslinien erforderlich. Mittelfristig muss eine zusätzliche Unterführung des Bahndamms für den ÖPNV aber auch Fußgänger und Radfahrer einen Qualitätssprung in der öffentlichen Erschließung nicht nur des Quartiers sowie des unmittelbar östlich angrenzenden Entwicklungsgebietes Neustadtsgüterbahnhof, sondern des Stadtteils insgesamt bewirken. Erste Untersuchungen zur Realisierung sind bereits beauftragt.

Bestehende verkehrliche Engpässe im Straßenverkehr müssen kurzfristig durch eine bessere Verkehrsverteilung am Knotenpunkt Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße / Oldenburger Straße beseitigt bzw. gemindert werden, um die leistungsfähige, verkehrliche Abwicklung erster Entwicklungsschritte zu gewährleisten. Langfristig sind weitere Maßnahmen wie die städtebauliche Ertüchtigung des Woltmershauser Tunnels inkl. Umbau des Knotenpunktes Friesenwerder zu prüfen.

Im Plangebiet selbst ist die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straße Am Gaswerkgraben bis zur Senator-Apelt-Straße zu verlängern. Die übrigen Straßen im Quartier könnten als Quartiersstraßen mit Tempo 30 beschildert bzw. als Wohnstraßen im Mischprinzip gestaltet werden.

Das Radwegenetz ist weiter auszubauen. Dabei ist insbesondere eine Anbindung an die Radpremiumrouten des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2025, u.a. die Strecke nach Huchting / Delmenhorst auszubauen.

#### Umsetzung

Die Umsetzung des Konzeptes erfolgt in unterschiedlichen Zeiträumen. Einige bauliche Maßnahmen können kurzfristig umgesetzt werden, da sie vom geltenden Planungsrecht abgedeckt werden. Für die neuen Wohn- oder gemischt genutzten Quartiere sind zunächst sog. Quartierspläne zu entwickeln und daraufhin neues Planungsrecht zu schaffen.

Insgesamt können im Vorderen Woltmershausen rund 1.500 bis 2.500 neue Wohnungen sowie ca. 1.000 – 1.500 weitere Arbeitsplätze entstehen.

Mit der Realisierung dieses Masterplanes kann einer ressourcenschonenden Innenentwicklung der Stadt Bremen Rechnung getragen werden. Die Wiedernutzung alter Gewerbeareale, die schlüssige Integration in den umgebenden Stadt- und Landschaftsraum, die Realisierung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes und eine qualitätsvolle Grün- und Freiraumausstattung sind wichtige Bausteine für eine umwelt- und klimaschonende Stadt- und Wirtschaftsentwicklung Bremens.



Abb. 04:  
Verkehrskonzept  
- Maßnahmen-  
übersicht

# 3. Beteiligungsverfahren



Woltmershausen ist in Bewegung. Der Dialog im Masterplanprozess ist getragen von einer positiven Aufbruchsstimmung und dem respektvollen Umgang aller Beteiligten untereinander im Bewusstsein für die industrielle Vergangenheit, die Potentiale und den Charme des Gebiets.

### 3. Beteiligungsverfahren



Abb. 05:  
Einführung im  
Plenum



Abb. 06:  
Diskussionsrunde  
Themeninsel  
Freiraum

Die Erarbeitung des Masterplans wurde durch einen regelmäßigen Austausch mit den beteiligten Fachbehörden, den Grundeigentümern und der Öffentlichkeit begleitet.

Die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und der Ortspolitik erfolgte über den Stadtteilbeirat und zwei öffentliche Planungswerkstätten. Im Stadtteilbeirat fanden zwei öffentliche Präsentationen, zu Beginn und zum Ende des Prozesses, statt. Dabei wurde über die Zielstellung der Planung sowie die Ergebnisse berichtet und ein Stimmungsbild von der Politik und der Öffentlichkeit eingeholt. Mit dem Stadtteilbeirat wurde zudem ein interner Workshop durchgeführt, in dem übergeordnete Themen wie die Zentrumsentwicklung, Grünflächen, Sport, Bildung, Verkehr, Mobilität, Gewerbe und Wohnen für den gesamten Stadtteil Woltmershausen diskutiert wurden.

Die beiden öffentlichen Planungswerkstätten fanden mit jeweils ca. 180 bzw. 250 Teilnehmern in den Gebäuden der ehem. Tabakfabrik statt (s. Abb. 05-07). Dabei wurden die wesentlichen Themenblöcke der zukünftigen Nutzung, Freiraumentwicklung und Mobilität sowie erste Strukturideen aufgezeigt und an sogenannten Themeninseln mit den Teilnehmern diskutiert. Eine anfängliche Skepsis der Teilnehmer bezüglich der zukünftigen Höhe und Dichte der neuen Quartiere legte sich in der Diskussion am städtebaulichen Modell. Die hohe Besucherzahl in den Veranstaltungen zeigt das Interesse der Öffentlichkeit an der zukünftigen Entwicklung des Stadtteils. Die Stimmung war durchweg positiv und machte aber auch deutlich, welche Erwartungen an die Entwicklung im Vorderen Woltmershausen gestellt werden.

Mit Grundeigentümern wurden in regelmäßigen Sitzungen die beiderseitigen Ziele und Vorstellungen einer Flächenentwicklung diskutiert und der aktuelle Stand der Planung erörtert. Die Eigentümer brachten sich hierbei in den Planungsprozess ein, entwickelten eigene Ideen weiter und arbeiten nun an einer Umsetzung der im Masterplan vorgeschlagenen Entwicklungen. Durch die Gespräche entstand eine gemeinsame

vertrauensvolle Basis, auf deren Grundlage die weitere Quartiersentwicklung vorangetrieben werden kann.

Mit den Anwohnern des Schrieferswegs fanden zwei Informationsveranstaltungen statt. Vor dem Hintergrund der „unklaren“ planungsrechtlichen Ausgangslage konnten hierdurch bestehende Ängste gemindert und eine positive Grundstimmung zur Entwicklung des Plangebiets erreicht werden. Die Benennung von Anforderungen an die Masterplanung seitens der Bewohner ermöglichte es, klare Ziele für das Gebiet des Schrieferswegs zu definieren, wie z.B. den Erhalt der Wohnnutzung und des Grüncharakters.

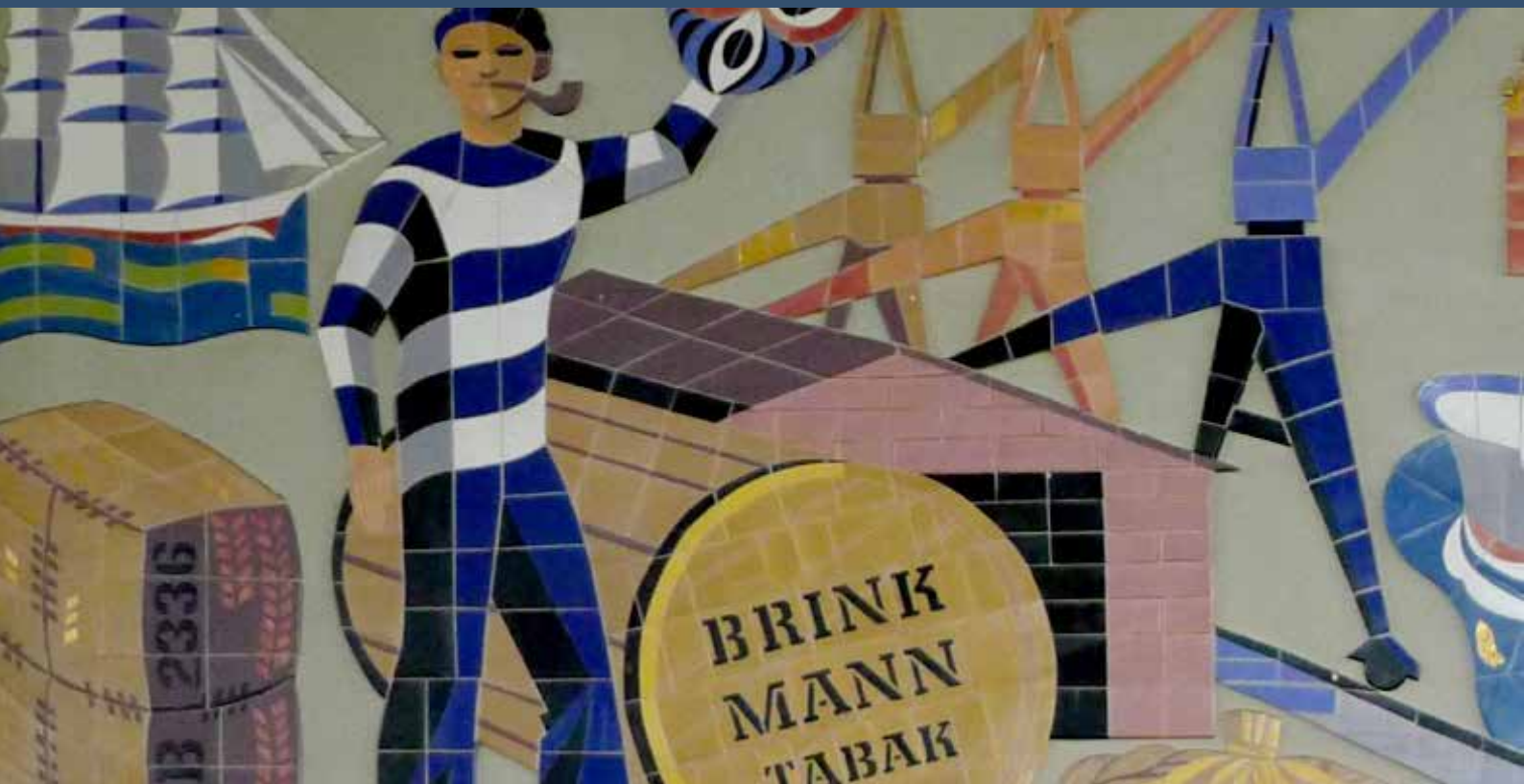
Ein weiteres Gespräch fand gemeinsam mit Eigentümern und Gewerbetreibenden des Gewerbegebiets rund um die Seumestraße statt. Dieses Gespräch hat gezeigt, dass die vielfältige funktionierende Betriebsstruktur großes Potenzial für eine langfristige gewerbliche Nutzung an dem Ort hat. Einzelne Anforderungen wie z. B. die Überprüfung der Erschließungssituation und die Sicherung der vorhandenen Wohnnutzungen in der Gemengelage sind in die Masterplanung eingeflossen. Zur weiteren Kommunikation besteht der Kontakt mit der WFB.

Durch die intensive Beteiligung von Eigentümern, Gewerbetreibenden, Anwohnern und weiteren Öffentlichkeit konnte eine hohe Akzeptanz der Planungsinhalte erreicht werden. Gleichzeitig muss dieses aber auch Motivation sein, die angestoßene Entwicklung weiter voranzutreiben und die dargestellten Planungsansätze zeitnah umzusetzen.



Abb. 07:  
Diskussion am  
Modell

# 4. Bestandsaufnahme / Analyse



Im Vorderen Woltmershausen prägt heute das Nebeneinander von Gewerbebetrieben, eingestreuten Wohnnutzungen und brachgefallenen Produktionsflächen den Ort. Neben dem Energieversorger swb findet sich eine kleinteilige und vielfältige Betriebsstruktur – vom Handwerk, der Kfz-Selbsthilfewerkstatt bis zum High-Tech-Dienstleister. Historische Industriegebäude wie die Tonnenhalle sind als Kulturdenkmäler gesichert, ihre räumliche und funktionale Integration in das neue Quartier wird dem Stadtteil eine besondere Identität geben. Die ehemaligen Gleisflächen sind ein herausragendes Potential für künftige Grünflächen, die Vernetzung mit den angrenzenden Ortsteilen und ein ausgeglichenes Stadtklima.

## 4.1. Plangebiet und Betrachtungsraum



Abb. 08:  
Abgrenzung  
Plangebiet und  
Betrachtungs-  
raum

Das ca. 55 ha große Plangebiet wird begrenzt durch die Senator-Apelt-Straße im Süden, die Straße Am Tabakquartier (ehemals südlicher Abschnitt des Hempenwegs) im Westen, die Hermann-Ritter-Straße und Simon-Bolivar-Straße im Norden sowie den Bahnschienen der Strecke Bremen – Oldenburg im Osten (s. Abb. 08). Es liegt in direkter Nachbarschaft zur Alten Neustadt, einem Teil der Bremer Innenstadt sowie südlich des Hohentorhafens.

Bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans Bremen (FNP) ist fast der gesamte Bereich des Plangebiets als „Weißfläche“ von den Darstellungen ausgenommen worden (s. Abb. 09). Lediglich der Bereich am Warturmer Platz wird als Wohnbaufläche dargestellt, das Pumpwerk der Stadt Bremen als Fläche für die Ver- und Entsorgung. Die Ergebnisse des Masterplans sollen Vorgaben für die zukünftige Ausweisung im FNP liefern.



Abb. 09:  
Flächennutzungs-  
plan mit  
Darstellung einer  
Weißfläche

Für das Plangebiet gilt im westlichen Bereich der Bebauungsplan 2115 von 2006, der diesen Bereich als Gewerbegebiet festsetzt (s. Abb. 10). Die Grundflächenzahl wird mit 0,7 festgesetzt, die Höhe baulicher Anlagen ist auf 16 m beschränkt. In den Gewerbegebieten sind Einzelhandelsbetriebe, die Nahrungs- und Genussmittel an Endverbraucher verkaufen sowie Selbstbedienungsgroßhandelsbetriebe (C+C-Märkte) nicht zulässig. Im Westen des Plangebiets parallel zur Straße Am Tabakquartier verläuft ein Mischwasserkanal, der mit einem Leitungsrecht zugunsten der Bremer Entsorgungsbetriebe festgesetzt ist. Der charakteristische Baumbestand an der Senator-Apelt-Straße und der Straße Am Tabakquartier ist zu erhalten.

Für das Quartier an der Senator-Apelt-Straße/Warturmer Platz/Schriefersweg gilt noch der Staffelbau- und Gewerbeplan 0055 aus dem Jahr 1930, der hier für das heutige Wohngebiet Gewerbeklasse I ausweist (s. Abb. 11). Dies entspricht einem Industrie- bzw. Gewerbegebiet.

Für das swb-Gelände und die Grundstücke im Quartier Seumestraße gibt es keine planungsrechtlichen Festsetzungen. Hier richtet sich derzeit eine mögliche Bebauung nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB).

Um Vorschläge für eine Revitalisierung und für zukünftige Nutzungskonzepte zu entwickeln, sind über das Plangebiet hinaus auch innerhalb eines angrenzenden Betrachtungsraumes die umgebende Stadtstruktur mit ihren Potenzialen, Wegebeziehungen und Wechselwirkungen in die weitere Betrachtung einzubeziehen.

Der Betrachtungsraum umfasst neben dem Plangebiet auch die nördlich anschließenden Wohnquartiere zwischen Hermann-Ritter-Straße und Woltmershauser Straße mit dem Stadtteilzentrum Woltmershausen, die Gewerbegebiete an der Ladestraße bzw. den Hohentorshafen, dem Recyclingbetrieb zwischen den Wohngebieten und darüber hinaus auch die Grün- und Freiflächen der westlich und südlich des Plangebiets angrenzenden Kleingartengebiete an der Straße Am Tabakquartier sowie Freizeiteinrichtungen an der Senator-Apelt-Straße („Pusdorfer Meile“, Neuenlander Wasserlöse). Um das Augenmerk auch auf mögliche verbindende Perspektiven zur Neustadt zu richten, sind auch die Räume am Neustädter Bahnhof, das Entwicklungsgebiet Neustadtsgüterbahnhof, die Wallanlagen zwischen der Eisenbahntrasse Bremen – Oldenburg, der Hohentorspark, die Trasse der B6 / B75 sowie die Verkehrsknotenpunkte mit zu betrachten.

Die Neustadt hat in den letzten Jahren durch die wachsende Vielfalt in der Nutzungsstruktur an Vitalität und Attraktivität gewonnen. Der Bereich rund um die Hochschule und Teile der Wallanlagen sind daher in den Betrachtungsraum als ein wichtiger möglicher Impulsgeber für die anstehende Entwicklung mit aufgenommen. Mit dem Neustadtsgüterbahnhof

befindet sich zudem direkt östlich angrenzend an das Vorderes Woltmershausen, lediglich durch den Bahndamm getrennt, eine gewerbliche Potenzialfläche, die zudem eine wichtige Scharnierfunktion zwischen den Stadtteilen einnehmen muss.

Für die Analyse der verkehrlichen Erschließung wurde ein über den Betrachtungsraum hinausgehender größerer Umriss in die Untersuchung einbezogen. So wurden die Knotenpunkte, die schon heute der direkten Anbindung des Stadtteils Woltmershausen an das regionale und überregionale Straßennetz dienen, wie die Eingangsbereiche zu Woltmershausen bei den Straßen Am Hohentorsplatz / Simon-Bolivar-Straße / Woltmershauser Straße und Neuenlander Straße / Carl-Francke-Straße / Senator-Apelt-Straße, mit in die Planung aufgenommen.



Abb. 10: Bebauungsplan 2115 mit Festsetzung Gewerbegebiet



Abb. 11: Staffelbau- und Gewerbeplan 0055 mit der Darstellung „Gewerbeklasse I“



## 4.2. Historische Entwicklung

Zum Ende des 19. Jahrhunderts war das Gebiet des Vorderen Woltmershausens noch durch den Woltmershauser Canal und den Sicherheitshafen von dem heutigen Hohentorshafen sowie der Weser getrennt, Fährverbindungen sicherten den Übergang zur nördlichen Weserseite (s. Abb. 13). Die Bahnlinie im Osten war bereits gebaut und verlief in Dammlage von Nord nach Süd mit einem Durchlass im Bereich des heutigen Woltmershauser Tunnels. In Woltmershausen war zu dem Zeitpunkt lediglich der nördliche Bereich mit einigen Wohn- und Gewerbegebäuden bebaut, vorwiegend im Bereich der heutigen Woltmershauser Straße. Die Flurstücke zogen sich in langen Streifen nach Süden und wurden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Westlich des Plangebiets war bereits der noch heute erhaltene Schutzdeich vorhanden.

In den folgenden Jahren entwickelten sich Woltmershausen und die Neustadt weiter (s. Abb. 12). Die Wasserflächen östlich der Bahnschienen wurden nach und nach zurückgebaut und zu den heutigen Neustadtwallanlagen umgestaltet. Parallel zur Bahnverbindung wurde in den 1930er Jahren die heutige Oldenburger Straße / B 6 gebaut, die Woltmershausen und die Neustadt mit der Innenstadt verband. Die Flächen des Hohentorshafens wurden zunehmend gewerblich genutzt, während sich südlich der Woltmershauser Straße weitere Wohnstrukturen entwickelten. Die heutige Simon-Bolivar-Straße ist bereits in den Plänen ab 1931 abzulesen.

Mit der Verlagerung des Gaswerkes ab 1897 aus der inneren Stadt Bremens wurden bis zum Jahr 1915 die heutige Tonnenhalle mit ihrem Gleisanschluss und der Uhrenturm realisiert. Die beiden Gasometer prägten damals die Silhouette von Woltmershausen und wurden erst 1984 zurückgebaut.



Abb. 12:  
Woltmershausen  
1915



Abb. 13:  
Woltmershausen  
1881



Abb. 14:  
Woltmershausen  
1935

Südlich des Gaswerksgeländes entwickelte sich bis 1935 bereits der heutige Warturmer Platz, eine Bebauung an der heutigen Senator-Paulmann-Straße sowie westlich davon das Haupt-Pumpwerk zur Förderung der Abwasserzuflüsse aus dem Einzugsgebiet der stadtbremischen linken Weserseite zum Klärwerk Seehausen. Die Flächen des heutigen Schrieferswegs waren bereits parzelliert, aber noch nicht bebaut. Auf dem Gelände der Tabakfabrik entstand im Norden das erste Produktionsgebäude (s. Abb. 14).

Die Tabakfabrik entwickelte sich im und nach dem Krieg weiter und errichtete die bis heute erhaltenden Speicher im Süden des Geländes. Auf dem Gelände der swb entstand ein drittes Gasometer und der Bereich der Seumestraße hatte sich zum Gewerbegebiet entwickelt. Der heutige Geschosswohnungsbau an der Senator-Paulmann-Straße wurde in den 1960er Jahren errichtet.

Während des Zweiten Weltkrieges kam es auch im Stadtteil Woltmershausen, insbesondere im Gaswerk zu erheblichen Kriegszerstörungen. Die Verbindung über die Weser wurde durch die Zerstörung der Bahn- und Straßenbrücken sowie die Einstellung der Fährverbindung stark eingeschränkt .

### 4.3. Das Vordere Woltmershausen in Interaktion mit dem lokalen Umfeld

Die Stadtteile Woltmershausen sowie Walle und Gröpelingen sind ein stark von der Hafenvirtschaft geprägter Raum. Die Stadtteile waren durch das rechtsseitig der Weser liegende industrielle Hafengebiet mit den Wertstandorten und der links der Weser liegenden Zigarettenfabrik aufgrund hoher Pendlerbeziehungen durch Fährverkehre stark vernetzt und kulturell miteinander verbunden. Diese beidseitige Vernetzung der Räume war identitätsstiftend. Durch die weitgehende Deindustrialisierung des Hafengebietes sowie dem Niedergang der Werften sind diese Verbindungen zwischen den Stadtteilen weitestgehend verloren gegangen sowie erhebliche gewerbliche Brachflächen in diesen Stadtteilen entstanden. Gemeinsam ist den Stadtteilen die zentrale Lage im Stadtraum und die Nähe zur Innenstadt. Sowohl die Lage, als auch die Dimension der brachgefallenen Flächen bergen ein erhebliches städtebauliches Entwicklungspotenzial für die jeweiligen Stadtteile und die Gesamtstadt. Dieser städtische Teilraum und damit auch das Vordere Woltmershausen ist daher in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang zu betrachten (s. Abb. 15).

Vor dem Hintergrund der Planung eines Sprungs über die Weser zwischen der Überseeinsel und Wolt-

mershausen werden die historischen Verbindungen zukünftig wiederbelebt und es entsteht ein hoch attraktiver Stadtbereich im Südwesten der Stadt links und rechts der Weser. Mit dieser zukünftigen Verbindung über die Weser entstehen für die Menschen in diesem Stadtraum neue Möglichkeiten zur Nutzung bestehender oder geplanter Infrastrukturen: ob Schule, Berufsschule, Nahversorgung, gastronomische Angebote, Einzelhandel oder Naherholungsgebiete wie dem Weserstrand links der Weser oder dem Waller Sand rechts der Weser. Somit erhält auch das Vordere Woltmershausen eine neue Lagegunst im zentralen Stadtgebiet und damit eine gesteigerte Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Erlebnisraum.

Mit gesteigerter Attraktivität kann das Vordere Woltmershausen zudem als Suchraum für das Wohnen von jungen Familien entwickelt werden. Die östlich angrenzende Neustadt mit den typischen Bremer Haus Straßenzügen hat sich in den letzten Jahren zu einem lebenswerten und nachgefragten Quartier für (junge) Familien entwickelt. Die Angebotsverknappung sowie das deutlich gestiegene Preisniveau bei Mieten und Kaufpreisen machen es jungen Familien zunehmend schwer, sich in der Neustadt niederzulassen. Woltmershausen war bisher kaum geprägt durch den Zuzug von Menschen aus der Neustadt. Dies kann sich durch die Entwicklung des Vorderen Woltmershausen deutlich ändern. Eine stärkere soziale Durchmischung und damit Steigerung der sozialen Resilienz in Woltmershausen und dem gesamten Teilraum kann mit der Entwicklung des Vorderen Woltmershausen erreicht werden.

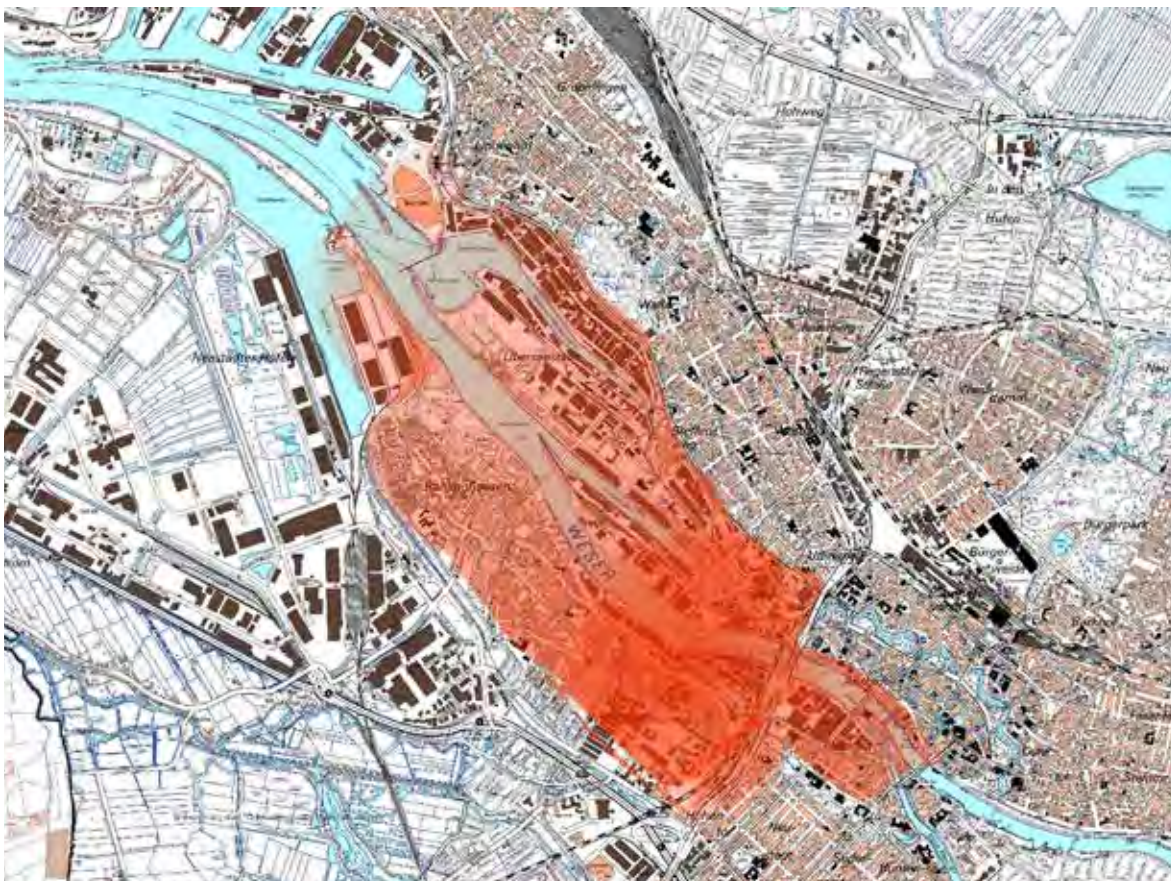


Abb. 15: Handlungsraum Bremer Südwesten „Alte Hafenviertel“



Abb. 16:  
Teilgebiet  
ehemaliges  
Brinkmannareal  
(Bestand)

## 4.4. Teilgebiete

### 4.4.1. Ehemaliges Brinkmannareal

Das Gelände des ehemaligen Brinkmannareals befindet sich zwischen der Hermann-Ritter-Straße im Norden und der Senator-Apelt-Straße im Süden sowie der Straße Am Tabakquartier im Westen. Östlich wird es begrenzt durch die Gebäude der Sportwelt, den Nahversorger und die gastronomische Einrichtung „Pusdorfer Leuchtturm“ sowie einer gedachten Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben (s. Abb. 16).

Ab 1910 wurde das Gelände genutzt von der Tabak- und Zigarettenfabrik Martin Brinkmann, eins der erfolgreichsten Bremer Wirtschaftsunternehmen des 20. Jahrhunderts. Aufgrund steigendem Konkurrenzkampf wurde die Mehrheit der Firmenanteile 1975 an den Rothmanns-Konzern verkauft, der die Produktion größtenteils nach Berlin und das Marketing nach Hamburg verlagerte. 1999 übernahm der Zigarettenkonzern British American Tobacco (BAT) das Werk in Bremen und produzierte dort Zigarillos. Diese Produktion wurde im Jahr 2014 eingestellt.

Als Zeugnis der Industriearchitektur sollen der ehemalige Verwaltungsbau und die Fertigungsstätten an der Hermann-Ritter-Straße, das ehemalige Kesselhaus sowie die nördliche Halle 1 unter Denkmalschutz gestellt werden. Als weit sichtbares Symbol ist der Schornstein des Heizwerkes noch gut erhalten und prägt die Silhouette Woltmershausens (s. Abb. 17).

Im Süden sind drei große ehemalige Tabakspeicher vorhanden, die heute teilweise zur Lagerung genutzt werden oder leer stehen. Diese Gebäude werden nicht unter Denkmalschutz gestellt, sind aber dennoch erhaltenswert und ortsbildprägend.

Die Lagerhallen im mittleren sowie die Gebäude im östlichen Teil des Grundstücks sind derzeit untergenutzt und baulich nicht erhaltenswert. Der vorhandene Sendemast kann mittelfristig entfallen.

Im Südosten befindet sich eine Grünfläche mit umfangreichem Baumbestand. Auch entlang der Senator-Apelt-Straße und der Straße Am Tabakquartier ist charakteristischer Baumbestand vorhanden. Die Erschließung des Geländes erfolgt im Norden von der Hermann-Ritter-Straße und im Westen von der Straße Am Tabakquartier.

Die Eigentümerin verfolgt das Ziel, wesentliche Gebäudeteile zu erhalten und umzunutzen, sowie bisher untergenutzte Areale zu neuen Wohn- und Gewerbeflächen zu entwickeln. Um dem neuen Quartier einen ersten Entwicklungsschub zu geben, erfolgen die ersten Maßnahmen bereits auf Grundlage des geltenden Planrechts parallel zur Aufstellung des Masterplans. So wird im nördlichen Teil der Bestandsbauten ein Gewerbe- und Gründerzentrum eingerichtet, Büroräume für Startups zur Verfügung gestellt sowie im inneren Bereich des Areals ein Boardinghouse neu gebaut (s. Abb. 18). Das ehemalige Heizwerk soll zu einem Veranstaltungsraum und Gastronomiebetrieb umgebaut werden (s. Abb. 19). Der südliche Speicher IX an der Senator-Apelt-Straße wird in Bürolofts umgewandelt und an Endnutzer verkauft (s. Abb. 20).



Abb. 17:  
Blick von  
Westen auf  
das ehem.  
Brinkmannareal



Abb. 18:  
Geplanter  
Neubau  
Boardinghouse

Abb. 19:  
Ehemaliges  
Heizwerk als  
geplanter  
Kultur- und  
Veranstaltungs-  
ort



Abb. 20:  
Geplante  
Umnutzung des  
Speichers IX



Abb. 21:  
Teilgebiet  
ehemaliges  
Gaswerksgelände  
(Bestand)

#### 4.4.2. Ehemaliges Gaswerksgelände

Das ehemalige Gaswerksgelände erstreckt sich von der Straße Am Gaswerkgraben im Westen bis zu den Gleisen im Osten, südlich des Gewerbegebiets Seumestraße und nördlich der Wohnanlage Warturmer Platz (s. Abb. 21).

Auf dem Gelände wurden bis 1984 mehrere stadt- bildprägende Gasometer (s. Abb. 22) betrieben, die in den Folgejahren aber zurück gebaut wurden. Besonders hervorzuheben ist die Bedeutung der Tonnenhalle (Kohlenschuppen), die bis heute erhalten ist (s. Abb. 25). Dieser Schuppen ist Teil des ab 1897 angelegten Gaswerkes und wurde 1900 vollendet. Mit einer Länge von ca. 240 m und einer Breite von 40 m diente er zur Lagerung der Kohle. Die Tonnenhalle verfügte über einen Gleisanschluss, so dass auf vier Gleisen Güterwagen direkt zum Entladen der Kohle in die Hallen einfahren konnten. Die Einfahrtstore mit Rundbogen- abschluss sind heute verschlossen. Aufgrund des guten Erhaltungszustandes, und der außergewöhnlichen baukünstlerischen Gestaltung, besitzt dieses Gebäude einen besonderen industriegeschichtlichen Zeugniswert für Bremen und soll daher unter Denkmalschutz gestellt werden.

Ein weiteres bedeutendes Gebäude ist der Verwaltungsbau (Uhrenturm) der swb im östlichen Teil des Grundstücks (s. Abb. 23). Der Turm des Gebäudes ist noch heute ein Wahrzeichen des Stadtteils Woltmershausen. Das Gebäude ist in vielen Details noch original erhalten (s. Abb. 24). Die schmuckvolle Gestaltung des Uhrenturmes mit abgestuftem Giebel als weit sichtbares, wichtiges städtebauliches Ele-

ment sowie die bauzeitlichen Details des Gebäudes sind erhaltenswert und werden daher ebenfalls unter Denkmalschutz gestellt.

Zwischen dem Uhrenturm und der Tonnenhalle sind weitere historische Gebäude vorhanden, die ebenfalls erhaltenswert sind (s. Abb. 26). Auf dem Gelände befindet sich eine Gasregelstation, die, zusammen mit den zugehörigen Leitungen, zukünftig an einen anderen Standort verlegt werden soll. Aktuell gibt es Planungen der Eigentümerin, die Gasregelstation innerhalb des Gebietes vor die Tonnenhalle zu verlegen und die damit verbundene Gashochdruckleitung zurückzubauen. Damit können bisherige Flächenrestriktionen aufgehoben werden. Da diese Lage die Nutzbarkeit und städtebauliche Einbindung der Tonnenhalle stark beeinträchtigen würde, prüft die Eigentümerin derzeit weitere Standortalternativen.

Der Rest des Areals weist niedriggeschossige Gewerbebauten sowie umfangreiche Außenlagerflächen auf. In den Gebäuden befinden sich Werkstätten, Büros, eine Kantine sowie seit kurzem eine Kita. Teilweise sind die Gebäude an Dritte vermietet. Im Südosten des Areals befindet sich ein bewachsener Bahndamm mit einem Höhenversprung von bis zu 4 m, der damals zur Anlieferung der Kohlen in die Tonnenhalle genutzt wurde. Die Gleise sind zum Teil heute noch vorhanden.

Die Erschließung des Geländes erfolgt über die Straßen Am Gaswerkgraben und Seumestraße / Am Gaswerk. Das Gelände ist umzäunt und nicht zugänglich. Seit dem Bau der Kita in der Straße Am Gaswerk ist der östliche Teil des Geländes tagsüber für die Öffent-



Abb. 22:  
Franz Radziwill  
(1960):  
Der bunte  
Gasometer

lichkeit zugänglich. Im östlichen Bereich des Damms ist zudem ein öffentlicher Weg eingerichtet worden, der jedoch in seiner Wahrnehmung und Zugänglichkeit verbesserungswürdig erscheint.

Aufgrund der historischen Nutzung als Gaswerk weist das Gelände im nördlichen Teil und im Bereich des Bahndamms tiefliegende Altlasten auf. Um für diese Schadensbereiche bei der weiteren Entwicklung einen geeigneten Umgang zu finden, sollen kurzfristig weitergehenden Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt werden.

Belastungen in der oberflächennahen Auffüllung werden baubegleitend zu berücksichtigen sein. Eine Strategie hierfür wird parallel zu den weiteren Planungen entwickelt.

Die Eigentümerin hat ein Interesse daran, Teile ihres Grundstücks für Wohn- und Gewerbenutzungen zu vermarkten. Dazu wurde bereits ein Flurstück im Nordwesten an der Kreuzung Am Gaswerkgraben und Simon-Bolivar-Straße herausparzelliert und könnte nach Aufstellung neuen Planrechts kurzfristig entwickelt werden.



Abb. 23:  
Uhrenturm der  
swb



Abb. 24:  
Historische  
Ansicht 1904



Abb. 25:  
Tonnenhalle

Abb. 26:  
Erhaltenswerte  
Gebäude der swb



Abb. 27:  
Teilgebiet  
Seumestraße  
(Bestand)

#### 4.4.3. Seumestraße

Das Gebiet der Seumestraße umfasst die Bebauung an der Seumestraße, der Straße Am Gaswerk und den südlichen Bestand an der Simon-Bolivar-Straße (s. Abb. 27). Die Besiedelung des Quartiers begann um 1900 mit den Wohngebäuden im Norden der heutigen Straße Am Gaswerk und einigen Gewerbebauten südlich davon.

Das Quartier wird überwiegend gewerblich genutzt mit einem Schwerpunkt auf kraftfahrzeugorientierte Nutzungen wie einem Omnibusbetrieb, einem Autocenter, Kfz-(Selbsthilfe)-Werkstätten sowie einem zentralen Kfz-Abschleppplatz (s. Abb. 29). Ergänzt wird das Angebot durch weitere funktionierende Gewerbebetriebe wie z. B. einem Installations-Sanitär-großhandel, einem Möbelvertrieb/-produktion oder einem Metallbauunternehmen. Im Kreuzungsbereich Am Gaswerk/Simon-Bolivar-Straße befindet sich ein Gastronomiebetrieb. Diese Betriebe bieten für Bremen und den Stadtteil Woltmershausen Arbeitsplätze und tragen schon heute zu einem gemischt genutzten Quartier bei.

Aufgrund der in Teilen diffusen Nutzungsstruktur (Autoabstellflächen, Abfallverwertung und -lagerung u.ä.), aber auch wegen der mangelnden räumlichen Gestaltungsqualität (schlechte Gebäudesubstanz, offene Lagerhaltung, ungeordnet erscheinende Abfalllagerung, Stacheldrahtzäune u.ä.) einiger Flurstücke ist die Außenwirkung unzureichend bzw. verbesserungsfähig und damit nicht der Lagegunst entsprechend (s. Abb. 31).

Östlich der Straße Am Gaswerk befindet sich das Unternehmen WISURA mit ca. 30 Arbeitsplätzen. Das Unternehmen bietet weltweit Spezialschmiermittel an, die konkret auf die Bedürfnisse des einzelnen Kunden hergestellt werden. Der Betrieb gilt als „Hidden Champion“ im Bereich der Schmiermittelherstellung. Gegenüber befinden sich einige Wohngebäude (s. Abb. 30). Die Straße Am Gaswerk weist einen ausreichenden Querschnitt mit Pflasterbelag auf, wird aber durch gewerblich abgestellte Fahrzeuge, teilweise ohne Nummernschildkennzeichnung, stark eingengt (s. Abb. 28).

Die Gebäudestruktur ist kleinteilig, heterogen und bildet zur breiten, baumbestandenen Simon-Bolivar-Straße eine lückenhafte Stadtkante aus.





Abb. 28:  
Abgestellte  
Fahrzeuge in  
der Straße  
Am Gaswerk



Abb. 29:  
Kfz-Gewerbe

Abb. 30:  
Wohngebäude  
an der Straße  
Am Gaswerk



Abb. 31:  
Abfallagerung  
auf öffentlichem  
Raum

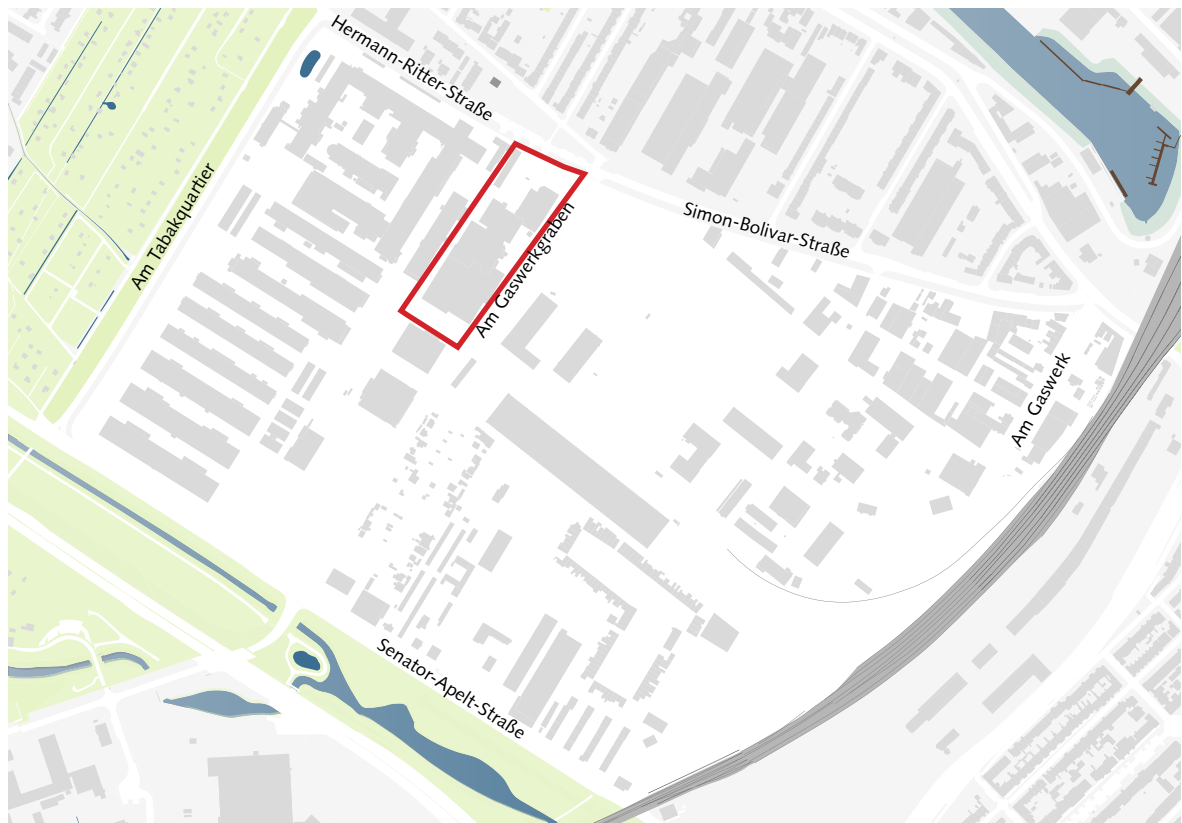


Abb. 32:  
Teilgebiet  
Sportwelt /  
Nahversorger  
(Bestand)

#### 4.4.4. Sportwelt / Nahversorger

Das Gelände der Sportwelt und der Nahversorger sind ein baulich und erschließungstechnisch zusammenhängendes Areal zwischen den historischen Verwaltungs- und Fabrikgebäuden des ehemaligen Brinkmann-Areals und der Straße Am Gaswerkgraben (s. Abb. 32).

Der Nahversorger und ein Getränkemarkt mit zusammen ca. 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche dienen der Versorgung des Quartiers und der angrenzenden Wohnviertel (s. Abb. 33).

Südlich des Nahversorgers befindet sich das Sportcenter „Sportwelt“, das diverse Sportangebote vorhält (s. Abb. 34). In dem kleinen Schwimmbad finden Kurse zu Aqua-Fitness, Kinder- und Babyschwimmen statt, beim Indoorsoccer können Plätze direkt gebucht oder Kindergeburtstage gefeiert werden. 7 Squash-Plätze bieten dem 1. Bremer-Squash-Club die Möglichkeit, für die 1. Bundesliga zu trainieren. Zudem gibt es

Badmintonplätze, Tennisplätze und Tischtennisplatten, die ein Angebot für ganzjährigen Sport darstellen. Ein Outdoor Hindernis-Parcours bietet gerade jungen Sportlern ein attraktives und modernes Fitnessangebot, weitere Angebote zum Fitness- und Gesundheitstraining sind für alle Zielgruppen geeignet. Die Sportwelt versorgt Woltmershausen sowie die angrenzenden Stadteile mit einem umfangreichen, ganzjährigen Sportangebot, das der Gesundheit und der Freizeitgestaltung dient. Bei einem Wegfall der Sportwelt sind entsprechende Sportangebote bei der Entwicklung des Masterplangebietes zu berücksichtigen.

Nordwestlich des Nahversorgers befindet sich in einem ehemaligen Anbau der Tabakfabrik die gastronomische Einrichtung „Pusdorfer Leuchtturm“ (s. Abb. 35). Hier wird bürgerliche Küche angeboten, die vor allem mittags von Bewohnern und Beschäftigten der umliegenden Quartiere gut genutzt wird.



Abb. 33:  
Nahversorger  
an der  
Hermann-Ritter-  
Straße



Abb. 34:  
Sportcenter  
„Sportwelt“



Abb. 35:  
Gastronomische  
Einrichtung  
Püsdorfer  
Leuchtturm



Abb. 36:  
Teilgebiet  
Schriefersweg  
(Bestand)

#### 4.4.5. Schriefersweg

Das Quartier Schriefersweg befindet sich nördlich der Senator-Apelt-Straße zwischen ungenutzten Grünflächen des ehemaligen Brinkmannareals im Westen und gewerblich genutzten Flächen im Osten (s. Abb. 36).

Die Siedlung ist größtenteils Ende der 1920er Jahre entstanden, als der Kaufmann Friedrich Carl Schriefer ein Stück Land in Woltmershausen an der Warturmer Heerstraße in kleine Grundstücke aufteilte und sie als „Gemüseanbauland mit Parzelle“ an Bremer Bürger verkaufte.

In der Folge hat sich hier eine Nutzungsstruktur mit dem Charakter eines Kleinsiedlungsgebietes entwickelt (s. Abb. 37-41). Das Gebiet gilt nach dem Staffelbau-

und Gewerbeplan 0055 jedoch als Gewerbe- bzw. Industriegebiet. Zur Sicherung des Bestands ist daher eine Anpassung des Planungsrechts erforderlich. Die vorhandenen Gebäude weisen vorwiegend ein Geschoss plus Dach auf und sind teilweise bis an die Flurstücksgrenzen herangebaut. Einige Flurstücke befinden sich in städtischer Hand und sind derzeit unbebaut. Die Erschließung erfolgt mittig über die privaten Grundstücke in einer Breite von ca. 3 m.

Aufgrund der ehemaligen Nutzungen liegen in Teilbereichen Altlasten vor. Dazu wurde im Rahmen der Masterplanung eine Altlastenuntersuchung vorgenommen, die gezeigt hat, dass Beimengungen von Aschen und Schlacken mit erhöhten Schadstoffgehalten im Boden vorhanden sind. Zum Schutz der Bewohner wurden daher Handlungsempfehlungen für die Nutzung der Freiflächen aufgezeigt.



Abb. 37:  
Bestand  
Schriefersweg



Abb. 38:  
Bestand  
Schriefersweg



Abb. 39:  
Bestand  
Schriefersweg

Abb. 40:  
Bestand  
Schriefersweg

Abb. 41:  
Schriefersweg  
private  
Zuwegung



Abb. 42:  
Teilgebiete  
1. Warturmer  
Platz  
2. Senator-Paul-  
mann-Straße  
3. Weitere Be-  
bauung nördlich  
der Senator-  
Apelt-Straße  
(Bestand)

#### 4.4.6. Warturmer Platz

Die Wohnsiedlung Warturmer Platz befindet sich zwischen der Senator-Apelt-Straße, den Wohngebäuden an der Senator-Paulmann-Straße im Süden und der Tonnenhalle im Norden (s. Abb. 42).

Es handelt sich hier um eine baulich geschlossene Wohnanlage, die zwischen 1936 und 1940 in der Zeit des Nationalsozialismus entstand („Wohnungsfürsorgeanstalt Hashude“) und damals zur Überwachung und „Umerziehung“ so genannter „arbeits scheuer“ Fürsorgeempfängerfamilien dienen sollte (s. Abb. 45).

Heute hat die Siedlung wegen ihrer Abgeschlossenheit und Lage einen besonderen Charakter (s. Abb. 43-44). Die heutigen Bewohner, oftmals Erben oder Nachkommen der ersten Bewohner der Reihenhäuser, sind häufig auch Eigentümer. Sie haben, auch bedingt durch die Abgeschlossenheit der Kleinsiedlung und die Geschichte der Familien und der Siedlung, ein besonderes Zusammengehörigkeitsgefühl entwickelt. Aktuell besteht der Wunsch seitens der Eigentümer, die Wohnanlage zu erweitern, um auch den Kindern einen Verbleib in der Siedlung zu ermöglichen.

Städtebaulich stellt sich das Gebiet in einer einheitlichen Struktur dar. Die 80 Reihenhäuser sind eingeschossig mit Satteldach und weisen einheitliche Gauben auf. Auf den rückwärtigen Gebäudeseiten sind häufig Anbauten vorgenommen worden, um die geringe Wohnfläche zu erweitern. Im Hintergrund der Siedlung bildet die Tonnenhalle eine charakteristische Kulisse.

Die Erschließung erfolgt über die Senator-Paulmann-Straße und weist zwei Ringerschließungen auf, die einseitig bebaut sind. Die östliche Gebäudereihe ist von zwei Seiten erschlossen. In der Mitte der Erschließungsstraßen befinden sich Grünanlagen und Spielplätze, die gemeinschaftlich genutzt werden. Ergänzend zur Wohnbebauung befinden sich mittig des Quartiers soziale Einrichtungen wie ein Kinder- und Familienzentrum.

Da für das Gebiet des Warturmer Platzes noch der Staffelbau- und Gewerbeplan 0055 aus dem Jahr 1930 gilt, ist eine Wohnbebauung nach aktuellem Planrecht nicht zulässig.

Abb. 43:  
Reihenhäuser am  
Warturmer Platz



Abb. 44:  
Warturmer Platz  
mit Tonnenhalle  
im Hintergrund





Abb. 45:  
Warturmer Platz  
zur Zeit des  
Gasbetriebes

#### 4.4.7. Senator-Paulmann-Straße

Zwischen dem Autohaus und den Bahnschienen befindet sich an der Senator-Paulmann-Straße eine Wohnanlage einer großen Wohnungsbaugesellschaft. Die dreigeschossigen Mietwohnblöcke aus den 60er Jahren haben einen sehr einfachen Ausstattungsstandard (s. Abb. 46). Wie im Schriefersweg werden auch hier Handlungsempfehlungen aufgrund von Schadstoffen in der Auffüllung erforderlich.



Abb. 46:  
Blick in die  
Senator-Paulmann-Straße

#### 4.4.8. Weitere Bebauung nördlich der Senator-Apelt-Straße

Die Senator-Apelt-Straße ist im Wesentlichen durch gewerbliche Nutzungen geprägt. So befinden sich nördlich der Senator-Apelt-Straße zwischen dem ehemaligen Brinkmann-Areal im Westen und den Bahnschienen im Osten weitere gewerblich genutzte Grundstücke.



Abb. 47:  
Gewerbebetrieb

Das westliche Flurstück am Eingang zum Schrieferswegs ist mit einer eingeschossigen Halle einfachen Standards bebaut und steht aktuell leer (s. Abb. 47). Auf dem östlichen Flurstück befindet sich der viergeschossige Verwaltungsbau eines Büromöbel-Großhandels aus dem Jahr 1966, der über eine gute Bausubstanz verfügt (s. Abb. 48). Im Hofbereich befindet sich ein eingeschossiger Anbau mit Vordach für die Lagerung bzw. Be- und Entladung. Das Gebäude befindet sich in einem guten Erhaltungszustand, die originale Bausubstanz ist zum Großteil noch vorhanden.



Abb. 48:  
Gebäude des  
Büromöbel Groß-  
händlers

Östlich dieser Gebäude befinden sich weitere gewerblich genutzte Flächen (s. Abb. 49). Neben leer stehenden und baufälligen Gebäuden werden hier zahlreiche Pkw abgestellt und gelagert, auch der öffentliche Straßenraum wird hier regelmäßig zum Abstellen von Pkws genutzt.



Abb. 49:  
Senator-Apelt-  
Straße

Östlich angrenzend befindet sich eine Abwasser-Pumpstation der Hansewasser, über die das gesamte Abwasser der links der Weser liegenden Stadtteile zur Kläranlage Seehausen geleitet wird. Neben großen Hallenbauten befinden sich offene Entwässerungs-/Staubecken sowie ein Turm auf dem Grundstück (s. Abb. 50). Aufgrund zeitweilig auftretender Geruchsentwicklungen wurde im Rahmen der Masterplanung ein Geruchsgutachten erstellt. Die Untersuchung ergab im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung Geruchszeiten, die unterhalb des Wertes von 2% der Jahresstunden liegen und damit als nicht erheblich einzustufen sind. Im Bereich des südöstlich gelegenen Lackierbetriebes werden Häufigkeiten ausgewiesen, die an dessen nordwestlicher Grundstücksgrenze der Immissionswert für Gewerbegebiete von 15 % der Jahresstunden überschritten wird. Hier hat sich der Betrieb baulich erweitert und dem offenen Becken angenähert. Diese Situation stellt allerdings eine lokale Überschreitung im

genehmigten Bestand dar, die aufgrund der geringen Reichweite der Gerüche keinen Einfluss auf die Planungen zur Neugestaltung der umliegenden Quartiere hat.

Angrenzend an die Abwasseranlage befinden sich mit dem Autohaus Windels / Schmidt und Koch – ein neu hergestellter Betriebsbereich (Stand der Technik) und zentraler Lackierbetrieb eines der großen Autohändler der Region (s. Abb. 52).

Östlich angrenzend, zwischen der Wohnbausiedlung Warturmer Platz und dem Bahndamm lagert das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) Baumaterialien (s. Abb. 53). Eine Verlagerung des Standortes ist derzeit noch nicht absehbar.

Südlich des ASV-Geländes befindet sich ein Kiosk in einem eingeschossigen Gebäude (s. Abb. 51).

Abb. 50:  
Betriebsgelände  
Hansewasser



Abb. 51:  
Kiosk an der  
Senator-Apelt-  
Straße



Abb. 52:  
Gewerbeneubau  
Senator-Apelt-  
Straße



Abb. 53:  
ASV-Gelände





#### 4.4.9. Betrachtungsraum

Der Betrachtungsraum umfasst weitere Flächen in der Umgebung des Plangebiets, die in der Masterplanung mit berücksichtigt werden sollen (s. Kap. 4.1) (s. Abb. 55).

Das Zentrum Woltmershausen ist entlang der Woltmershauser Straße bipolar ausgeprägt. Der westliche Schwerpunkt im Bereich des Kulturhauses gewährleistet die Nahversorgung insbesondere auch für Rablinghausen. Der östliche Schwerpunkt rund um den Pusdorfer Marktplatz stellt auch für das Vordere Woltmershausen die Versorgung sicher. Das Nahversorgungsangebot ist in Woltmershausen insgesamt und auch für den Bereich des Vorderen Woltmershausens gut ausgeprägt. Im Bereich des mittelfristigen Bedarfs sind Defizite im Zentrum zu konstatieren. Das Zentrum von Woltmershausen weist neben Einzelhandelsangeboten zusätzlich soziale Einrichtungen wie das bereits erwähnte Kulturhaus, die aktuell neu eingerichtete Polizeiwache sowie Begegnungsstätten auf.

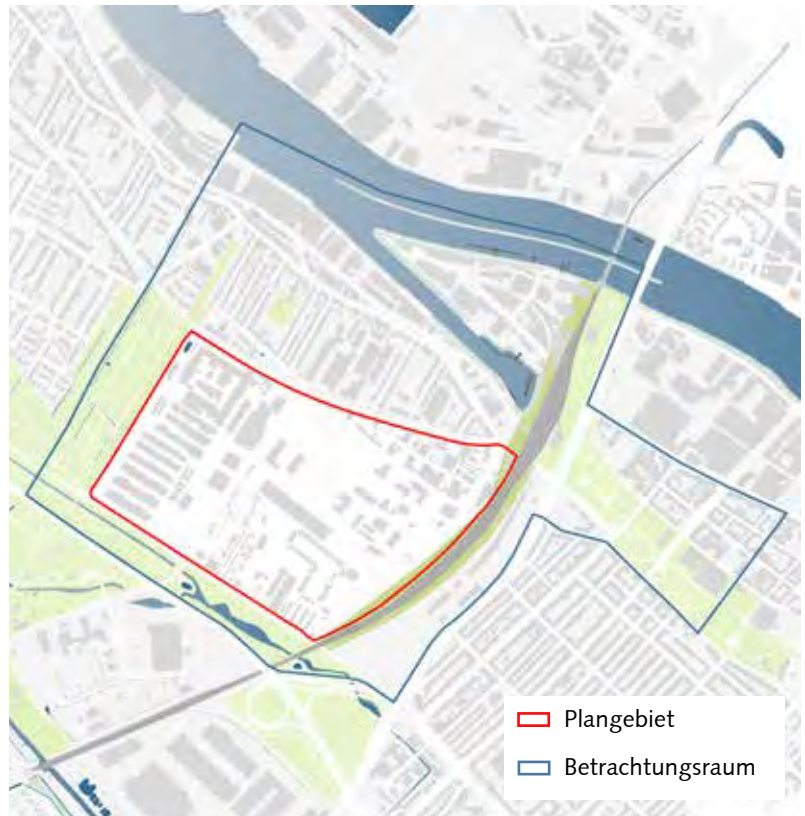
Die Neustadt ist Standort der Hochschule und hat in den letzten Jahren durch die zunehmende Vielfalt in der Nutzungsstruktur an Vitalität und Attraktivität gewonnen. Aufgrund dieser Entwicklung ist die Nachfrage nach studentischem Wohnraum derzeit sehr hoch und kann nicht gedeckt werden. Woltmershausen scheint hier durch die Nähe zur Neustadt zu profitieren und weist in jüngster Vergangenheit eine zunehmende Nachfrage von jungen Menschen und jungen Familien auf.

Die prägende städtebauliche und Wohnraumtypologie in Bremen und so auch in Woltmershausen ist das sogenannte „Bremer Haus“, ein meist zwei- bis dreigeschossiges Reihenhause mit Souterrain und Dachgeschoss, das mehr in die Tiefe als in die Breite gebaut ist (s. Abb. 54). Im hinteren Bereich der Gebäude befindet sich häufig ein Garten. Diese Typologie findet sich in Woltmershausen vielfach nördlich des Plangebiets. Äußerungen von Anwohnern im Rahmen der Werkstätten zum Masterplan lassen erkennen, dass insbesondere ältere Bewohner dieser Häuser aufgrund der wenigen Möglichkeiten zum barrierefreien Wohnen ein Angebot an altengerechten und barrierearmen Wohnungen innerhalb des gewohnten Umfelds ihres bisherigen Wohnortes suchen.

Woltmershausen war von Beginn an ein Stadtteil, in dem Arbeiten und Wohnen nebeneinander stattfand. Neben der ehemaligen Nutzung großer Flächenanteile des Plangebiets für das Gaswerk und die Tabakfabrik sind heute noch weitere Gewerbestandorte vorhanden, u. a. an der Ladestraße im Gebiet Hohentorshafen. Einige weisen nach wie vor eine wasserbezogene Nutzung auf, deren Anteil in den letzten Jahrzehnten deutlich zurückgegangen ist. Die Betriebe in den integrierten Lagen Woltmershausen und am Hohentorshafen erzeugen heute starken LKW-Lieferverkehr,



Abb. 54:  
Typische Bremer  
Stadthäuser  
in der  
Akazienstraße



der aufgrund der Verkehrsinfrastruktur häufig durch die Wohngebiete geführt wird.

Nördlich der Simon-Bolivar-Straße befinden sich große Gewerbehallen eines ehem. Altpapier-Recyclingbetriebes sowie der Weser-Kurier mit seiner Druckerei in unmittelbarer Nachbarschaft zur Wohnbebauung. Die städtebauliche Struktur an der Simon-Bolivar-Straße ist in vielen Bereichen daher sehr inhomogen.

Im Süden und Westen grenzen umfangreiche Grünflächen und Kleingärten an das Plangebiet an. Südlich der Senator-Apelt-Straße befindet sich der Hakenburger See. Trotz der unmittelbaren Lage an der A 281 ist der Freiraum dank des vorhandenen Lärmschutzwalls bzw. der Troglage der Autobahn verhältnismäßig ruhig. Die Grünflächen und Wasserzugänge sind derzeit jedoch wenig attraktiv gestaltet. Westlich des Sees befindet sich die „Pusdorfer Meile“ mit einigen Freizeiteinrichtungen. Auch hier besteht noch weiterer Gestaltungsbedarf. Die westlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten weisen derzeit

Abb. 55:  
Plangebiet  
und  
Betrachtungs-  
raum

noch Flächenpotenziale auf, die bei einer Entwicklung des neuen Quartiers voraussichtlich stärker nachgefragt werden könnten.

Der Bahnhof Neustadt stellt mit seiner Anbindung an den Regionalverkehr und die S-Bahn eine wesentliche Erschließung des Plangebiets dar. Das Bahnhofsumfeld wurde 2019 neu gestaltet und aufgewertet. Die fußläufige Verbindung nach Woltmershausen ist derzeit jedoch nur durch den beengten Woltmershauser Tunnel möglich.

Durch die umliegenden Straßen der Autobahn A 281 und der B 6 ist das Plangebiet insgesamt in alle Richtungen gut erschlossen und weist direkte Verkehrsverknüpfungen zu den Gewerbegebieten Warturm, Barkhausenstraße, Reedeich, zum GVZ (Güterverkehrszentrum) sowie der Airport-Stadt und dem Neustadtsgüterbahnhof auf. Der Verkehr auf diesen Straßen sowie auf den Bahntrassen verursacht jedoch Lärmemissionen, die auf das Plangebiet einwirken und bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen sind. Die Vervollständigung (der Ringschluss) der A281 ist für die Erreichbarkeit des Planungsraumes von einer hohen Bedeutung. Über die in der Nähe liegenden Anschlussstellen Bremen-Neustadt und Bremen-Woltmershausen wird der Anschluss an das europäische Fernstraßennetz gewährleistet.

Das rd. 9,1 ha große Areal des ehemaligen Neustadtsgüterbahnhofs gehört neben dem Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen ebenfalls zu einem Bündel von Potenzialflächen links der Weser, die einer städtebaulichen Neuordnung bedürfen und einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Nachdem das Grundstück nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt wird und die Fläche in Teilen brachliegt, soll der südliche Teil für gewerbliche Nutzungen revitalisiert werden. Auf dem nördlichen, zur Innenstadt gelegenen Teil des Grundstücks ist eine urbane Mischnutzung angedacht. Die geplanten Nutzungen haben eigene Anforderungen an Erschließung und Durchwegung, die mit denen des Entwicklungsgebiets vereinbart werden und zu Synergien führen müssen.

## 4.5. Altlasten und Kampfmittel

Aufgrund der vielfältigen gewerblichen und industriellen Vornutzung des Plangebiets wurden im Rahmen der Masterplanung Altlastenuntersuchungen für große Teile des Plangebiets vorgenommen. Die Ergebnisse der meisten Untersuchungen liegen zwischenzeitlich vor, einzelne stehen noch aus.

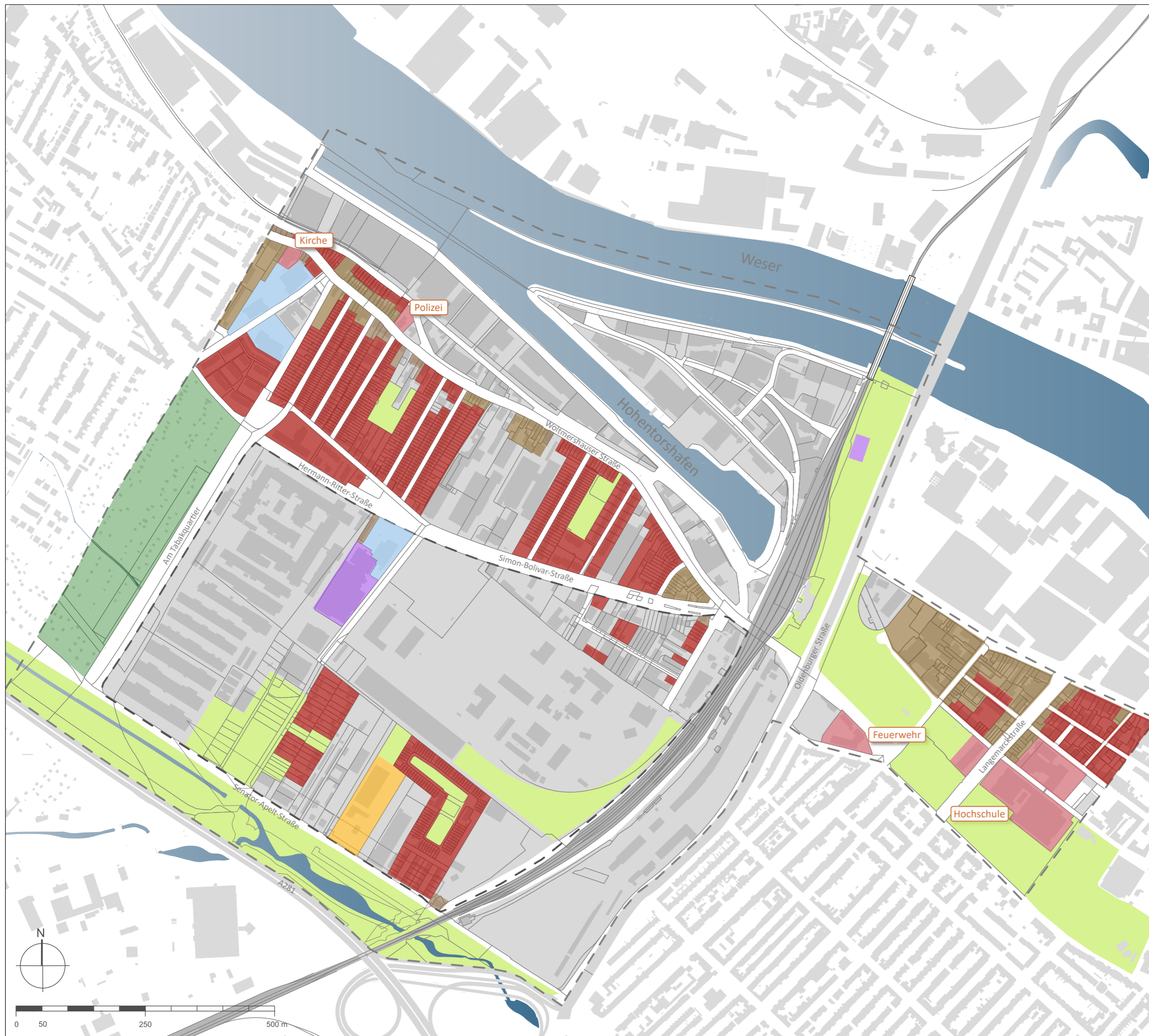
Die vorliegenden Untersuchungen haben ergeben, dass nur in zwei Teilflächen auf dem Gelände der swb deutliche Verunreinigungen aus der ehemaligen Gasproduktion vorhanden sind, die sich bis in Tiefen von etwa 10 m erstrecken. Die Ausdehnung der Belastungen und der Umgang mit ihnen sind im weiteren Planungsverlauf noch zu prüfen.

In weiten Teilen des Plangebiets wurden in der oberflächennahen Auffüllung Schadstoffe nachgewiesen, die bei der Entwicklung der Gebiete baubegleitend zu berücksichtigen sind, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Parallel zu den weiteren Planungen wird dafür eine standortbezogene Strategie für den Umgang mit den vorhandenen Bodenbelastungen entwickelt.

In Bereichen, in denen die Planungen keine Eingriffe in den Boden vorsehen, werden in Einzelfällen wie dem Schriefersweg Handlungsempfehlungen zur Nutzung der Flächen erforderlich und die Nutzer entsprechend informiert.

Das Grundwasser im Plangebiet ist in den östlichen und westlichen Bereichen durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) verunreinigt, im Norden geht von einer der tiefliegenden Verunreinigungen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände eine Grundwasserverunreinigung durch Teeröle aus, im Südosten des ehemaligen Gaswerksgeländes müssen die Auswirkungen einer Teerölverunreinigung auf das Grundwasser noch untersucht werden. In den betroffenen Bereichen wurde den Anwohnern empfohlen, das Grundwasser aus Gartenbrunnen nicht zu nutzen.

Für das gesamte Plangebiet kann aufgrund der Luftangriffe der Alliierten im Zweiten Weltkrieg mit dem Ziel, das Gaswerk zu treffen, der Verdacht auf Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Es ist daher im gesamten Plangebiet eine Kampfmittelräumung notwendig.

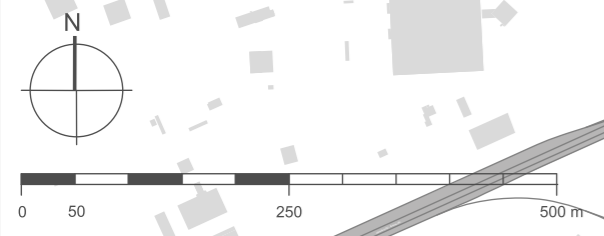


- Nutzungen**
- Gewerbe
  - Mischnutzung
  - Wohnen
  - Einzelhandel
  - Gemeinbedarf
  - Sport
  - Kleingarten
  - Ver- und Entsorgung

- Basis**
- Betrachtungsraum
  - Plangebiet
  - Wasserflächen
  - Grünflächen
  - Bahndamm

Hansestadt Bremen  
 Masterplan Entwicklungsgebiet  
 Vorderes Woltmershausen

**Karte 1: Betrachtungsraum - Nutzungen**  
 im Original M 1:5000 (A2)



## 4.6. Grün- und Freiräume



Abb. 56:  
Kopfsteinpflaster  
auf dem  
swb-Gelände

Abb. 57:  
Gleisanlagen

Abb. 58:  
Historische  
Gaslaterne

Wie auch im Städtebau bietet der Freiraum im Plangebiet (sowie im erweiterten Betrachtungsraum) ein sehr heterogenes, aber von besonderen Strukturen geprägtes Bild. Er reicht vom Flussraum der Weser und den Niederungen der Ochtum über Grünanlagen wie den Hohentorspark bis hin zu Sukzessionsflächen entlang der Bahn. Jedoch sind nahezu all diese Bereiche durch Barrieren wie die Autobahn, Bundesstraße, Bahntrasse und Gewerbeflächen vom Plangebiet getrennt.

Durch die überwiegend gewerblichen Nutzungen haben sich im Quartier keine nennenswerten öffentlichen Grünräume entwickelt. Trotzdem findet man Freiräume und grüne Strukturen unterschiedlichster Art, die bei einer zukünftigen Entwicklung und Aufwertung eine hohe Qualität versprechen.

Aufgrund der Bombardierungen der Alliierten im Zweiten Weltkrieg ist im gesamten Plangebiet eine Kampfmittelräumung notwendig. Bei der Grünraumentwicklung sind dadurch, mit Ausnahme von besonders erhaltenswertem Altbaumbestand, weitgehende Neubepflanzungen nötig.

### 4.6.1. Freiflächen des ehemaligen Gaswerks

Die heute gewerblich genutzten Flächen variieren in ihrer Erscheinung. Der Bereich im Nordosten am Uhrenturm ist geprägt durch eine gut erhaltene Substanz von gewerblichen Gebäuden und Freiräumen aus der historischen Entwicklung. Werkstätten aus Klinker, Straßen und Bewegungsflächen aus Granitgroßsteinpflaster, historische Gaslaternen sowie Hecken und Großbäume sind hier typisch (s. Abb. 56-58).

Als die Tonnenhalle noch als Kohlenschuppen genutzt wurde, war diese direkt mit der Bahn erreichbar. Bahnschienen führten auf ca. +4,00 m von der Trasse Bremen-Oldenburg in die Tonnenhalle, sowie auf das normale Straßenniveau davor. Diese ehemaligen Gleisstrukturen wurden nach Aufgabe der Nutzung sukzessive von der Natur zurückerobert – es bildete sich der heute vorhandene grüne Gürtel entlang der Bahn. Als Besonderheit gilt der noch erhaltene Bahndamm auf +4,00 m, der nach wie vor bis an die östliche Stirnseite der Tonnenhalle führt. Die Flächen liegen überwiegend auf dem Grundstück der swb, lediglich ein kleiner Teil entlang der Bahn ist als Europawanderweg öffentlich zugänglich. Der Damm ist von Gehölzen mit Unterwuchs geprägt. Die übrigen Flächen des Geländes dienen fast ausschließlich dem ruhenden und fließenden Verkehr.

#### 4.6.2. Außenanlagen der ehemaligen Tabakfabrik

Die befestigten Flächen der Tabakfabrik weisen einen anderen Charakter und damit verbunden auch eine andere Freiraumqualität als die historischen, sehr grün geprägten Teile des ehemaligen Gaswerks-Geländes auf (s. Abb. 59). Das Tabakquartier verfügt an den Rändern über einen besonderen Baumbestand mit einer prägenden und erhaltenswerten Grünstruktur. Breite Grünstreifen entlang der Straße Am Tabakquartier und der Senator-Apelt-Straße sind mit großgewachsenen Bäumen bestanden. Darüber hinaus findet man östlich der Speicher VIII und IX eine weitere Grünfläche sowie mehrere gut erhaltene Silberahorne (s. Abb. 60-61).

#### 4.6.3. Grün in den Wohnquartieren

Die beiden von Wohnnutzung geprägten Bereiche am Schriefersweg und Warturmer Platz sind kleinteilig gärtnerisch und grün geprägte Anlagen. Am Warturmer Platz befinden sich zudem ein Spielplatz und ein kleiner Bolzplatz. Diese Qualitäten sollten im Bestand erhalten bleiben.

#### 4.6.4. Weser und Hohentorshafen

Die Weser und der Hohentorshafen grenzen an das Plangebiet, sind aber in diesem Bereich weder freiräumlich ausgestaltet noch gut erschlossen und weisen damit keine besondere Freiraumqualität auf. Der historisch hochwasserschutzbedingte Höhenversprung zwischen der Woltmershauser Straße im Stadtteil sowie der Ladestraße am Hafen, als auch die geschlossene Zeile aus Gewerbehallen schränkt den Kontakt zwischen Fluss, Hafen und Stadt erheblich ein. Die aktuell in Planung befindliche Herstellung eines Hochwasserschutzes wird zudem durch die Errichtung einer Spundwand entlang der Südseite des Hafenbeckens die Sicht- und Wegebeziehungen unterbinden. Der Ostteil des Hohentorshafens bleibt davon unberührt. Neben freiräumlichen Qualitäten am Wasser mangelt es vor allem an deren Erschließung und Zugänglichkeit (s. Abb. 62-63). Die heutigen Wege sind im Zuge der gewerblichen bzw. hafengewirtschaftlichen Bebauung und Nutzung entstanden und stellen keine qualitätsvolle und angemessene Verknüpfung zwischen den Wohnquartieren und der Weser / dem Hohentorshafen dar. Eine großzügige Öffnung zum Kopf des Hohentorshafens sollte unter Berücksichtigung der hafengewirtschaftlichen Belange geprüft werden.



Abb. 59: Freiräume Tabakfabrik



Abb. 60: Vorhandene Grünfläche am Tabakspeicher



Abb. 61: Silberhorn an der Senator-Apelt-Straße



Abb. 62: Versteckter Zugang zum Hohentorshafen



Abb. 63:  
Hohentorshafen



Abb. 64:  
Hakenburger See

#### 4.6.5. Landschaftsraum der Ochtum und der Hakenburger See

Während der Betrachtungsraum im Norden an die Weser grenzt, bildet der Landschaftsraum entlang der Ochtum den südlichen Abschluss. Direkt angrenzend an die Senator-Apelt-Straße befindet sich zunächst ein Grünstreifen zwischen dieser und der A 281. Dieser funktioniert als Puffer, bleibt aber für das Quartier als nutzbarer Freiraum unter seinem Potenzial. Der Hakenburger See ist bisher schlecht erschlossen und bietet wenig Aufenthaltsqualität (s. Abb. 64). Die Pusdorfer Meile mit den privaten Nutzungen (Junior

Motor Park) ist ebenfalls kein erlebbarer Grünraum (s. Abb. 65). In diesem Bereich bieten das Element Wasser und die Lage als Verbindungsraum zwischen Stadt und Landschaft aber ein großes Potenzial.

Südlich der Autobahn beginnt der Landschaftsraum der Ochtum-Niederung. Ein beliebter Ort für Fahrradtouren, auch als direkte Verbindung Richtung Delmenhorst, Hude und Oldenburg. Das neue Entwicklungsquartier ist der einzige Ort in Woltmershausen, an der Landschaft und Innenstadt so nah auf einander treffen.



Abb. 65:  
Junior Motor  
Park



Abb. 66:  
Wegeverbindung  
auf dem alten  
Schutzdeich



Abb. 67:  
Trennung  
Woltmershausen  
und  
Neustadt durch  
die B 6

#### 4.5.6. Kleingartenanlagen

Westlich des Plangebiets befinden sich große Kleingartenanlagen. Diese sind ein wesentlicher Bestandteil der Grünflächen Woltmershausens. Der Alte Schutzdeich verbindet in Ost-West-Richtung das neue Quartier mit der Schule Roter Sand sowie Rablinghausen. Er stellt eine prägnante Zäsur und gleichzeitig eine wichtige Wegeverbindung dar (s. Abb. 66).

#### 4.5.7. Neustadtwallanlagen

In der Neustadt, durch die B 6 und Bahntrassen vom Plangebiet getrennt, befindet sich ein Teil der Wallanlagen der Stadt Bremen (s. Abb. 67). Diese ehemaligen Befestigungsanlagen wurden aufgewertet und als städtische Grünräume umgestaltet. Sie sind heute ein viel genutzter und belebter Stadtraum. Die Verbindung zur Weser über den Neustädter Bahnhof wurde 2019 neu gestaltet und ist somit auf dieser Seite der Anknüpfungspunkt für das neue Quartier in Woltmershausen (s. Abb. 68).



Abb. 68:  
Neugestalteter  
Grünraum auf  
den ehemaligen  
Befestigungs-  
anlagen

## 4.7. Verkehr

### 4.7.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die äußere Erschließung des Vorderen Woltmershausen erfolgt über die Simon-Bolivar-Straße und Hermann-Ritter-Straße sowie über die Senator-Apelt-Straße und die Straße Am Tabakquartier (ehemals Hempfenweg). Die Anbindung an das städtische und überörtliche Straßennetz geschieht über die Passage des Woltmershauser Tunnels am Knotenpunkt Friesenwerder / Am Hohentorsplatz sowie über den Knotenpunkt Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße. Der Nordwesten wird über die Senator-Apelt-Straße und Woltmershauser Straße erreicht. Die (Teil-) Anbindungen an die A281 sowie die B6/B75 erfolgen über die Anschlussstellen Bremen-Neustadt sowie Bremen-Woltmershausen.

Die innere Erschließung des Planungsraumes wird über zum Teil öffentliche Erschließungsstraßen (Seumestraße, Am Gaswerk bis zum swb-Tor), öffentlich befahrbare aber private Straßen (Am Gaswerkgraben) sowie teilweise nicht öffentlich gewidmete Straßen (Am Gaswerk auf dem swb-Gelände) abgewickelt. Aus südlicher Richtung wird das Quartier über den privaten Schriefersweg sowie die Senator-Paulmann-Straße bzw. dem Warturmer Platz erschlossen. Der gesamte Planungsraum weist zusätzlich eine Vielzahl von internen und privaten Wegen auf. Diese Straßen sind zum Teil durchfahrbar, teilweise sind sie als Stichstraßen ausgebildet.

Innerhalb des Plangebiets wird der ruhende Verkehr heute zu überwiegenden Teilen im öffentlichen Straßenraum bzw. auf den Privatgrundstücken abgewickelt. Größere Sammelgaragen bzw. Parkhäuser sind nicht vorhanden. Es wurden keine Parkraumdefizite im öffentlichen Straßenraum festgestellt. Fremdarker

(z.B. P+R-Nutzer) konnten im Plangebiet nicht beobachtet werden. Private, aber öffentlich zugängliche Parkplätze befinden sich beim Verbrauchermarkt, der Sportwelt und den nördlichen Gebäuden der ehemaligen Tabakfabrik.

Die DTV -Querschnittswerte (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) der das Plangebiet umgebenden bzw. tangierenden Straßenzüge Simon-Bolivar-Straße, Hermann-Ritter-Straße, Am Tabakquartier und Senator-Apelt-Straße sind mit einer Größenordnung von 5.500 Kfz pro Tag bis 8.100 Kfz pro Tag ermittelt worden (s. Abb. 70). Sämtliche Straßenzüge besitzen durchgehend einen zweistreifigen Straßenquerschnitt. Die vorhandenen Straßen können daher die heutigen Verkehrsstärken aufnehmen.

Alle vier das Entwicklungsgebiet umgrenzenden Straßen – Simon-Bolivar-Straße (s. Abb. 72), Hermann-Ritter-Straße (s. Abb. 69), Am Tabakquartier, Senator-Apelt-Straße (s. Abb. 71 und 73) – haben großzügig bemessene Straßenquerschnitte und verfü-



Abb. 69:  
Hermann-  
Ritter-Straße



Abb. 70:  
Verkehrsbela-  
stung im Bestand



gen zum Teil über Gehwege, Radwege, Baumreihen und Nebenfahrbahnen. Trotz dieser großzügigen Flächenverfügbarkeit kann nicht von einer optimalen Ausnutzung des vorhandenen Raumes und von einer attraktiven Aufenthaltsqualität im Straßenraum gesprochen werden. Auch wenn dies, zumindest in Teilbereichen, durch die vorhandenen Grundstücksnutzungen (z.B. Autoabstellplatz) bedingt ist, so mangelt es durchgängig an qualitätsvoller Gestaltung und klarer Raumaufteilung.

Die signalisierten Knotenpunkte im Betrachtungsraum weisen aufgrund der dort vorherrschenden Belastungszahlen eine hohe Leistungsfähigkeit und damit verbundene hohe Kapazitätsreserven aus. Ausgenommen davon ist der Knotenpunkt Woltmershauser Straße / Friesenwerder / Am Hohentorsplatz. Dieser weist insbesondere in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit eine deutliche Überlastung auf (s. Abb. 74). Aufgrund der sehr eingeschränkten Fahrbeziehungen am Knotenpunkt Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße / Oldenburger Straße werden Verdrängungsverkehre durch das Plangebiet geleitet. Diese Verkehre

mit daraus resultierenden Belastungen (z.B. des Knotenpunktes Friesenwerder / Am Hohentorsplatz) gilt es zukünftig zu vermeiden.

Die Senator-Apelt-Straße im Süden des Plangebietes ist in das LKW-Führungsnetz der Freien Hansestadt Bremen als Ausweichstrecke für die A281 integriert. Ebenso werden über diesen Straßenzug Sonderverkehre von Airbus mit Überbreiten und Überhöhen abgewickelt.



Abb. 71:  
Senator-Apelt-  
Straße



Abb. 72:  
Simon-Bolivar-  
Straße

Abb. 73:  
Parallel-  
erschließung  
Senator-Apelt-  
Straße



Abb. 74:  
Knotenpunkt  
Woltmers-  
hausener Tunnel

#### 4.7.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Gegenwärtig erschließt lediglich eine Buslinie den Ortsteil Woltmershausen. Die zentrale Buslinie ist die Linie 24, die in der Hauptverkehrszeit in einem 7-Minuten-Takt entlang der Woltmershauser Straße das Plangebiet passiert. Zusätzlich verläuft die Linie 63 als Verbindungslinie zwischen der Bremer Innenstadt und dem GVZ am südlichen Rand des Plangebiets. Durch die vorhandenen Linienverläufe und die Lage der gegenwärtigen Haltestellen wird das Vordere Woltmershausen nur zu einem sehr geringen Teil hinreichend erschlossen (s. Abb. 74). Darüber hinaus weisen beide Buslinien in den Spitzenstunden eine überdurchschnittliche Auslastung auf. Teilweise sind einzelne Fahrten deutlich überlastet. Aufgrund fehlender Kapazitätsreserven im Netz kann bei der jetzigen Ausbauqualität die Taktfolge in den Spitzenzeiten nicht weiter verdichtet werden.

#### 4.7.3. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Eine Anbindung an den S-Bahn Verkehr bieten die Regionalbahnen in und aus Richtung Bad Zwischenahn (RS 3) sowie in und aus Richtung Os nabrück (RB 58), welche mit dem Neustadtsbahnhof nordöstlich des Plangebietes einen Haltepunkt vorweisen. Durch einen jeweils versetzten 1-Stunden-Takt beider Regionalbahnlinien wird der Neustadtsbahnhof regelmäßig an das west- / süd-westliche Umland Bremens angebunden. Ein direkter Zugang zum S-Bahn-Haltepunkt von der Woltmershauser Seite ist nicht vorhanden. Der S-Bahn-Haltepunkt ist aus Woltmershausen ausschließlich durch den Woltmershauser Tunnel über den umgestalteten ehemaligen Bahnhofsvorplatz erreichbar.

#### 4.7.4. Rad- und Fußverkehr

Grundsätzlich ist entlang der umgebenden Hauptschließungsstraßen durch vorhandene separate Fuß- und Radverkehrsanlagen ein Angebot an Flächen für den Fuß- und Radverkehr gegeben. Allerdings sind zu geringe Breiten, in Teilbereichen ein schlechter Erhaltungszustand dieser Verkehrsflächen sowie eine Netzlücke in der Hermann-Ritter-Straße festzustellen. Innerhalb des Masterplangebietes ist das städtische Rad- und Fußverkehrsnetz aufgrund der gegenwärtigen Grundstücks- und Eigentumssituation unterbrochen. Diese Netzlücken sind bei einer entsprechenden Neuordnung des Plangebiets zu schließen. Eine mögliche Durchquerung und Verwebung innerhalb des Plangebiets ist dringend anzustreben.

Mangelhaft ist die gegenwärtige Situation der Anbindung der Radwege an das übergeordnete Radwegesetz und die damit verbundene Vernetzung mit den angrenzenden Stadtteilen und dem niedersächsischen Umland. Hier besteht aufgrund der gegenwärtigen Insellage zwischen Weser / B6 / B75 / Bahnstrecke Bremen-Oldenburg und der A 281 eine Art Einkapselung und demzufolge dringender Handlungsbedarf.

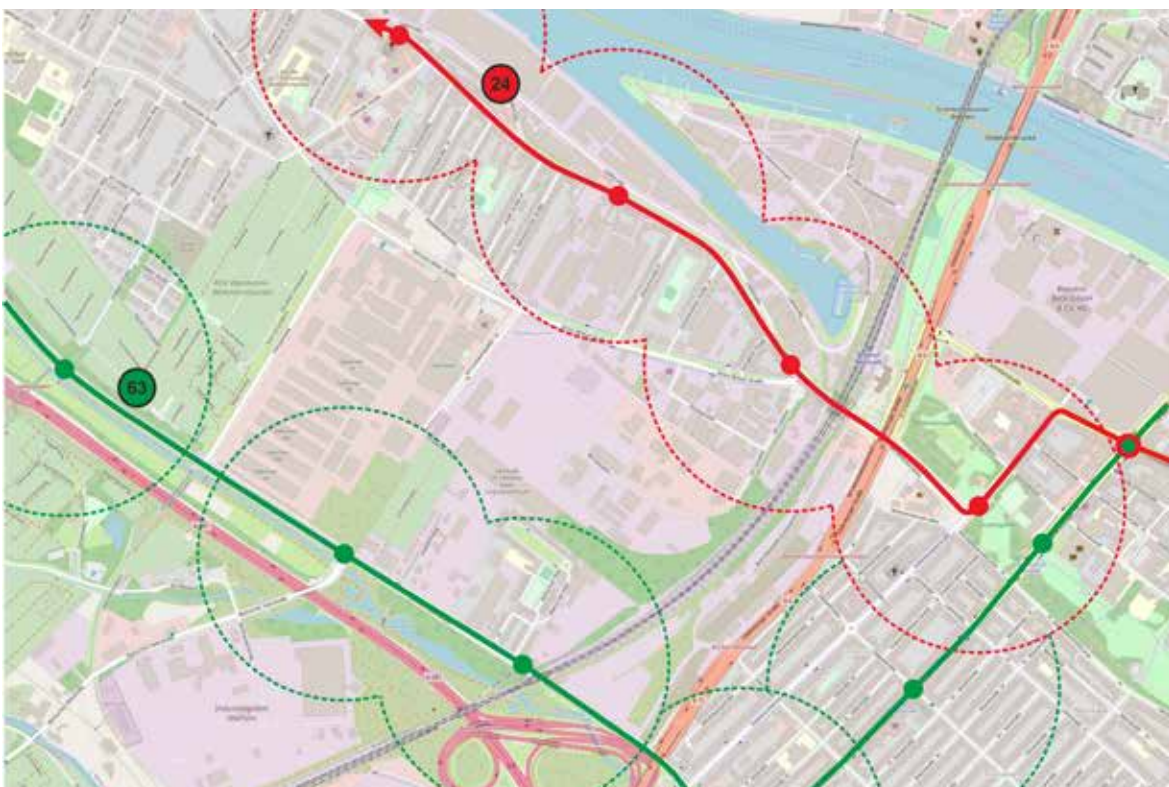


Abb. 75:  
Einzugsbereiche  
Buslinien

## 4.8. Fazit Analyse

*Die Stärken des Gebiets Vorderes Woltmershausen liegen in der besonderen Nutzungsstruktur und der Nähe zur Innenstadt, der Weser sowie den angrenzenden Grünräumen der Ochtumniederung. Gleichzeitig weist das Plangebiet historische und erhaltenswerte Gebäudesubstanz auf, deren Integration in das neue Quartier eine besondere Identität erzeugen kann.*

Die Straße Am Gaswerkgraben kann zur Erschließung des neuen Quartiers genutzt und zwecks Lückenschluss bis zur Senator-Apelt-Straße weiter ausgebaut werden. Die vorhandenen Grünräume und die Wegeverbindung im Osten entlang der Bahn können bei einem Erhalt weiter gestärkt werden und das Quartier mit der Innenstadt stärker vernetzen. Das vorhandene Zentrum Woltmershausen und der Einzelhandel an der Dötlinger Straße bieten die Chance, sich auf kurzem Wege zu Fuß und per Rad mit dem täglichen und periodischen Bedarf zu versorgen (siehe Karte 2).

Die im Gebiet vorhandenen gewerblichen Nutzungen stellen sich sehr heterogen dar. Neben „Hidden Champions“ wie u.a. dem Unternehmen Wisura sowie wertvollen, zukunftsfähig aufgestellten kleinen und mittleren Unternehmen mit Stadtteilbezug, insbesondere im Bereich der Seumestraße, zeichnen sich andere Flächen durch eine geringe, nicht dem Standort angemessene Nutzung aus.

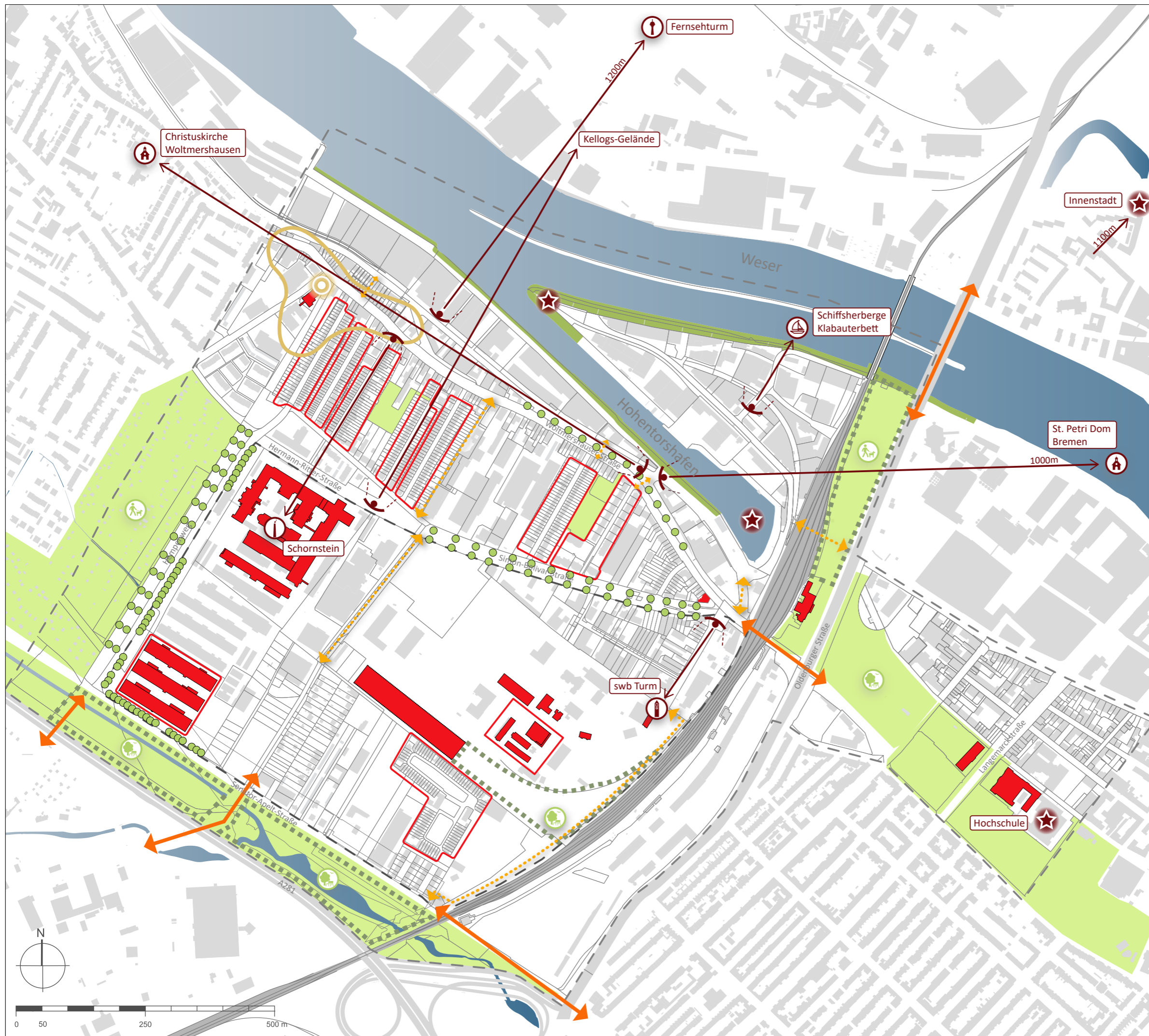
Mit der gewerblichen Entwicklung des Vorderen Woltmershausen und des Neustadtgüterbahnhofs sowie der Verbesserung der verkehrlichen Anbindung sind Impulse verbunden, die auch zu einer Weiterentwicklung der gewerblichen Bestandsflächen führen können. Dadurch können bislang untergenutzte bzw.

nicht dem Standort entsprechend genutzte Flächen im Quartier Seumestraße und entlang der Senator-Apelt-Straße aktiviert werden.

Restriktionen stellen die vorhandenen Verkehrstrassen der A 281, der B 6 sowie die Bahntrasse dar, durch die das Plangebiet von der Neustadt, der Inneren Stadt und dem umgebenden Landschaftsraum abgetrennt wird und deren Lärmemissionen auf das Plangebiet einwirken (siehe Karte 3).

Die Zugangssituation ins Quartier und die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist derzeit mangelhaft. Dies wurde auch bei der Befragung der Teilnehmer der 1. Planungswerkstatt sehr deutlich (siehe Exkurs auf Seite 47). Fehlende Raumkanten, untergenutzte Bereiche und Leerstände prägen Teile des Stadtbildes. Vorhandene Leitungstrassen im Untergrund verhindern derzeit in Teilbereichen eine bauliche Entwicklung.

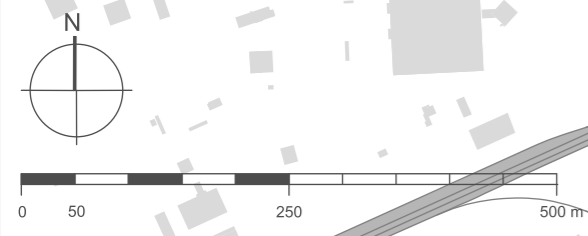
Durch Beseitigung dieser Restriktionen und Lösung der Erschließungsprobleme kann im Vorderen Woltmershausen ein innenstadtnahes Quartier entwickelt werden, dessen Nutzungsangebote und neue Bewohner auch für die angrenzenden Stadtteile positive Entwicklungsimpulse erwarten lassen.

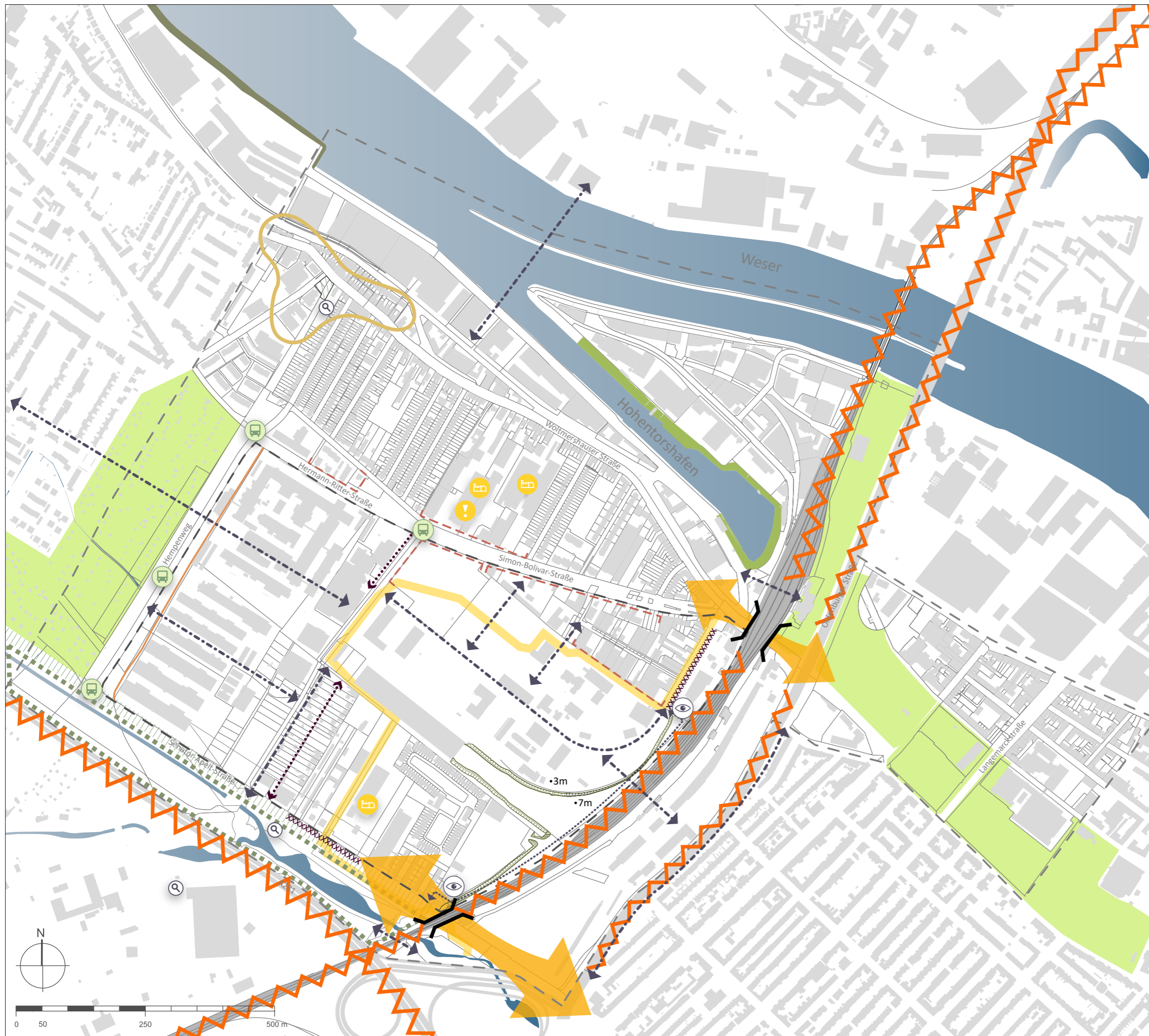


- Stadttraum und Identität**
- Revitalisierung Zentrum Woltmershausen
  - Quartiersplatz - Intensivierung der Nutzung
  - wesentliche Zielorte
  - Landmarke
  - Markantes Ensemble
  - Städtebaulich erhaltenswerte Gebäude
  - Wichtige Sichtachse /-beziehung
  - Prägender Baumbestand
- Anbindung**
- Anknüpfungspunkte an die Umgebung
  - Ausbaufähige Fuß- und Radwegeverbindungen
- Freiraumpotenziale**
- Öffentlich zugängliche Wasserkante Weser
  - Gestaltungspotenzial
  - Parknutzung
  - Landschaftliche Nutzung
- Basis**
- Betrachtungsraum
  - Plangebiet
  - Wasserflächen
  - Grünflächen
  - Bahndamm

Hansestadt Bremen  
 Masterplan Entwicklungsgebiet  
 Vorderes Woltmershausen

**Karte 2: Betrachtungsraum -  
 Potentiale und besondere Orte**  
 im Original M 1:5000 (A2)





- Defizite**
- Ausstattungsdefizite und Leerstände Zentrum Woltmershauser Straße
- Fehlende / unattraktive Raumkante
- Dauerhaft abgestellte Fahrzeuge im Straßenraum
- Mangelhafte oder fehlende Erschließung
- Stadtbild störender Betrieb
- Gestaltungsdefizit Grünraum
- Gestaltungsdefizit Straßenraum / Platz
- Leerstand
- Barrieren**
- Beengte Zugangssituation
- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindung
- Fehlender ÖPNV-Anschluss
- Fehlende Sichtbarkeit des Weges
- Höhengsprung von ca. 4 m
- Fehlende öffentliche Zugänglichkeit Wasserkante Hohentorshafen
- Emmissionen**
- Erhebliche Verkehrslärmbelastung und Barriere
- Emittierender Betrieb
- Restriktionen**
- Gashochdruckleitung (mit Schutzstreifen 8 m)
- Hauptsammler Mischwasserkanal (Ø 1530/1800)
- Archäologische Fundstellen
- Basis**
- Betrachtungsraum
- Plangebiet
- Wasserflächen
- Grünflächen
- Bahndamm

Hansstadt Bremen  
 Masterplan Entwicklungsgebiet  
 Vorderes Woltmershausen

**Karte 3: Betrachtungsraum -  
 Restriktionen, Mängel und Konflikte**  
 im Original M 1:5000 (A2)

## Fazit der Teilnehmer der 1. Planungswerkstatt

Im Rahmen der Planungswerkstatt haben die Teilnehmer die nötigen Handlungserfordernisse aus ihrer Sicht bewertet. Dabei wurde deutlich, dass insbesondere bei den Themen Pkw- und Lkw-Verkehr, Mischung von Wohnen und Gewerbe, bezahlbarer Wohnraum, Schaffung attraktiver Freiflächen sowie Verbesserung von Fuß- und Radwegen Handlungsbedarf besteht. Diese Themen galt es im Rahmen der Aufstellung des Masterplanes besonders zu berücksichtigen.



Abb. 76: Die drei wichtigsten Themen für die Entwicklung im Vorderen Woltmershausen

# 5. Masterplan

Als übergeordnetes Rahmenkonzept stellt der Masterplan die langfristigen Ziele der Nutzungs-, Freiraum- und Mobilitätsentwicklung im Vorderen Woltmershausen dar. Die Idee des Gleisparks ist dabei strukturgebend für die Neuentwicklung des Plan- gebiets. Über diesen übergreifenden Freiraum können Barrieren überwunden und attraktive Freiraumangebote geschaffen werden. Der Gleispark wird Woltmershausen mit der Weser, der Neustadt und der Landschaft im Süden eng vernetzen.



Der Masterplan gibt die Struktur vor, um im anstehenden Planungs- und Realisie- rungsprozess weitere Konkretisierungen und auch Anpassungen zu ermöglichen. So zeichnet er einen Entwicklungskorridor und gibt an städtebaulich wichtigen Orten konkrete Hinweise zur Ausgestaltung von Stadträumen, der Freiraumqualität sowie zur Höhenentwicklung und Dichte der Teilquartiere.

## 5.1. Ziele



Abb. 77:  
Gleispark als  
zentrale Idee

### 5.1.1. Die übergeordnete Idee des Masterplans

Mit einem Gleispark (s. Abb. 77) entlang der Bahntrasse und bis in das neue Gebiet hinein wird ein übergreifender Freiraum entwickelt. Als zentraler Freiraum können so die vorhandenen Barrieren überwunden und attraktive Freiraumangebote zur Verfügung gestellt werden. Der Park wird Woltmershausen mit der Weser, der Neustadt und der Landschaft im Süden verbinden.

Die Idee des Gleisparks ist strukturgebend für die Neuentwicklung des Plangebiets. Ergänzt wird die geplante Grünstruktur durch die Integration städtebaulich prägender, teilweise unter Denkmalschutz stehender Gebäude im Tabak-Quartier (Verwaltungs- und Produktionsgebäude im Norden, Speicher im Süden), bei der swb (Tonnenhalle, Uhrenturm, weitere historische Gebäude) sowie dem Gebäudeensemble am Warturmer Platz (s. Abb. 78).

Ergänzend zu den erhaltenswerten Gebäuden sollen die bestehenden Wohnquartiere, insbesondere Schiefersweg und Warturmer Platz, in ihrer Struktur erhalten bleiben und weiterentwickelt werden.

Die swb könnte ihren Betrieb langfristig auf eine „Kernfläche“ im östlichen Grundstücksbereich konzentrieren und so die westlichen, teilweise untergenutzten Flächen einer städtebaulichen Entwicklung zuführen.

In der Mitte des Plangebiets, am Schnittpunkt der Freiraumachse entlang der Tonnenhalle, der Hauptschließungsstraße Am Gaswerkgraben und dem vorhandenen Gebäudeensemble „der Fabrik“ soll ein neuer, zentraler Quartiersplatz entstehen. Die neuen Wohnquartiere sollen darüber hinaus weitere kleinere Plätze erhalten, die dem Aufenthalt und als Treffpunkte dienen.

Auf dem ehemaligen Brinkmann-Areal soll ein weiterer, nord-süd ausgerichteter Quartierspark entstehen, der die vorhandenen und geplanten Gebäudeensembles verbindet und den zukünftigen Nutzern und Bewohnern als Freiraum dienen soll.



Abb. 78: Strukturgebende Elemente



### 5.1.2. Die Produktive Stadt

Das Vorderes Woltmershausen soll als urbanes und vielfältig gemischtes Stadtquartier entwickelt werden. Durch die historische Prägung des Stadtteils als Industrie-, Gewerbe- und Wohnstandort bietet sich eine Entwicklung im Sinne des Leitbildes der „Produktiven Stadt“ an.

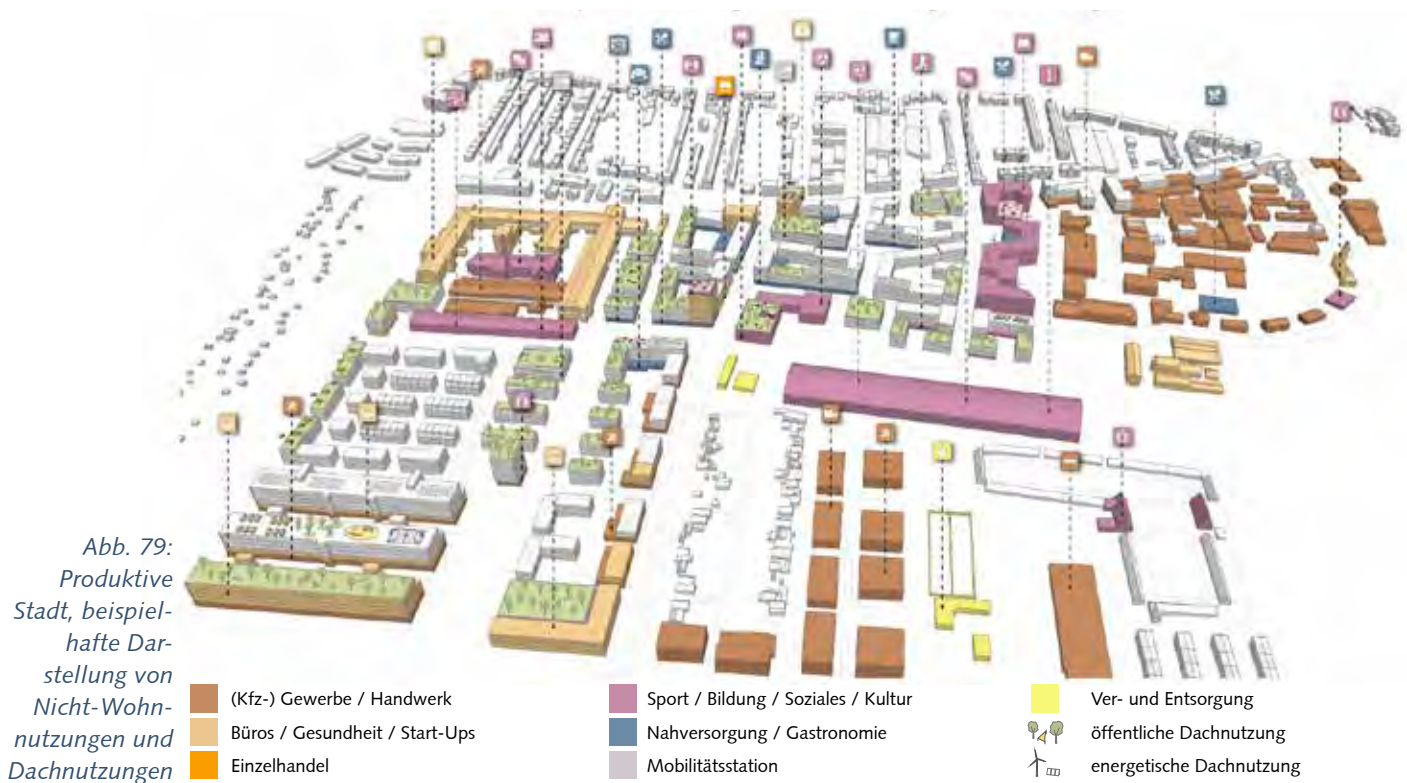
Hierbei rückt das Thema der urbanen Produktion in der Entwicklung von städtischen Quartieren stärker in den Fokus. Mit der weiter zunehmenden Digitalisierung, anderen Arbeitszeitbudgets und veränderten Produktionsprozessen, die vielfach emissionsfreier werden, ist die Chance zur Rückkehr auch produktiver gewerblicher Nutzungen in die Stadtquartiere gegeben.

Lebensmittelproduktion, Produktfertigung in kleineren Serien, der 3D-Druck von unterschiedlichsten Waren, Individualisierung und Maßanfertigung im Textilgewerbe und z. B. Innovationen und Services rund um das Thema Mobilität sind beispielhafte gewerbliche Bausteine der neuen urbanen Quartiere.

Neben dem vielfach aus den Wohnquartieren verdrängten Handwerk sollen auch Themen wie die Solar- und Windenergieerzeugung und eine öffentliche Dachnutzung Raum in den sowohl horizontal als auch vertikal gemischten Quartieren erhalten. Zur Veranschaulichung der angestrebten Zielsetzung zeigt Abb. 79 „Produktive Stadt“ auf der Basis des städtebaulichen Entwurfs die Idee der Nutzungsmischung.

Ein wichtiger Baustein zur Entwicklung lebendiger und urbaner Quartiere sind auch die sog. Mobilitätshubs, die Quartiersgaragen mit ergänzenden Angeboten für die Mobilität, Services und flexible Raumangebote für Werkstätten und Lagerung kombinieren (näheres dazu s. Kap. 7.1).

Mit der swb, die sich perspektivisch auf eine „Kernfläche“ im östlichen Betriebsgelände konzentrieren sollte, den Betrieben an der Seume- und Senator-Apelt-Straße und den historischen Fabrik- und Verwaltungsgebäuden auf dem ehemaligen Brinkmann-Areal sind bedeutende gewerbliche Bausteine des zukünftigen Stadtquartiers bereits vorhanden. Diese gilt es zu pflegen, weiter zu entwickeln und verträglich mit den neuen Nutzungen, dem Wohnen, den Bildungseinrichtungen und sozialen Angeboten zu verzahnen.



## Beispiele für gemischt genutzte Quartiere in anderen Städten

- Zürich Nord / Neu-Oerlikon (ca. 60 ha, 5.000 Bewohner, 12.000 Arbeitsplätze; ehemaliges Industriegebiet verwandelte sich zu einem Nutzungsdurchmischten neuen Quartiersteil mit Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnbauten, Schulen und Kulturbauten sowie attraktiven Parkanlagen, Mehr Infos: [www.stadt-zuerich.ch/entwicklungsgebiete](http://www.stadt-zuerich.ch/entwicklungsgebiete))
- Zürich West (ca. 145 ha, vom ehemaligen Industriequartier zum hybriden Gewerbequartier mit ergänzenden Wohn-, Kultur- und Freizeitnutzungen, Erhalt alter Backsteingebäude und Hallen, Ziel: 8.000 Bewohner und 40.000 Arbeitsplätze; Umsetzung seit 2000, Gebietsmanagement; Mehr Infos: [www.stadt-zuerich.ch/zuerich-west](http://www.stadt-zuerich.ch/zuerich-west))
- Wien Aspern Seestadt (ca. 150 ha, Zielbilder: „kompakte Stadt“, „Stadt der kurzen Wege“, u. a. Einrichtung eines Genussquartiers für innovative Lebensmittelproduzenten und Schauproduktion; Mehr Infos: [www.aspern-seestadt.at](http://www.aspern-seestadt.at))
- Winterthur / Sulzer-Areal (15 ha, Industriebranche, 300 Wohnungen, 30.000 BGF Büro und DL, Kreativindustrie, Freizeitbereich, Zwischennutzung; Mehr Infos: [www.Sulzer-Areal.ch](http://www.Sulzer-Areal.ch))
- München Kreativquartier (ca. 20 ha, ehemaliges Kasernengelände, es soll ein urbanes Stadtquartier entstehen, in dem Wohnen und Arbeiten eng mit Kunst, Kultur und Wissen verknüpft werden; 900 Wohnungen, Grundschule, Hochschul-Neubau, kulturelle, kreativwirtschaftliche, soziale, gewerbliche Nutzungen; Mehr Infos: [www.kreativquartier-muenchen.de](http://www.kreativquartier-muenchen.de))
- Hamburg Kolbenhöfe (ca. 5 ha, Gemischtes Quartier mit Wohnen, Gewerbe, Handwerk; Mehr Infos: [www.kolbenhoeffe.de](http://www.kolbenhoeffe.de))

## Beispiele im Sinne der Produktiven Stadt / urbanen Produktion

- Wien, Salon am Park (urbane Manufaktur, Feinkostladen, Treffpunkt, Cafe)
- Berlin, The Factory (Zentrum der Berliner Start-up-Szene, Campus, auf dem sich etablierte Technologieunternehmen mit jungen Gründern vernetzen; Mehr Infos: <https://factoryberlin.com/>)
- Hannover, Hafven Hannover (Co-working-space, Innovations-Hub; Mehr Infos: [www.hafven.de](http://www.hafven.de))
- Köln, VULKAN-Areal (ein mit professioneller Kommunikationstechnologie ausgestattetes vernetztes Dienstleistungszentrum für moderne Unternehmen; Mehr Infos: [www.vulkan-koeln.de](http://www.vulkan-koeln.de))
- Lebensmittelproduktion: Bonscheladen, Hamburg ([www.bonscheladen.de/](http://www.bonscheladen.de/))
- Individualisierung in der Mode: BLNKS - Sneaker zum Selbstgestalten, Bremen ([www.blncs.de/](http://www.blncs.de/))
- Produktanfertigung in kleinen Serien: Tizz & Tonic – Biounterwäsche, Bremen (<https://tizzandtonic.com/>)

### 5.1.3. Nutzung

Die wesentlichen Nutzungsziele für das Quartier können mit den folgenden Stichworten kurz zusammengefasst werden:

- Schaffung eines gemischten Quartiers mit einem lebendigen Nutzungsmix
- Kleinteilige Mischung in horizontaler und vertikaler Gliederung
- Sicherung der Standorte der vorhandenen verträglichen Betriebe
- Nutzungsintensivierung auf untergenutzten Flächen
- Angebote zur Verlagerung gewerblicher Nutzungen auf untergenutzten Flächen
- Erhalt des Standortes der swb auf östlicher Kernfläche (Energiequartier)
- Aktivierung von Entwicklungsflächen für neue Nutzungen und Betriebsansiedlungen
- Sicherung vorhandener Wohnnutzung, Stärkung der Wohnfunktion durch neue Angebote
- Neue Zielgruppen für Woltmershausen wie Studenten, Familien, Startup-Unternehmer
- Stärkung des gewachsenen Zentrums Woltmershausen, Bildung von Synergien
- Ergänzung von Nahversorgung für das neue Quartier, belebte Erdgeschosszonen

Um das vorhandene Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe im Vorderen Woltmershausen zu sichern und gleichzeitig zur Aufwertung Woltmershausens neue Nutzungen zu etablieren, soll ein gemischtes Quartier mit einem lebendigen Nutzungsmix entstehen (s. Karte 4).

Konkurrenzen zum gewachsenen Zentrum Woltmershausens sind hierbei zu vermeiden. Vielmehr soll das Quartier zur Stärkung des gewachsenen Zentrums beitragen. Hierfür sind neue Nutzungen aus den Bereichen Bildung, Soziales, Kultur, Sport, Dienstleistung und Nahversorgung von Beginn an mitzudenken. Die neue Mischung soll kleinteilig umgesetzt werden, in einer horizontalen und vertikalen Gliederung. Mit der Errichtung eines Berufsbildungscampus erfolgt daneben auch ein großer baulicher Akzent.

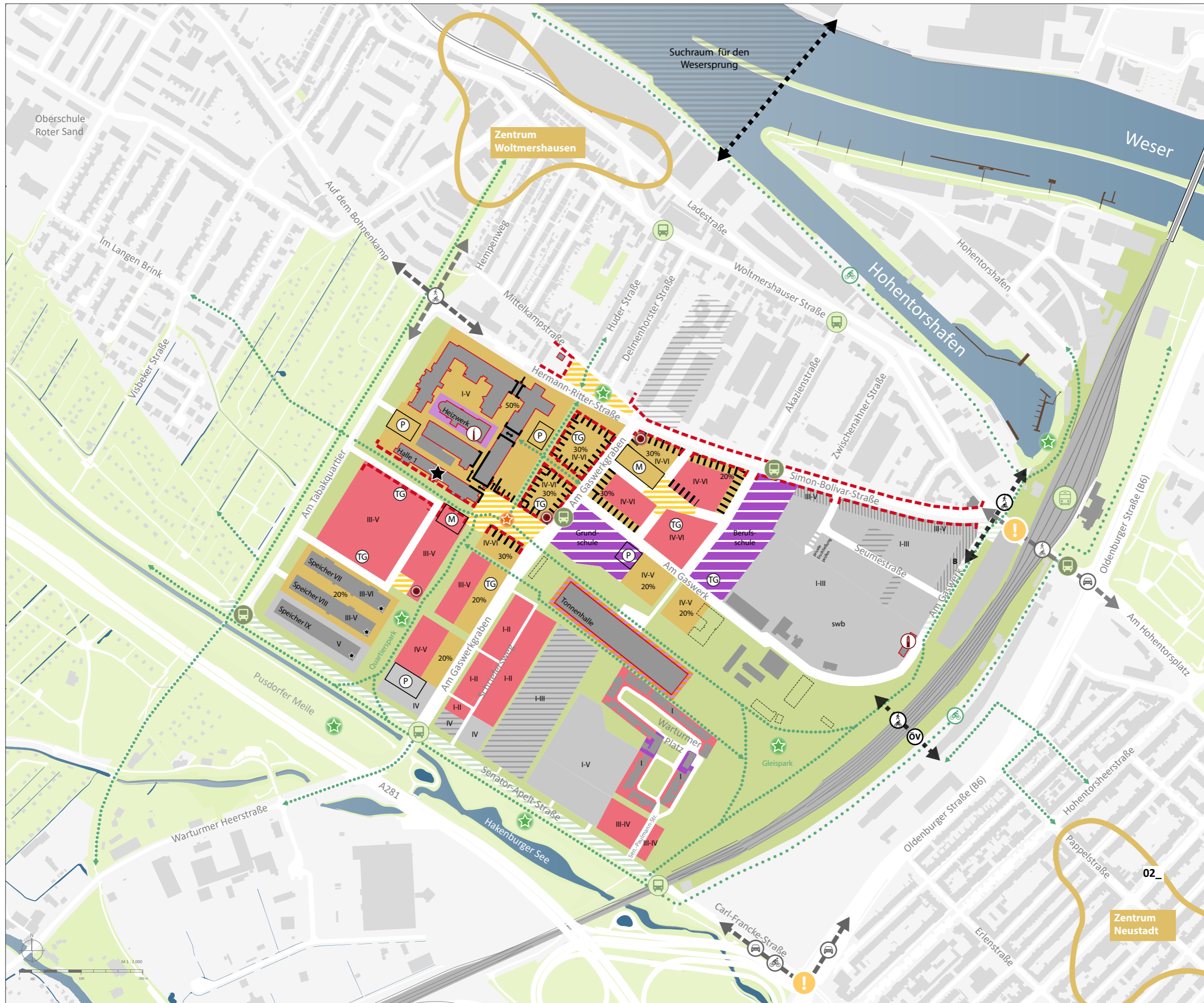
Vorhandene, verträgliche Betriebe, wie z.B. in der Seumestraße und auf dem Gelände der swb, sollen erhalten bleiben und zur Mischung und Vielfalt im Quartier beitragen. Entwicklungshemmende Nutzun-

gen sind auf ihre Verlagerungsmöglichkeiten hin zu prüfen, bisher untergenutzte Grundstücke zu reaktivieren.

Zur Sicherung der Bildungsversorgung der zukünftigen Bewohner soll eine neue, drei- bis vierzügige Grundschule entstehen, die innerhalb des Plangebiets eine gute Erreichbarkeit von Fuß- und Radverkehr aufweist. Ergänzend plant die Bildungsbehörde einen neuen Berufsbildungscampus für Technikausbildungen, der bisher an verschiedenen Standorten in Bremen situierte Berufsschulen an einem neuen Standort in Woltmershausen zusammenfassen soll. Dafür sind im Rahmen der Masterplanung geeignete Standorte geprüft worden.

Zur Stärkung der Wohnfunktion im Plangebiet sollen neben einer Sicherung vorhandener Wohnnutzung, wie z.B. im Schiefersweg und am Warturmer Platz, neue Wohnformen für unterschiedlichste Zielgruppen entstehen. Der Bestand im übrigen Woltmershausen ist derzeit überwiegend geprägt von Bremer Stadthäusern, die ein attraktives Angebot für Familien im Eigentumssegment darstellen. Die Bewohner dieser Stadthäuser sind jedoch zum Teil Senioren, die zunehmend eine barrierefreie Alternative mit weniger Wohnraum im gewohnten Umfeld nachfragen. Dieses Angebot gibt es derzeit in Woltmershausen nicht ausreichend. Bei dem Bau neuer, barrierefreier Wohnungen könnten diese Senioren umziehen und ihre bisherigen Häuser für Familien frei machen. Ergänzend existiert eine Nachfrage junger Bewohner, Studenten und Auszubildender nach Wohnraum in der Neustadt, dem dort nicht mehr ausreichend entsprochen werden kann.

Beim Bau von neuen Wohnungen ist auf eine angemessene Mischung der Wohnformen zu achten. Neben Eigentumswohnungen sollten auch Mietwohnungen in unterschiedlichen Preissegmenten für unterschiedliche Zielgruppen entstehen. Die Sozialwohnquote für Bremen fordert bei Neubauten, für die Planrecht geschaffen werden muss, einen Anteil von 30 % von geförderten Wohnungen. In diesem Zusammenhang gilt es auch die Angebote und Bedarfe an weitergehender sozialer Infrastruktur zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist der Standort aufgrund der Nähe zur Hochschule und zum neuen Berufsbildungscampus für den Bau von Studenten- oder Auszubildendenwohnungen geeignet.



- NUTZUNGEN**
- Wohnbauflächen
  - Urbane Bauflächen mit Mindestgewerbeanteil z.B. Anteil: 30%
  - Gewerbliche Bauflächen
  - B** Bestandsschutz der vorhandenen Wohnnutzung
  - Zukünftiger Wohnanteil ist zu prüfen
  - Flächen für öffentliche Nutzungen (Bildung und Soziales)
  - Flächen für öffentliche Nutzungen (Bildung und Soziales) (unter Vorbehalt der Grundstücksverfügbarkeit)
  - Flächen für kulturelle Einrichtungen und Events
  - Flächen für Gemeinbedarf, Freizeit und Sport
  - Überhöhtes Erdgeschoss für NICHT-Wohnnutzungen
- STADTSTRUKTUR**
- Städtebaulich erhaltenswürdige Gebäude
  - ★ Städtebaulich erhaltenswürdige Gebäude mit besonderem Gestaltungsbedarf
  - Gebäude unter Denkmalschutz stehend
  - Bestandsgebäude im Gleispark
  - ! Landmarke (Hochpunkt im Bestand)
  - Baufeld mit hoher städtebaulicher Bedeutung (Hochpunkt)
  - I-IV Geschossigkeiten
  - Gestaltung von Raumkanten
  - Wichtige Quartierszugänge
  - Stadtbild störender oder untergenutzter Bereich, Umstrukturierung
- FREIRAUM**
- Bestehende Grün- und Freianlagen
  - Neue Grün- und Freianlagen
  - ★ Gestaltungsschwerpunkt: Grün- und Freianlagen
  - Übergeordnete Wegeverbindungen
  - Übergeordnete Radwegeverbindungen
  - Platz
  - ★ Gestaltungsschwerpunkt: Quartierszentrum
- ERSCHLISSUNG**
- Straßenverkehrsflächen
  - Aufwertung Straßenraum
  - M Mobilitätsstationen/Service/Storage mit öffentlicher Dachnutzung
  - P Parkhaus
  - TG Tiefgarage
  - ! Umgestaltung und verkehrliche Neuregelung
  - Schaffung stadträumlicher Verbindungen,
    - ! für Fuß- und Radverkehr
    - ÖV für den öffentlichen Personennahverkehr
  - Verbesserung stadträumlicher Verbindungen,
    - ! für Fuß- und Radverkehr
    - ! für motorisierten Individualverkehr
  - ! Bahnhof Neustadt
  - ! Vorhandene Bushaltestellen
  - ! Neue Bushaltestelle

Hansestadt Bremen  
Masterplanung Vorderes Woltmershausen  
**Karte 4: Masterplan**

#### 5.1.4. Grün- und Freiräume

- Gleispark als grundlegendes Element (s. Abb. 80)
- Gleispark als vernetzendes Element durch das Quartier für nicht motorisierten Verkehr, Entwicklung von Grünachsen entlang der Bahn und einer Freiraumachse entlang der Tonnenhalle bis in die Kleingartenanlage westlich des Tabak-Quartiers
- Gleispark als grünes Netz (Anschluss an Wallanlagen, Weser, Innenstadt, Ochtum, Hohentorshafen und Rablinghausen)
- Neuer Quartierspark zur Schaffung einer freiräumlichen Verbindung von der Senator-Apelt-Straße über die Hermann-Ritter-Straße in Richtung Überseeinsel
- Erhalt und Aufwertung vorhandener Freiraumqualitäten, Schaffung neuer Freiräume unterschiedlicher Ausprägung (s. Abb. 81)
- Schaffung einer neuen Wegeverbindung in Richtung Oberschule Roter Sand
- Verkehrsräume als Freiräume gestalten und aufwerten
- Inhaltliche Verknüpfung der Nutzungen in den Gebäuden des Gleisparks mit den Freiräumen

Das Ziel der Masterplanung ist es, vorhandene Barrieren zu überwinden und ein urbanes, lebendiges und vielfältig vernetztes Quartier zu schaffen.

Der öffentliche Raum spielt dabei eine wesentliche Rolle. Er bildet den Lebensraum für das Miteinander im Quartier, trägt aber auch zur Vernetzung mit angrenzenden Stadtteilen bei. Dabei wirkt er wie ein Magnet zur Attraktivitätssteigerung von Woltmershausen.

Öffentlicher Raum ist dabei nicht nur der klassische Park oder Platz. Straßenräume, Abstandsflächen und privates Grün spielen ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Entstehung und Erscheinung des neuen Vorderen Woltmershausens.

In alle Himmelsrichtungen ist das Quartier von besonderen Grün- und Freiräumen sowie Stadtquartieren umgeben und dennoch durch Barrieren getrennt.

Diese Barrieren wie Autobahn, Straßen, Bahngleise und Höhenunterschiede durch Bahndämme müssen überwunden werden. Ziel sollten daher neue Wegeverbindungen, Brücken und Unterführungen sein sowie verbindende großflächige Grünstrukturen. Der Freiraum muss als Netzwerk funktionieren, dessen Wege neue Verbindungen schaffen und an dessen inneren und äußeren Knoten attraktive Nutzungen entstehen.

Wichtige Verbindungen sind der Anschluss des Plangebiets an die Ochtumniederung, in Richtung Delmenhorst und vom Tabakquartier direkt an die Achse der Straße „Im langen Brink“ in Richtung Schule Roter Sand. Durch den direkten Bezug zur Neustadt und Innenstadt Bremens lassen sich die Qualitäten des Weserraumes bis in die Überseestadt vernetzen.

Das Plangebiet ist an wesentliche Verbindungen anzuschließen, wie z. B. die geplante Fuß- und Radbrücke zur Überseeinsel und die Rad-Premiumrouten.

Diese neuen Wege sollen als qualitätsvolle, grüne Wege ausgebildet werden. Das bedeutet eine möglichst störungsfreie Führung in den neuen Freianlagen. Diese müssen das Ziel der Vernetzung des Quartiers bestmöglich unterstützen.

Neben diesem Netz aus grünen Achsen und Wegen sollen neue Freianlagen mit einer Strahlkraft über das Quartier hinaus entstehen. Dabei steht im Fokus, vorhandene Grünstrukturen einzubinden, besondere Orte miteinander zu verbinden und zusammen mit einer neuen Nutzung der Tonnenhalle einen Magneten für Woltmershausen zu schaffen.

Bei der Gestaltung der einzelnen Freiräume sollen vorhandene Grünstrukturen und Materialien integriert werden, so dass der Charme des alten Gewerbestandortes mit seinen historischen Klinkerbauten und Großpflasterflächen erlebbar bleibt.



Abb. 80:  
Einbindung des  
Gleisparks in die  
neuen Quartiere



Abb. 81:  
Städtebaulich-  
freiraum-  
planerisches  
Konzept

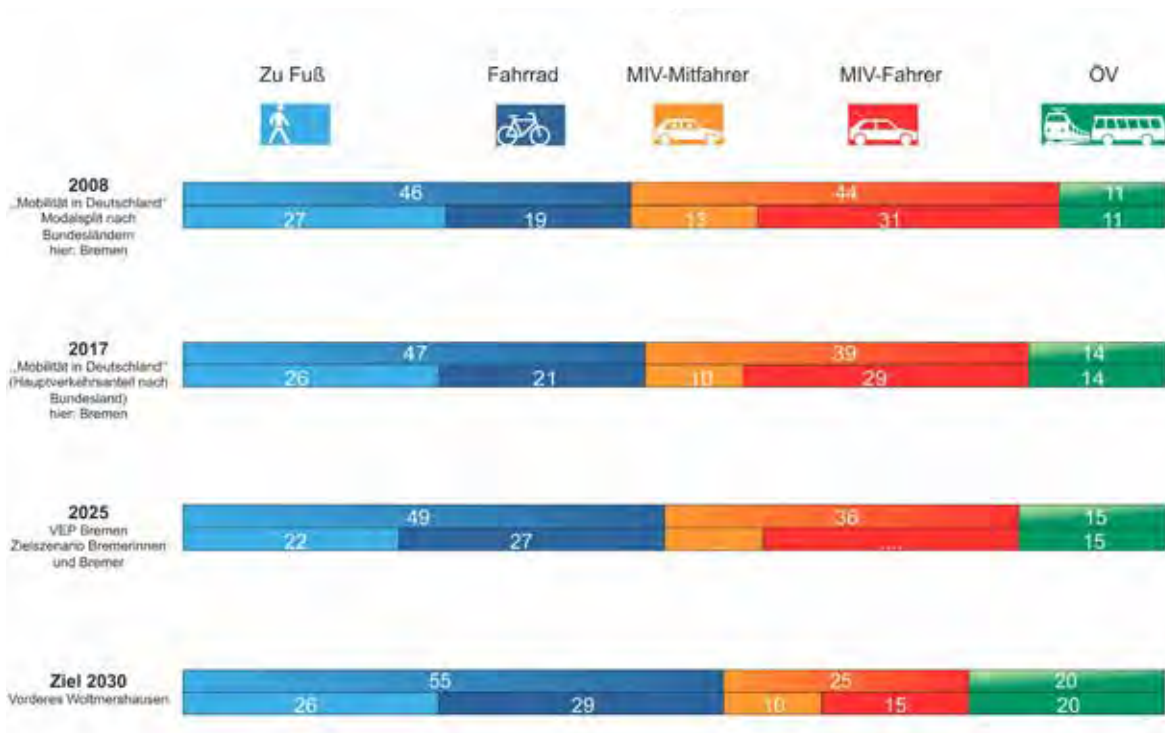


Abb. 82:  
Zielszenario  
Modal Split

### 5.1.5 Zielsetzung für zukunftsorientierte Mobilitätsstrategien und -konzepte

Die Mobilitätsstrategie für das Vorderer Woltmershausen zielt auf ein Mobilitätsverhalten der zukünftigen örtlichen Anwohner, Kunden, Berufsschüler und Beschäftigten, das sich deutlich vom Verhalten der übrigen bremischen Bevölkerung absetzt und stärker auf nachhaltiger Mobilität basiert. Dementsprechend ehrgeizig sind die verkehrlichen Ziele des Masterplanes.

Für das Masterplangebiet wird ein gebietsbezogenes Zielszenario 2030 für den Modal-Split angestrebt. Darin wird der Anteil von 55 % für Fußgänger und Fahrradfahrer, 25 % für MIV - Fahrer und MIV - Mitfahrer sowie 20 % für den ÖPNV angesetzt (s. Abb. 82).

Das mit dem Verkehrsentwicklungsplan für Bremen insgesamt festgelegte Ziel, nämlich die Förderung des Umweltverbundes durch Stärkung der Nahmobilität und Schaffung kurzer Wege, wird auch für das Vorderer Woltmershausen definiert. Damit wird der PKW – Anteil am Gesamtverkehr möglichst gering gehalten. Auf der Grundlage der im städtebaulichen Kontext angestrebten Nutzungen sind quartiersweise folgende in sich schlüssige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen:

- Aufstellung von Mobilitätskonzepten auf Quartiersebene
- Ausbau des ÖPNV-Angebotes

- Entwicklung eines gut ausgebauten Rad- und Gehwegnetzes innerhalb der einzelnen Quartiere mit herausragender Anbindung an das innerstädtische Wegenetz
- Schaffung von attraktiven Verknüpfungen mit den umliegenden Ortsteilen und Vernetzung mit regionalen und überregionalen Systemen (Netzen)
- Etablierung von Mobilitätsinformationen im Stadtteil und in den einzelnen Quartieren
- Einführung von Parkraumbewirtschaftung / Parkraummanagement
- Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Förderung von Car-Sharing (PKW, LKW)
- Förderung von Fahrradverleih inkl. Lastenfahräder
- Schaffung und Einrichtung von Mobilitätsstationen mit einem vielfältigen Angebot (wie z.B. Reparatur, Unterhaltung, Abstellanlagen, Ruhender Verkehr (MIV), Packstation, ...)
- Die Erreichbarkeit der im Plangebiet vorhandenen und sich zukünftig neu entwickelnden Unternehmensstandorte ist auf der Grundlage des städtebaulichen Nutzungskonzeptes in angemessener Form abzubilden.
- Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs
- Vermeidung von Durchgangs- und Fremdverkehren
- Verminderung der erforderlichen PKW-Stellplätze
- Ansiedlung von verkehrsintensiven Gewerbebetrieben nur in Randlagen (z.B. Senator-Apelt-Straße)

## 5.2. Die Teilquartiere



Abb. 83:  
Teilquartiere

Das Plangebiet wurde in vier Teilquartiere aufgeteilt, um eine klare Orientierung und Zuordnung sowie im Weiteren eine verständliche und nachvollziehbare Beschreibung der einzelnen Plangebietsteile zu ermöglichen (s. Abb. 83).

Das Tabakquartier wird insbesondere durch das Gelände der ehemaligen Tabakfabrik geprägt. Den neuen Quartierseingang östlich der Straße Am Gaswerkgraben bildet das Quartier Am Gasometer. Die Gewerbegrundstücke im östlichen Teil des Plangebiets mit den Grundstücken an der Seumestraße, der Kernfläche der swb und der neuen Berufsschule bilden das Technikquartier, den südlichen Teil des Plangebiets das Gleisarkquartier.

### 5.2.1. Am Gasometer – Urbaner Quartierseingang

Das Quartier Am Gasometer befindet sich auf dem ehemaligen Gaswerks-Gelände östlich der Straße Am Gaswerkgraben, nördlich der Tonnenhalle und westlich des neuen Berufsschulstandortes. Der Hauptzugang zum Masterplangebiet wird zukünftig über die Straße Am Gaswerkgraben erfolgen. Die Flächen östlich der Straße Am Gaswerkgraben im Kreuzungsbereich Am Gaswerkgraben / Simon-Bolivar-Straße, den Haupteinfahrstraßen zugewandte Gebäudeseiten sowie Flächen nördlich der Tonnenhalle sollen als urbane Bauflächen gestaltet werden (s. Abb. 84).

Aufgrund der zentralen Lage im Plangebiet sollte der Anteil gewerblicher Nutzungen bei mindestens 20% bzw. in zentralen Lagen bei 30% liegen. Zur Belebung des Außenraumes ist in den Erdgeschosszonen keine Wohnraumnutzung angedacht. In den entsprechend gekennzeichneten Bereichen sind überhöhte Erdgeschosszonen vorgesehen, um den Einbau eines Galeriegeschosses zu ermöglichen und so die wirtschaftliche Nutzung der Erdgeschosse zu optimieren (siehe dazu auch Kap. 9.5).

Als gewerbliche Nutzungen sind insbesondere kleinteilige Nahversorgung, Handwerk, haushalts- oder unternehmensorientierte Dienstleistungen sowie soziale Einrichtungen denkbar. Gegenüber der neuen Berufsschulfläche im benachbarten Technikquartier sind weitere gewerbliche und gastronomische Einrichtungen sinnvoll.

Aufgrund der benachbarten Wohngebiete von Woltmershausen bietet sich in diesem Quartier z. B. die Realisierung eines Ärztehauses an. Dieser Bedarf wurde mit Blick auf Woltmershausen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens auf den Werkstätten vorgetragen.

In den Bereichen abseits der Haupteinfahrstraßen sowie in den Obergeschossen können überwiegend Wohnungen entstehen. Durch die Nähe zum geplanten Berufsbildungscampus und der in der Neustadt gelegenen Hochschule bietet sich der Standort



für Zielgruppen junger Paare, Singles, Studenten und für Auszubildende an. Aber auch für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen ist der Standort aufgrund der möglichen Barrierefreiheit im Neubau sowie der zentralen Lage geeignet. Familien können von der Nähe zum Gleispark und der Grundschule profitieren.

Im Südwesten des Quartiers wird ein Standort für eine neue Grundschule vorgeschlagen. Zentral gelegen am zukünftigen Quartiersplatz und in räumlicher Nähe zum Gleispark und der Tonnenhalle können hier Synergien in der Freiraumgestaltung und perspektivisch durch eine Nutzung von Teilen der Tonnenhalle entstehen. Die Verfügbarkeit der Fläche wird aktuell von der swb geprüft.

Die Grundschule soll drei bis vier Züge aufweisen und benötigt eine Bruttogeschosfläche (BGF) von ca. 4.700 m<sup>2</sup> sowie eine Pausenhoffläche von ca. 2.000 m<sup>2</sup>. Ergänzend könnte das Gebäude weitere stadtteil- und bildungsbezogene Nutzungen wie die VHS, ein Bürgerhaus oder ein Quartierszentrum aufnehmen.

Die Bebauung im Quartier sollte aufgrund der zentralen Lage zwischen 4 und 6 Geschossen aufweisen. Der Kreuzungsbereich Am Gaswerkgraben / Simon-

Bolivar-Straße hat eine hohe städtebauliche Bedeutung und könnte daher als Hochpunkt ausgestaltet werden.

Im Inneren des Quartiers sollte ein kleiner Platz entstehen, der einen attraktiven Treffpunkt für die neuen Bewohner darstellen würde. An diesem Platz können im Bereich vergrößerter Erdgeschosshöhen ergänzende gastronomische und gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden und so den Platz beleben.

Um die neuen Quartiere möglichst autofrei zu gestalten, eine nachhaltige Mobilität zu fördern, und damit eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs zu ermöglichen, soll am Eingang des Quartiers eine Mobilitätsstation entstehen. Diese soll in ihrer Funktion eines Parkhauses ergänzt werden durch zusätzliche Mobilitätsangebote und Dienstleistungen wie Carsharing, Verleih von Lastenfahrrädern, Paketstationen oder einer Fahrradwerkstatt (siehe dazu auch Beschreibung Mobilitätsstation Kap. 7.1)

In Teilbereichen des Quartiers kann aufgrund vorhandener Altlasten erheblicher Bodenaushub in größeren Tiefen erforderlich werden. Hier ist in weiteren Verfahren zu prüfen, ob in den betroffenen Baufeldern die Anlage von Tiefgaragen sinnvoll und kostengünstig möglich ist.

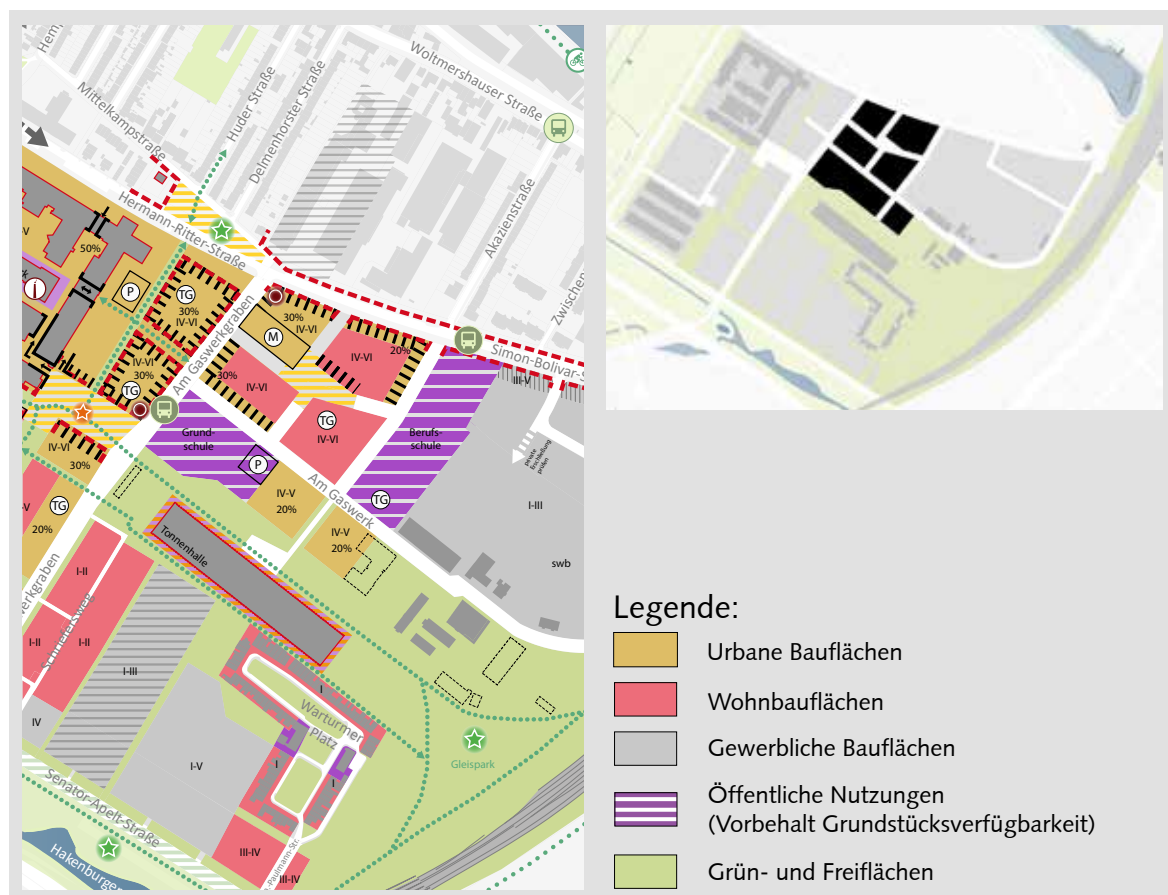


Abb. 84:  
Teilquartier  
Am  
Gasometer

### 5.2.2. Tabakquartier - Symbiose von Alt und Neu

Das Tabakquartier umfasst das Gelände des ehemaligen Brinkmann-Areals sowie den angrenzenden Bereich der heutigen Sportwelt und des Nahversorgers. Die Erschließung des Geländes erfolgt wie bisher von den Straßen Am Tabakquartier und Hermann-Ritter-Straße.

Die ehemaligen Verwaltungs- und Produktionsgebäude der Brinkmann AG im Norden sowie die angrenzende Halle 1 sollen zu einem modernen Gewerbe-, Kultur- und Wohnquartier entwickelt werden (s. Abb. 85). Der Gebäudebestand wird bereits heute von Kleinunternehmen, Startups, Kreativen und Künstlern genutzt und wird durch den Eigentümer schrittweise und behutsam saniert. Ergänzend zu den bestehenden Gebäuden ist ein Boardinghouse als Neubau in Planung. Das ehemalige Heizwerk in der Mitte des Areals soll für Gastronomie und Veranstaltungen ausgebaut werden.

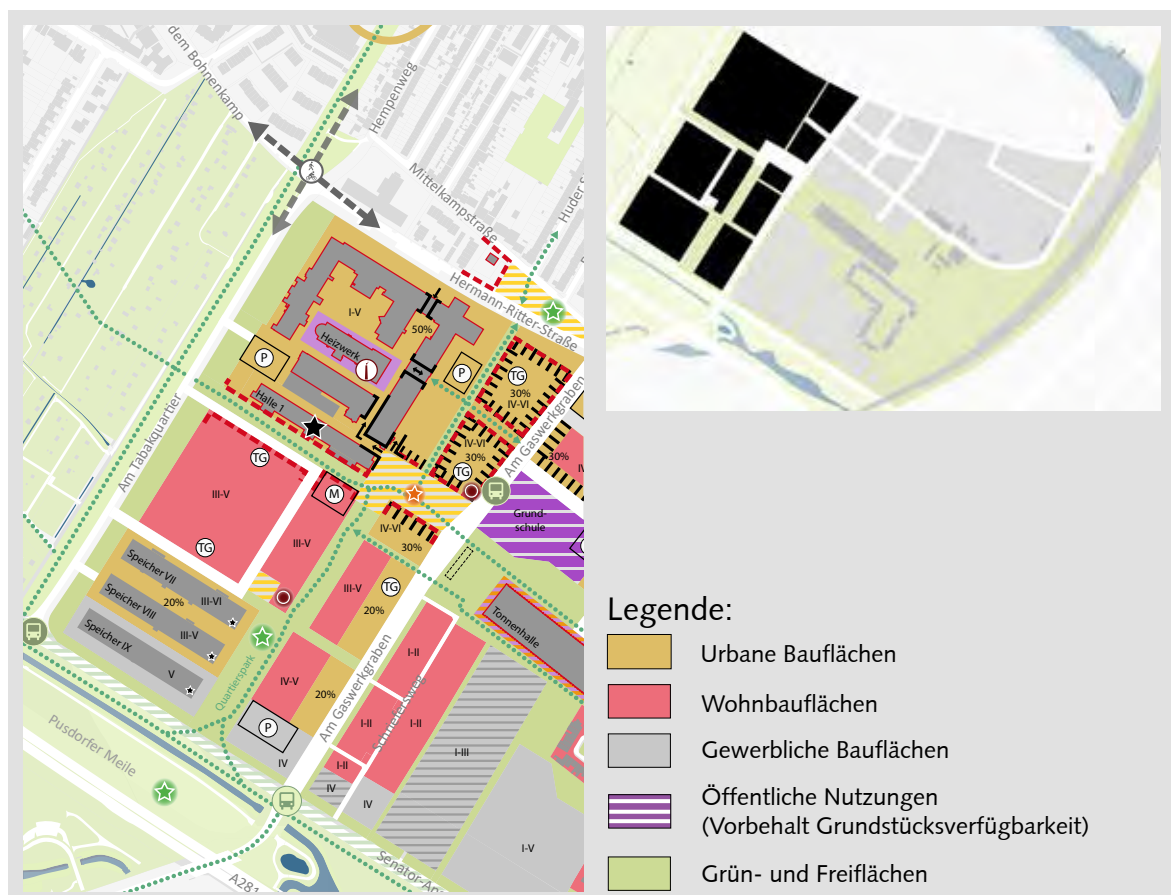
Mit der schrittweisen Sanierung des Bestandes soll - unter den entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen - auch ein Wohnanteil in Form von Wohn- und Gewerbelofts realisiert werden. Für den Bereich der Fabrik wird daher ein Mindestanteil gewerblicher Nutzungen von 50% empfohlen.

Das in der Vergangenheit geschlossene Areal soll zukünftig geöffnet werden und attraktive Durchwegungen erlauben. Hier ist insbesondere ein schlüssiger Übergang zum zentralen Quartiersplatz an der Straße Am Gaswerkgraben von Bedeutung.

Die Halle 1 als südlicher Abschluss des alten Fabrikgeländes hat eine wichtige Scharnierfunktion zwischen den historischen Gebäuden und dem südlich angrenzenden Neubauquartier. In weiteren Planungsschritten zur Umnutzung der Halle 1 ist zu prüfen, wie eine angemessene Südfassade ausgebildet und eine ausreichende Nutzungsdichte erreicht werden kann, um die dort verlaufende Freiraumachse vom Quartiersplatz städtebaulich zu betonen und zu beleben. Der östlich der Halle entstehende Quartiersplatz ist städtebaulich angemessen zu fassen und attraktiv zu gestalten. Die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze soll in zwei Parkhäusern erfolgen.

Der Teilbereich der Sportwelt und des heutigen Nahversorgers bildet gemeinsam mit den gegenüberliegenden Baufeldern den neuen Quartierseingang. Hier sollen ebenso wie östlich der Straße am Gaswerkgraben urbane Strukturen entstehen, die eine Mischung aus gewerblichen Nutzungen wie Dienstleistungen, Nahversorgung, Einzelhandel, Gastronomie und Wohnen in den Obergeschossen aufnehmen können.

Abb. 85:  
Tabakquartier



Hier sind gemischte Bautypologien in 4 - 6 Geschossen denkbar, am nördlichen Quartiersplatz ein zweiter Hochpunkt. Die Unterbringung der Stellplätze kann hier in Tiefgaragen erfolgen.

Der vorhandene Nahversorger sollte entweder am selben Standort oder auf der Fläche der heutigen Sportwelt in das Erdgeschoss eines Neubaus integriert werden. Eine Lage an der Hermann-Ritter-Straße bietet den Vorteil der Adressbildung und guten Erreichbarkeit mit dem Pkw. Die Lage im Bereich der heutigen Sportwelt kann zur Belebung des Quartiersplatzes beitragen. Der genaue Standort ist, auch in Abhängigkeit der (zeitlichen) Entwicklungsmöglichkeiten der Eigentümer, im weiteren Planungsprozess abzustimmen. Um eine unverträgliche Konkurrenz zum gewachsenen Zentrum Woltmershausens zu vermeiden, sollte im Plangebiet nur eine bedarfsgerechte Nahversorgung und kleinteiliger Einzelhandel angesiedelt werden.

Für die drei großen Speicher VII-IX im Süden an der Senator-Apelt-Straße ist eine Sanierung und Umnutzung vorgesehen. Der südliche, direkt an der gewerblich geprägten Senator-Apelt-Straße gelegene Speicher IX wird aktuell bereits auch aufgrund der Lärmimmissionen von der A 281 ausschließlich zu gewerblichen Zwecken umgenutzt. Die beiden nördlichen Speicher VII und VIII eignen sich für eine Nutzung als Wohn- und Gewerbelofts. Der Anteil gewerblicher Nutzungen sollte dabei mindestens 20% betragen.

Die drei Speicher verfügen über Untergeschosse in denen jeweils ca. 100 Stellplätze untergebracht werden können. Weitere Stellplätze sollen im geplanten Parkhaus an der Senator-Apelt-Straße untergebracht werden.

Die Baufelder zwischen Speicher VII und der Halle 1 werden als Wohnquartier ausgeprägt. Die Erschließung erfolgt von der Straße Am Tabakquartier. Hier

sind gemischte Bautypologien in 3 bis 4 Geschossen, z. B. familiengerechte Stadthäuser, in den Randbereichen auch Mehrfamilienhäuser mit 4 bis 5 Geschossen denkbar. Ein dritter Hochpunkt könnte gemeinsam mit einer kleinen Platzsituation das Scharnier zwischen den alten Speichern im Süden, dem Neubauquartier und dem östlich angrenzenden Quartierspark bilden.

Das Parken erfolgt in diesem Quartier über Tiefgaragen sowie weitere Stellplätze in der Mobilitätsstation am zentralen Quartiersplatz. Entlang der Verlängerung Am Gaswerkgraben sowie am neuen Quartiersplatz sollen gemischte Nutzungen entstehen. Am Quartiersplatz bietet sich aufgrund der zentralen Lage an, mindestens 30 % der Geschossflächen gewerblich zu nutzen. In Bereichen abseits der Quartiersmitte ist eine Reduzierung des gewerblichen Anteils plausibel.

Die Neubauten können hier 3 bis 5 Geschosse aufweisen, müssen dabei aber auf die gegenüberliegende, niedrige Geschossigkeit des Gebäudebestandes am Schiefersweg reagieren. Der nördliche Abschluss dieses Bereichs grenzt an den neuen Quartiersplatz und bekommt damit eine hohe städtebauliche Bedeutung. Bei der weiteren Umsetzung sind auch hier erhöhte Erdgeschosszonen für gewerbliche Nutzungen sowie eine klare Raumfassung sicherzustellen. Die Geschossigkeit könnte etwas über den angrenzenden Baufeldern liegen und bis zu 6 Geschosse aufweisen.

Der südliche Abschluss westlich der Straße Am Gaswerkgraben, wie die übrigen Flächen entlang der Senator-Apelt-Straße (mit Ausnahme der Wohnsiedlung Senator-Paulmann-Straße), ist für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Aufgrund der angrenzenden Tabakspeicher sollte hier eine viergeschossige Bebauung angestrebt werden. Der Stellplatznachweis für diese Baufelder kann in einem Parkhaus an der Senator-Apelt-Straße und in der Mobilitätsstation am Quartiersplatz erfolgen.

### 5.2.3. Technikquartier– Arbeiten in zentraler Lage

Das Technikquartier erstreckt sich von der Simon-Bolivar-Straße nach Süden über das bestehende Gewerbegebiet an der Seumestraße und umfasst das zukünftige Kerngelände der swb bis zum neuen Gleispark sowie den Standort der neuen Berufsschulen.

Das Gewerbegebiet an der Seumestraße soll langfristig als innerstädtische Gewerbefläche gesichert werden. Vorhandene eingestreute Wohnnutzungen haben Bestandsschutz. Bisher untergenutzte Flurstücke sind einer neuen, dem Standort angemessenen Nutzung zuzuführen.

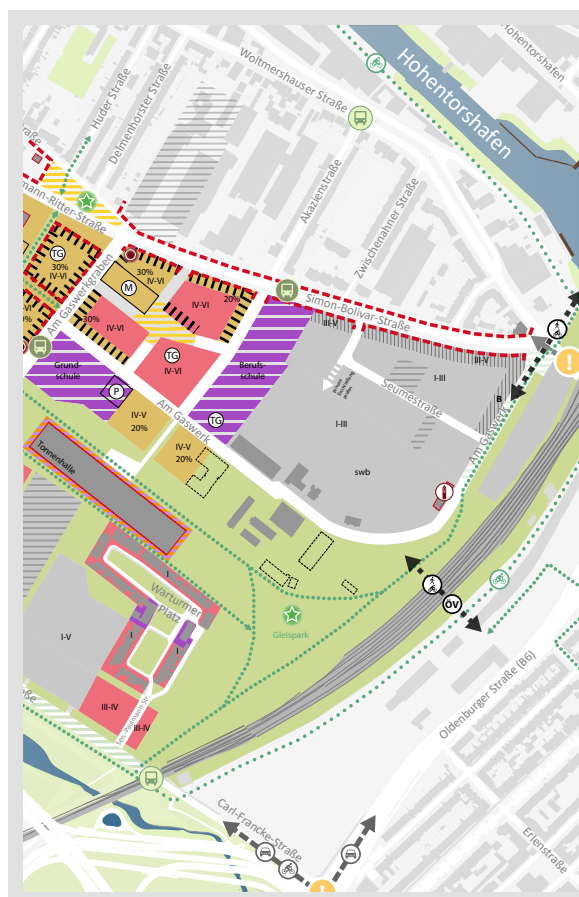
Die Flurstücke an der Simon-Bolivar-Straße liegen im Eingangsbereich nach Woltmershausen und werden (s. Abb. 86). Ihrer Funktion als „Adresse“ des Stadtteils nicht gerecht. Hier sind in weiteren Planungsschritten Möglichkeiten der Nutzungsverdichtung und stärkeren Raumbildung an der Simon-Bolivar-Straße zu prüfen.

Das Quartier Seumestraße ist einer der Standorte, die im Rahmen des von der Wirtschaftsdeputation im April 2019 beschlossenen, 3-jährigen „Pilotprojektes zur Entwicklung von gewerblichen Bestandsgebieten“ betrachtet werden sollen. Hierbei ist beabsichtigt, ein Integriertes Standortentwicklungskonzept (ISEK) für das Quartier Seumestraße zu erstellen. Auf Basis einer detaillierten Bestandsaufnahme und unter enger Einbeziehung der Unternehmen vor Ort sollen differenzierte Handlungsempfehlungen erarbeitet

werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Frage einer ggf. auf Teilflächen bezogenen Mischung von Wohnen und Arbeiten zu prüfen. Die an der Straße Am Gaswerk vorhandenen Wohnnutzungen sollten im Rahmen der späteren Bauleitplanung planungsrechtlich gesichert werden.

Im Nordosten des Quartiers befindet sich auf dem bestehenden Bahndamm der Gewerbebetrieb Wisura, der an diesem Standort gesichert bleibt. Sollten sich zukünftig auf dem Bahngelände und angrenzenden Bereichen des Betriebsgeländes die Möglichkeiten einer Durchwegung ergeben, sollte diese für eine Anbindung an den Gleispark genutzt werden, um die Zugangssituation im Umfeld des Woltmershauser Tunnels und die Anbindung des Gleisparks an den Hohentorshafen weiter zu entwickeln.

Der Standort in Woltmershausen ist für den Energieversorger swb und seine Tochter Wesernetze nicht nur historisch von besonderer Bedeutung. Die gute Verkehrsanbindung und die Nähe zu den Kunden im Störfall rechtfertigen diesen zentrumsnahen Standort, der für Werkstätten, Verwaltung, Kantine sowie zur Lagerung von Gerätschaften und Material genutzt wird. Von den heutigen Betriebsflächen sind aber im westlichen Bereich erhebliche Flächenanteile untergenutzt, liegen brach oder sind an Dritte fremdvermietet und stehen somit für neue Entwicklungen zur Verfügung. Die vorhandene Gasregelstation und das Umspannwerk sind jedoch an den Standort in Woltmershausen gebunden.



#### Legende:

- Urbane Bauflächen
- Wohnbauflächen
- Gewerbliche Bauflächen
- Öffentliche Nutzungen  
(Vorbehalt Grundstücksverfügbarkeit)
- Grün- und Freiflächen

Abb. 86:  
Technikquartier

Daher wird im Masterplan die Strategie verfolgt, die notwendigen Betriebsteile der swb zukünftig auf der nordöstlichen „Kernfläche“ zu konzentrieren und die freiwerdenden Betriebsareale einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Die swb führt derzeit Untersuchungen über Möglichkeiten der betriebsinternen Umorganisation und Verlagerung durch.

Im übergeordneten Zusammenhang der Quartiersentwicklung kommt diesen Entwicklungsflächen der swb eine besondere Bedeutung zu, da nur über diese Bausteine die notwendige städtebauliche und funktionale Verknüpfung mit dem gewachsenen Woltmershausen, der Neustadt und der Innenstadt gelingen kann.

Die historischen Gebäude wie z. B. der Uhrenturm und die Werkstatt- und Schulungsgebäude nördlich der Straße Am Gaswerk werden langfristig weiter durch die swb genutzt. Sollten Ersatzbauten für aufzugebende Werkstattgebäude und Lagerflächen erforderlich werden, sollten diese auf bisher un bebauten Flächen in der „Kernfläche“ realisiert werden.

Die Tonnenhalle befindet sich aktuell in Nutzung. Zumindest bis 2029 ist die Nutzung durch Wesernetz als Hochregallager fixiert. Nach Ablauf dieser Frist könnte eine alternative Nutzung in Betracht kommen, die in weiteren Verfahren zu konkretisieren ist.

Aufgrund der Größe der Halle ist z.B. im östlichen Teil der Halle auch weiterhin eine Nutzung als Lager denkbar, diese sollte aber angemessen in eine Freiraumplanung des Gleisparks integriert werden können. Sportliche Nutzungen können Synergien im Zusammenhang mit dem Bau der Grund- und Berufsschulen generieren. Gleichzeitig sind Nutzungsanteile hochwertigen Gewerbes und Wohnens denkbar, um die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche und tragfähige Umnutzung der Tonnenhalle zu ermöglichen und ferner eine Belebung des Außenraums der Immobilie zu allen Tageszeiten zu unterstützen.

Die zukünftige Kernfläche der swb wird weiterhin über den Straßenverlauf Seumestraße und Am Gaswerk erschlossen. Letztere sollte langfristig geöffnet und als öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung Teil des angrenzenden Gleisparks werden. Für eine Optimierung der Erschließung der Kernfläche der swb ist im Weiteren zu prüfen, ob eine ergänzende, ggf. private Erschließung auch vom westlichen Abschnitt der Seumestraße<sup>1</sup> möglich ist.

Die historischen Backstein-Gebäude der swb südlich der Straße Am Gaswerk befinden sich zukünftig direkt angrenzend an den Gleispark. Die Nutzung der Gebäude seitens der swb als Werkstätten oder Schulungsräume kann weiterhin aufrechterhalten bleiben, es ist aber eine freiräumliche Einbindung der Gebäude und Nutzungen in den Park wünschenswert. So sollte das Gelände auch für die Öffentlichkeit frei zugänglich und nicht mit einem Zaun umgrenzt sein. Langfristig wären bei Aufgabe der Nutzung durch die swb auch freizeitorientierte oder öffentliche Nutzungen denkbar.

Im westlichen Bereich des Quartiers soll zwischen der Simon-Bolivar-Straße im Norden und der Straße Am Gaswerk im Süden ein neuer Berufsbildungscampus für Technik entstehen. Die Nachbarschaft mit der swb und dem Quartier Seumestraße kann hierbei wichtige Synergien zwischen den Unternehmen und einzelnen Bereichen der Berufsschulen erzeugen. Wichtige Impulse für die Aktivierung gewerblicher Flächenpotenziale können hiermit entstehen, da die Gewinnung von gut ausgebildeten Fachkräften für die Unternehmen eine hohe Bedeutung hat. Die gegenüberliegende Tonnenhalle könnte zukünftig ebenfalls ergänzende Nutzungen des Berufsbildungscampus aufnehmen, wie z. B. eine ggf. erforderliche Sporthalle oder Werkstatt-, Labor- und Lagerflächen.

Der Berufsbildungscampus benötigt auf dem Standort eine Bruttogeschossfläche von ca. 28.000 m<sup>2</sup>. Dabei werden neben den Schulungs- und Verwaltungsräumen auch Werkstatt Räume / Kfz-Hallen und Mehrzweckflächen sowie eine Sporthalle benötigt. Die Schulhoffläche sollte ca. 2.000 m<sup>2</sup> groß sein; ggf. kann eine gemeinsame Nutzung von Flächen des Gleisparks erfolgen. Laut Bildungsbehörde wird für den Berufsbildungscampus eine Fläche von ca. 9.000 m<sup>2</sup> benötigt. Die im Masterplan dargestellte Fläche hat eine Größe von ca. 15.000 m<sup>2</sup> und weist damit ausreichend Pufferflächen auf.

Die Erschließung der Berufsschule erfolgt von der Simon-Bolivar-Straße über eine neue Quartierserschließung. Die Unterbringung der Stellplätze kann ggf. im südlich geplanten Parkhaus an der Grundschule oder aber in Form einer Quartiersgarage beispielsweise auf den oben skizzierten Pufferflächen erfolgen. Da auch im Bereich der Berufsschule in Teilbereichen Altlasten in größerer Tiefe liegen, ist im Zusammenhang mit einem ggf. notwendigen Bodenaushub zu prüfen, ob die Anlage einer Tiefgarage gerechtfertigt sein kann.

1 über die Flurstücke 649/4 und 651

## Tonnenhalle

Die sanierte Tonnenhalle (ehemalige Kohlenhalle) der swb liegt zukünftig in zentraler Lage des Quartiers direkt am Gleispark (s. Abb. 87). Eine Aufgabe oder Reduzierung der bisherigen Nutzung als Hochregallager und eine Ergänzung mit neuen Nutzungen kann für den Stadtteil und das Quartier eine große Qualität darstellen. Daher sind im Rahmen des Masterplanprozesses Ideen für mögliche Nutzungen nach Aufgabe des Lagers (ca. ab 2029) angedacht worden.

Da sich die Tonnenhalle in unmittelbarer Nachbarschaft zur Grundschule und des neuen Berufsschulcampus befinden wird, sind insbesondere Sport- und Kulturnutzungen wünschenswert, die sowohl von den Schülern als auch der Öffentlichkeit genutzt werden können. Die Nähe zum Gleispark bietet zudem die Chance, Nutzungen zu integrieren, die sich in die Außennutzung des Parkes einfügen. So könnte z. B. ein Kletterpark die Höhenversprünge des Gleisbetts im östlichen Hallenteil aufnehmen und kreativ nutzen.

In den öffentlichen Planungswerkstätten sind darüber hinaus weitere Nutzungsideen entwickelt worden, die bei Freiwerden der Halle auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden sollten. Als Ideen wurden genannt: Informationscenter Kohle, Museum des Fossilen Zeitalters, Kultur- und Beratungszentrum, Kino, Festival-, Party-, Musik-Proberäume, Indoor-Spielplatz, Schlittschuhbahn, Hochseilgarten, Skaterpark, Schwimmbad, Sportnutzung für Fußball, Basketball und Beachvolleyball, Cafénutzung, Gasthausbrennerei, kreative Gastronomie, SWB-Philharmonie.

Ein Beispiel für ein umgesetztes Projekt befindet sich in Amsterdam mit der Halle NDSM eines ehemaligen Schiffswerks. Diese ist heute ein Treffpunkt und Arbeitsort für Kreative, Handwerker, Künstler und Artisten. Hier befinden sich Bars, Restaurants, ein Kranhotel und eine Eventlocation. Die große Halle wurde umgenutzt zu Ateliers, Arbeitsstätten, Party Location, Ausstellungen und Kunstausstellungen, Büros und Studentenapartments. Mehr Infos: [www.iamsterdam.com/en/about-amsterdam/amsterdam-neighbourhoods/ndsm](http://www.iamsterdam.com/en/about-amsterdam/amsterdam-neighbourhoods/ndsm)



Abb. 87: Tonnenhalle

#### 5.2.4. Gleisparkquartier - Wohnen und Arbeiten im Grünen

Das Gleisparkquartier umfasst den heterogenen Bestand an der Senator-Apelt-Straße zwischen der Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben im Westen, der Tonnenhalle und dem Gleispark im Norden sowie den Bahnschienen im Osten (s. Abb. 88).

Die Idee des Gleisparks dient hier als gestalterische Klammer für die unterschiedlichen eingestreuten Nutzungen, die sich bei entsprechender Durchgrünung als „Nutzungsinseln im Park“ darstellen könnten. Hierfür sind Maßnahmen zur Eingrünung zwischen den einzelnen Nutzungen und zu den öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich. An der Senator-Apelt-Straße könnte die vorhandene parallele zweite Fahrbahn zurückgebaut und als Teil des Gleisparks begrünt werden.

Im Schriefersweg wird die Wohnnutzung weiterentwickelt und ist planrechtlich entsprechend zu sichern. Die Bestandsbauten können schrittweise durch die Eigentümer ausgebaut oder saniert werden, aber auch Neubauten mit bis zu 2 Geschossen sind denkbar. Dabei sollte der besondere Charakter dieser gewachsenen Siedlung erhalten bleiben. Dafür ist in nachfolgenden Verfahren zu prüfen, in welcher Form die

vorhandene Erschließung ausgebaut werden muss und ggf. zusätzliche Erschließungsflächen notwendig werden.

Die Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben wird soweit wie möglich von den Grundstücken am Schriefersweg abgerückt, um durch einen Grünstreifen mit bepflanztter Verwallung einen Sichtschutz herzustellen und ggf. auch die Lärmimmissionen aus dem zukünftigen Straßenverkehr mindern zu können.

Der nördliche Abschluss des Wohngebietes in Richtung Tonnenhalle bekommt zukünftig aufgrund neuer Wegeverbindungen und der Nähe zum zentralen Quartiersplatz eine höhere Bedeutung und sollte entsprechend attraktiv gestaltet werden.

Die südlichen Flächen des Schrieferswegs an der Senator-Apelt-Straße werden auch künftig gewerblich genutzt. Das westliche Grundstück am zukünftigen Kreuzungsbereich der Straße Am Gaswerkgraben und Senator-Apelt-Straße ist aktuell baulich untergenutzt und sollte aufgrund seiner markanten Lage im zukünftigen Kreuzungsbereich einer hochwertigen gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Das Bürogebäude im Kreuzungsbereich Schriefersweg / Senator-Apelt-Straße kann aufgrund des guten Erhaltungszustandes erhalten bleiben.

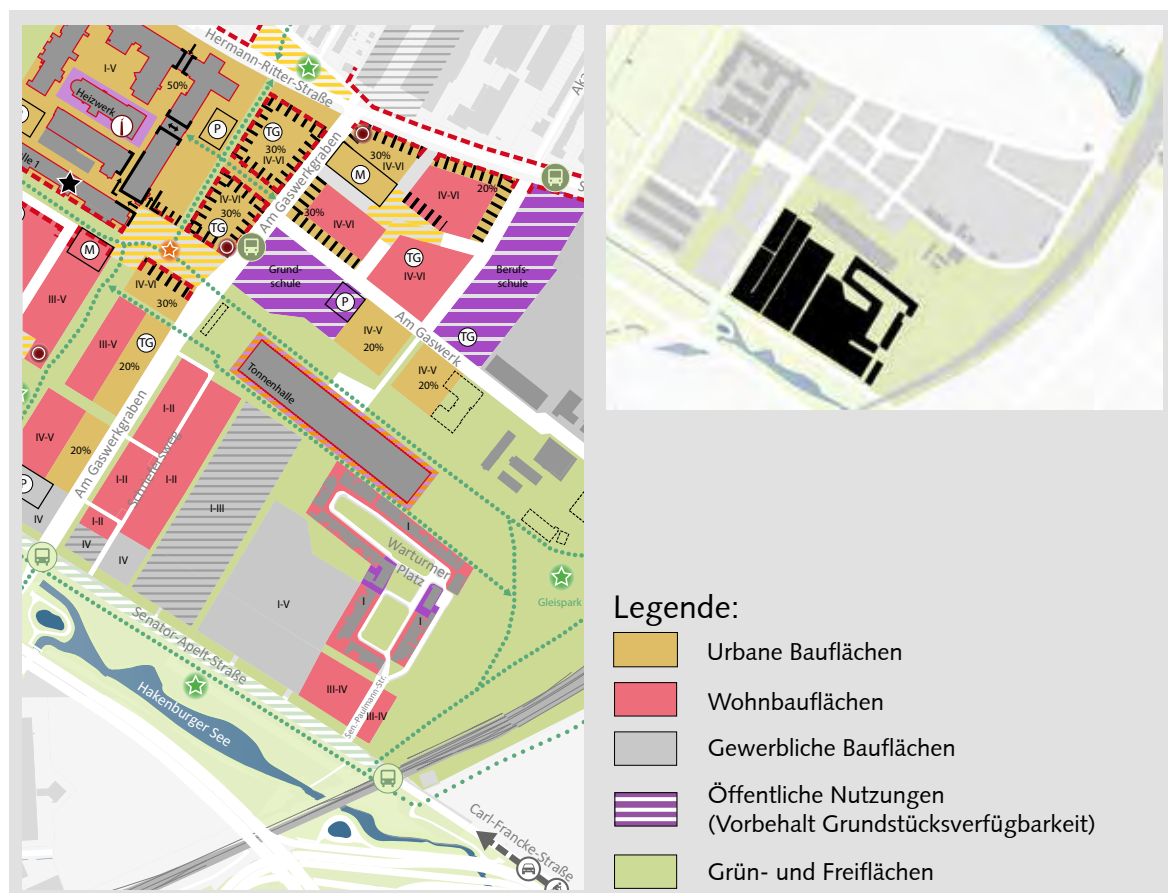


Abb. 88:  
Gleispark-  
quartier



Abb. 89:  
Gewerbehof in  
Augsburg

Der für Abfall- und Kfz-Lagerung genutzte Bereich östlich des Schrieferswegs bietet das Potenzial einer zukünftig hochwertigeren gewerblichen Nutzung. Hier wäre die Entwicklung eines Gewerbehofes für kleinere und mittlere Handwerks- und Produktionsbetriebe, wie z.B. in Augsburg und Hamburg umgesetzt, sinnvoll und ist im Weiteren zu prüfen (s. Abb. 89-90).

Das Pumpwerk sowie das angrenzende Autohaus mit der Lackierhalle sollen in ihrem Bestand gesichert werden.

Die Siedlung Warturmer Platz sowie die Wohngebäude an der Senator-Paulmann-Straße sollen ebenfalls in ihrem Bestand gesichert und zukünftig als Wohnbauflächen ausgewiesen werden. Damit können im Vorderen Woltmershausen neben den Neubauquartieren auch weiterhin günstige Mietwohnungen und Reihenhäuser bereitgestellt werden. Eine Erweiterung der Siedlung Warturmer Platz ist aufgrund der abgeschlossenen Baustruktur jedoch nicht möglich. Die Erschließung erfolgt wie bisher über die Senator-Paulmann-Straße und den Warturmer Platz.

Östlich der Bebauung des Warturmer Platzes schließt sich das bisherige ASV-Gelände der Stadt Bremen sowie ein Kioskgebäude an der Senator-Apelt-Straße an. Diese Nutzungen gilt es zu verlagern und die Flächen dem Gleispark zuzuordnen.

Bei der Grünflächenentwicklung auf dem ASV-Gelände sollten Möglichkeiten geprüft werden, durch die Anlage einer Notretentionsfläche die Überflutungsgefahren bei seltenen Starkregenereignissen am Warturmer Platz zu mindern.



Abb. 90: Weltgewerbehof Hamburg, Wilhelmsburg



### 5.2.5. Empfehlungen für das Umfeld des Vorderen Woltmershausens

Über das Plangebiet hinaus macht der Masterplan Empfehlungen für angrenzende Bereiche innerhalb des Betrachtungsraumes (s. Abb. 91).

Die Verbindungen in die Zentren von Woltmershausen und der Neustadt sind durch nachfolgende Planungen weiter zu untersuchen. Dabei ist insbesondere auf eine gute fußläufige Anbindung und Erreichbarkeit zu achten, z. B. über den Grünzug im Tabakquartier und dessen Anbindung an die Huder Straße nach Norden, über eine neue Wegeverbindung für Rad- und Fußverkehr zum Zentrum Neustadt sowie nach Westen zur Oberschule Roter Sand.

Für eine perspektivische Anbindung an die Überseestadt nördlich der Weser sind weitere Untersuchungen erforderlich. Ein möglicher Suchraum für eine Brückenverbindung ist im Masterplan dargestellt und befindet sich zwischen dem westlichen Ende des Hohentorshafens und dem östlichen Ende des Westerdeichs.

Die Anbindung an den Hohentorshafen sowie die Aufenthaltsqualität an der Wasserkante sollten ebenfalls verbessert werden. Dazu ist insbesondere der Übergang vom Gleispark über die Woltmershauser Straße zum Hohentorshafen mit seinen Topografiesprüngen zu gestalten. Die Wasserkante am Hohentorshafen ist derzeit nur eingeschränkt zugänglich, hier wäre eine Öffnung und Gestaltung der Freiräume bei Berücksichtigung von hafengewirtschaftlichen und Hochwasserschutzbelangen wünschenswert.

Eine neue Unterführung unter den Gleisen stellt eine wichtige zusätzliche Erschließung für den Öffentlichen Nahverkehr, für Fußgänger und Radfahrer dar (siehe dazu Kap. 7 Mobilitätskonzept). Zur besseren Erschließung ist zudem die Neuordnung des Knotenpunktes Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße / Oldenburger Straße im Sinne einer Erweiterung der heutigen Fahrbeziehungen erforderlich.

Im Kreuzungsbereich Hermann-Ritter-Straße und Mittelkampstraße kann der vorhandene Parkplatz einer neuen Nutzung zugeführt werden. Eine Gestaltung als Platzfläche könnte die Verbindung des neuen Quartiers mit den bestehenden Wohnquartieren Woltmershausens bewirken und einen attraktiven Übergang und Begegnungsraum schaffen. Der Platz ist im Westen durch eine bauliche Raumkante zu fassen, wobei auf die bestehenden Großbäume Rücksicht zu nehmen ist. Da das westlich liegende Einfamilienhaus unter Denkmalschutz gestellt werden soll, sind aufgrund des Umgebungsschutzes die Planungen für diesen Bereich mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen.

Stadtbildstörende Betriebe bzw. Anlagen wie der (ehemalige) Altpapier-Recyclingbetrieb an der Simon-Bolivar-Straße sind wichtige weitergehende Potenzialflächen zur Aufwertung und städtebaulich angemessenen Gestaltung der Simon-Bolivar-Straße.

Die südlich des Plangebiets vorhandenen Grünflächen Pusdorfer Meile und Hakenburger See sind in ihrer Nutzung zu stärken und gestalterisch aufzuwerten.

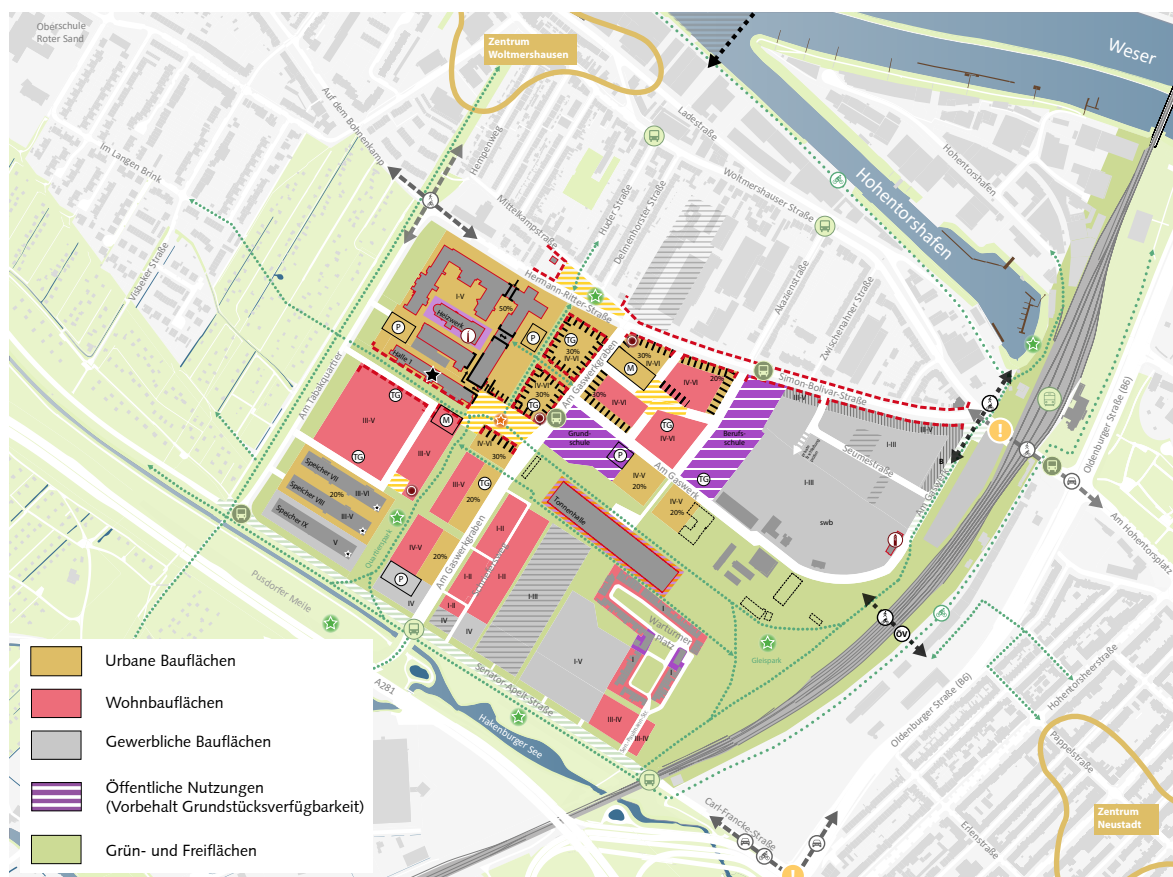


Abb. 91: Masterplan

# 6. Städtebaulich- freiraumplanerisches Konzept



Das städtebaulich-freiräumlichen Konzept füllt den Entwicklungskorridor des Masterplanes beispielhaft aus, um eine Vorstellung der zukünftigen Quartiersstruktur, Körnung der Nutzungsmischung und Qualität der Freiräume und Plätze zu vermitteln. Es dient zunächst als plakatives Bild, somit aber auch der Orientierung in den folgenden Planungsverfahren und der verbindlichen Bauleitplanung.

## 6.1. Städtebau



Abb. 92:  
Städtebaulich-  
freiraum-  
planerisches  
Konzept

Die nördlichen Quartiere zeigen einen verdichteten Städtebau mit Blockrandstrukturen und überwiegend vier bis sechs Geschossen (s. Abb. 92). Die Blöcke werden kleinteilig gegliedert, um unterschiedliche Typologien zu ermöglichen und so die angestrebte Nutzungsmischung und Vielfalt sicher zu stellen. Gewerbliche Erdgeschossnutzungen erhalten dabei eine größere Gebäudetiefe.

An den wichtigen Kreuzungsbereichen Simon-Bolívar-Straße und Am Gaswerkgraben sowie am Quartiersplatz an der Ecke zu der Straße Am Gaswerkgraben können Hochpunkte mit ca. 10-12 Geschossen entstehen und damit den Raum städtebaulich prägen.

Der Wohnbereich nördlich der Tonnenhalle und das Grundschulgelände haben eine unmittelbare Anbindung an den Gleispark und sollten eine entsprechend offenere Struktur erhalten.

Das Gelände der Tabakfabrik mit seinen Verwaltungs- und Fabrikgebäuden wird überwiegend in seinem Bestand erhalten. Ergänzt wird es durch ein Boardinghouse im Inneren, das in Teilbereichen bis zu sieben Geschosse aufweisen wird. Das bestehende Verwaltungsgebäude im Westen an der Straße Am Tabakquartier hat noch laufende Mietverträge, sollte aber langfristig zugunsten einer klaren Freiraumgestaltung entlang der Straße weichen.

Der denkmalgeschützten Halle 1 kommt als Schnitt-

stelle zwischen gewerblicher und wohnbaulicher Nutzung sowie aufgrund der Lage an der übergeordneten Freiraumverbindung von Ost nach West eine wesentliche Funktion zu. Ein geeigneter städtebaulicher Umgang mit der Bausubstanz und ggf. eine bauliche Ergänzung am Quartiersplatz ist in weiteren Quartiersplänen auszuarbeiten.

Das südlich anschließende Neubauareal der bisherigen Hallen 2 bis 6 im Tabak-Quartier nimmt die orthogonale Struktur der umgebenden Bestandsbauten auf. Entlang des inneren Quartiersparks könnten sich die Gebäude in überwiegend 4 – 5 Geschossen zum Freiraum öffnen und damit Blicke auf den Park freigeben. Am Übergang von dem südlichen Speicher VII zum Neubauquartier, in direkter Lage am Quartierspark, bietet sich ein weiterer Hochpunkt an.

Am Quartiersplatz bilden die geplanten Gebäude einen klaren Stadtraum aus und sind in den Erdgeschossen durch entsprechend attraktive, öffentlichkeitswirksame Nutzungen zu bespielen.

Den südlichen Abschluss des Tabakquartiers am Kreuzungsbereich der Straßen Am Gaswerkgraben und Senator-Apelt-Straße bildet ein gewerblich genutztes Gebäude mit einem dahinter anzuordnenden Parkhaus.

Die dargestellten Gebäude der Grundschule und der Berufsschulcampus für Technik sind in ihrer Ausgestal-

tung und Größe in weiteren Verfahren zu konkretisieren.

Im Bereich der Seumestraße soll zur Stärkung der Eingangssituation ins Quartier die städtebauliche Situation an der Simon-Bolivar-Straße verbessert werden. Der städtebauliche Entwurf stellt daher eine Neuentwicklung mit 3 bis 5 Geschossen dar, die in den Erdgeschosszonen größere Gebäudetiefen für eine gewerbliche Nutzungen aufweisen kann. Auf der Kernfläche der swb kann der Bestand durch weitere Verwaltungsgebäude oder Gewerbehallen ergänzt werden.

Bei der Gestaltung der Gebäude ist auf eine stilvolle Architektur zu achten. An wichtigen, viel frequentierten Orten wie z. B. dem neuen Quartiersplatz, dem Eingangsbereich entlang der Straße Am Gaswerkgraben und der neuen Grundschule sind zur Sicherung der Gestaltqualität ggf. Architekturwettbewerbe durchzuführen.

## 6.2. Grün- und Freiräume

Die Freiräume im Plangebiet sind den künftigen Nutzungen entsprechend differenziert auszuprägen. Für einzelne Teilbereiche wurden sogenannte „Lupen“ entwickelt, die anschaulich die Idee der unterschiedlichen Freiräume aufzeigen (s. Abb. 93).

Die Freiflächen in dem nördlichen Teil des ehemaligen Brinkmann-Areals sollten weiterhin einen gewerblichen Charakter aufweisen. Ergänzende Zugänge, gastronomische Einrichtungen und gestaltete Grünelemente können den Raum attraktiver machen (s. Abb. 94).

Der ca. 6.000 m<sup>2</sup> große Quartiersplatz in der Mitte des Plangebiets mit seinen angrenzenden Einzelhandels-, Gastronomie- und Nahversorgungs Nutzungen bietet Raum zum Verweilen, für Märkte und für Quartiersfeste. Wasser- und Grünelemente können den Raum gestalten (s. Abb. 95). Im Bereich der Straße Am Gaswerkgraben wird die Fahrbahn eingeeignet und als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet, der Quartiersplatz wird dadurch optisch bis zur gegenüberliegenden Grundschule weitergeführt.

Der Quartierspark auf dem Gelände des ehemaligen Brinkmann-Areals sollte im Süden einen naturnahen Charakter mit den großkronigen Silberahornen erhalten. Einen Gestaltungsschwerpunkt stellt der Bereich

im Übergang der alten Speicher zum Wohnquartier mit dem neuen Platz dar (s. Abb. 96). Bei Nutzung des Erdgeschosses durch eine Kita könnte sich der Spielbereich nördlich des Gebäudes befinden. Eine ergänzende gastronomische Nutzung kann den Platz beleben, Sitzstufen zum abfallenden Gelände schaffen attraktive Aufenthaltsbereiche.

Südlich der Straße Am Gaswerk schließt sich das Herzstück des Gleisparks an, die Flächen um die Tonnenhalle mit den vorhandenen Gebäuden der swb. Diese und weitere attraktive Backsteinbauten sollen erhalten bleiben und langfristig mit neuen Nutzungen gefüllt werden, um Synergien mit dem Gleispark zu entwickeln. In der Nachbarschaft der Gebäude können aktive Nutzungen, wie z. B. Skaten, Sport und Spiel angeordnet werden. Im Rahmen der Gestaltung des Parks sollte durch den vorhandenen Wall ein breiter Durchgang entstehen. Die Topografie des Walls kann dabei durch z. B. Tribünen, Kletterelemente usw. genutzt werden. Der ruderales Charakter sollte durch gezielte Eingriffe erlebbar und nutzbar gemacht werden. Südlich des Walls sollten vor allem größere Rasenflächen, Spielbereiche und Baumpflanzungen entstehen. Durch die Nähe zu den Wohnnutzungen sollten hier keine lauten Sportnutzungen untergebracht werden. Nördlich der umgenutzten Tonnenhalle könnten sich ein Kleinspielfeld und eine kleine Open-Air-Bühne befinden, die dem Quartier und der Grund- und Berufsschule zur Verfügung stehen (s. Abb. 97).

Der nördliche Eingang zum Gleispark entlang der Straße Am Gaswerk sollte einladend gestaltet werden. Eine einheitliche Pflasterung und vorrangige Führung von Fuß- und Radwegen kann den Beginn des Gleisparks deutlich machen (s. Abb. 98).

Im direkten Umfeld des Plangebiets befinden sich die Freiräume des Hohentorshafens, die besser erschlossen und aufgewertet werden müssen. Zentrale Maßnahme sollte eine grüne Verbindung mit großzügigen Rampen und Treppen von der Woltmershauser Straße auf das höher liegende Niveau der Straße Am Hohentorshafen sein. Ergänzend ist unter Berücksichtigung von hafengewirtschaftlichen und Hochwasserschutzbelangen die Aufwertung der Flächen des Hafenkopfs mit Sitzstufen, Decks, ggf. einem Ponton oder ähnlichem zu prüfen. Darüber hinaus wäre hier auch eine städtebauliche Ergänzung wünschenswert, die mit einer öffentlichen Nutzung (z.B. Café) beide Niveaus miteinander verbindet.



Abb. 93:  
Verortung Lupen



Abb. 94:  
Gestaltung Freiräume -  
Die Fabrik



Abb. 95:  
Gestaltung  
Quartiersplatz



Abb. 96:  
Gestaltung  
Quartierspark

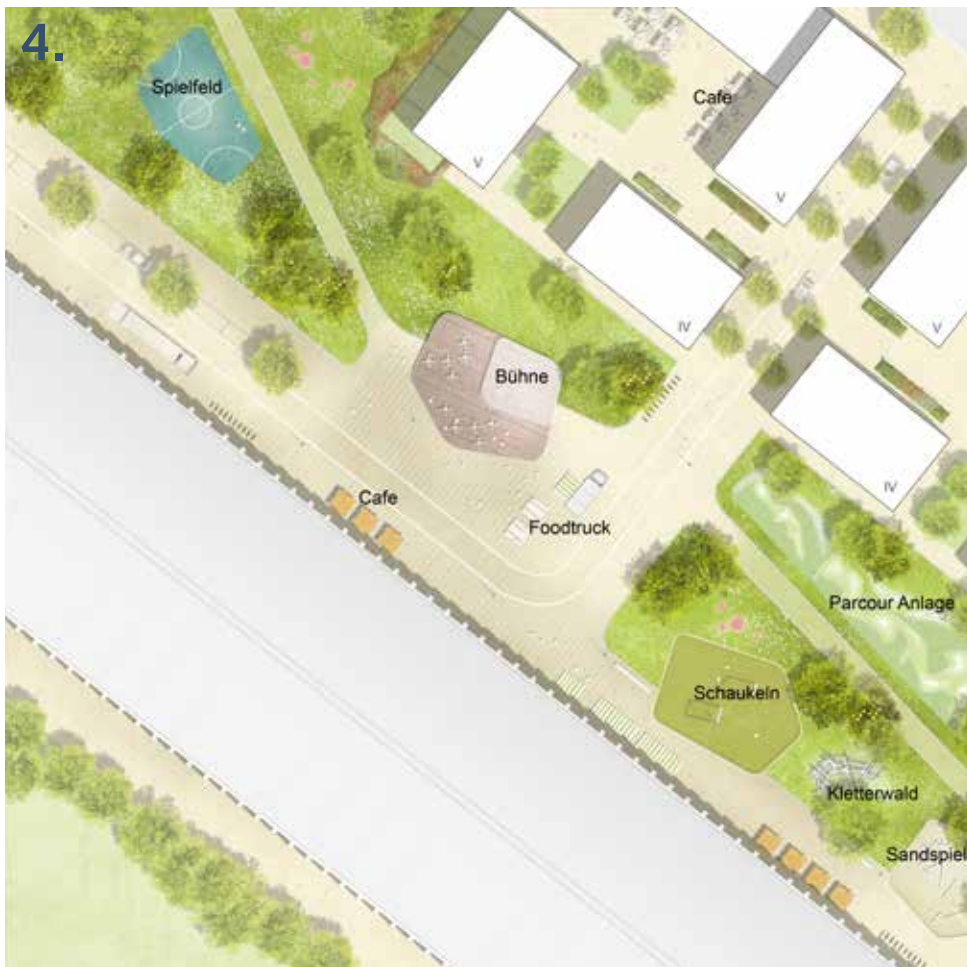


Abb. 97:  
Gestaltung  
Eingangsbereich der  
Tonnenhalle



Abb. 98:  
Gestaltung Eingang  
Gleispark - Straße  
Am Gaswerk

# 7. Mobilitätskonzept



Für das Plangebiet wird ein nachhaltiges Verkehrs- und Mobilitätskonzept verfolgt, das den Fokus auf ein gutes ÖPNV-Angebot sowie die Schaffung und Verbesserung von Fuß- und Radwegen setzt. Ergänzend müssen aber auch die vorhandenen Engpässe für den MIV z. B. im Bereich des Woltmershauser Tunnels angegangen werden.



## 7. Mobilitätskonzept

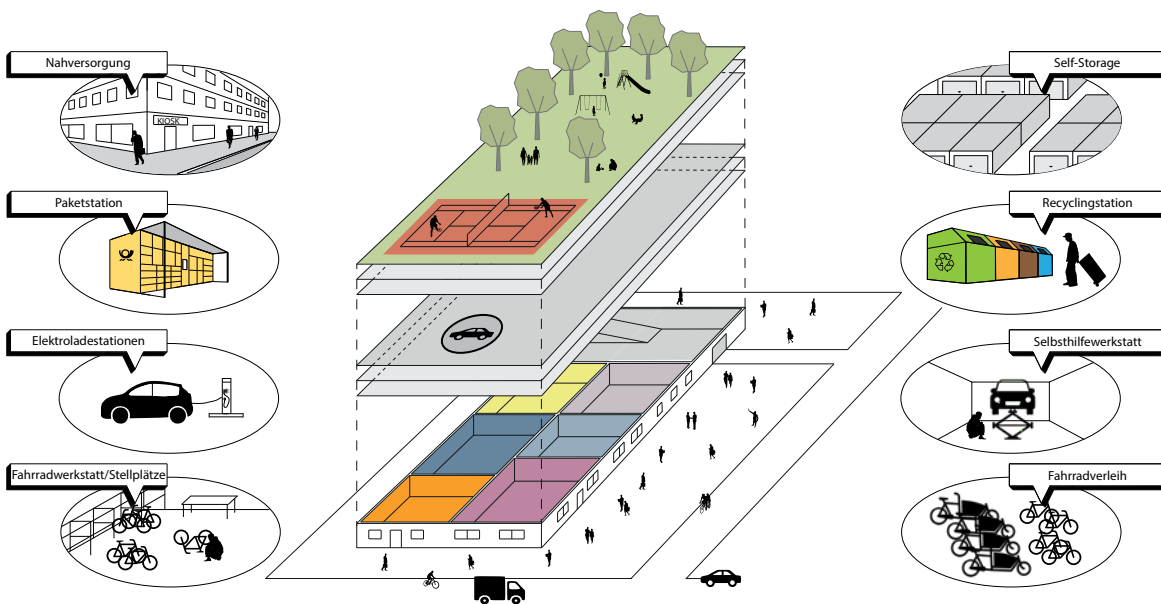


Abb. 99:  
Schemaskizze  
der Mobilitäts-  
station

### 7.1. Mobilitätskonzepte für städtebauliche Quartierseinheiten

Aufbauend auf den benannten Mobilitätszielen sind Maßnahmen zu definieren, die das Vordere Woltershausen auch aus verkehrlicher Sicht zu einem lebenswerten, urbanen und modernen Stadtquartier werden lassen. Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen haben zum Ziel, in Ableitung von der städtebaulichen Entwicklung den anvisierten Modal Split zu gewährleisten. Sämtliche Maßnahmen können nicht kurzfristig oder gleichzeitig erfolgen. Daher sind, abhängig von der städtebaulichen Entwicklung des Quartiers, die nachstehend aufgeführten verkehrlichen Maßnahmen stufenweise zu betrachten.

Folgende Maßnahmen werden zur Ausstattung der einzelnen Quartiere vorgeschlagen:

- Etablierung von Mobilitätsinformationen im Stadtteil und in den einzelnen Quartieren
- Einführung von Parkraumbewirtschaftung / Parkraummanagement
- Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Förderung von Car-Sharing (PKW, LKW)
- Förderung von Fahrradverleih inkl. Lastenfahrräder

- Schaffung und Einrichtung von Mobilitätsstationen mit vielfältigen Angeboten (wie z.B. Reparatur, Unterhaltung, Abstellanlagen, Ruhender Verkehr (MIV), Packstation, ...)

Einen wesentlichen und zentralen Bestandteil des geplanten Mobilitätskonzeptes stellen die geplanten Mobilitätsstationen dar. Diese Mobilitätsstationen bieten einen Mix aus verkehrlicher Infrastruktur für alternative Mobilität, Serviceangebote im Zusammenhang mit Mobilität sowie Angebote für den ruhenden Verkehr. Die Gebäude der Mobilitätsstationen können Nutzungen zur Nahversorgung, Paketstationen, Elektroladestationen, Fahrradwerkstätten bzw. Fahrradabstellanlagen, Recyclingstationen oder allgemeine Fahrradverleihstationen aufnehmen (s. Abb. 99).

Durch diese zentralen Versorgungs- und Mobilitätseinheiten wird der Zusammenhalt innerhalb des Plangebietes gestärkt, ein zentraler Anlaufpunkt in Fragen der Mobilität geschaffen und somit die Möglichkeit gegeben, gemeinsam und nachhaltig im Quartier das Thema Mobilität zu leben. Die Mobilitätsstationen sind modular erweiterbar bzw. können auch durch interne Umnutzungen dem entsprechenden Bedarf angepasst werden. Es wird empfohlen, jede Mobilitätsstation mit einem/einer Mobilitätsmanager/in zu besetzen, der/die koordinativ die Belange der Mobilität im Quartier unterstützt.

## 7.2. Übergeordnete Infrastrukturmaßnahmen

### 7.2.1. Einführung einer leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV-Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes durch die Einführung und stufenweisen Entwicklung eines leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV kann nur durch eine ÖPNV-Ergänzung realisiert werden (s. Abb. 100). Eine ÖV-Linie ist dabei in Bezug auf Fahrzeugart und -größe sowie Taktichte stufenweise auszubauen und sollte dabei in einem ersten Schritt vorhandene Straßenzüge nutzen.

In einem zweiten Entwicklungsstadium ist eine ÖV-Linie durch ein ggfs. neu zu errichtendes Tunnelbauwerk unter der Bahnlinie in Höhe des Gleisparks in das Plangebiet zu führen (s. Abb. 101). Hierüber wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Welchen Linienverlauf diese neue ÖV-Linie im weiteren Stadtkontext hat, ist noch zu klären.

Eine dritte Stufe sieht langfristig vor, über eine Straßenbahnanbindung ins Quartier den Stadtteil Woltmershausen neu an das gesamtstädtische Straßenbahnnetz anzubinden (s. Abb. 102). Hierzu kann ebenfalls das neue Unterführungsbauwerk im Bereich Gleispark / Neustadtsgüterbahnhof genutzt werden. Der Trassenverlauf im Quartier und darüber hinaus ist noch offen, wurde aber bei den weiteren städtebaulichen Überlegungen berücksichtigt.

### 7.2.2. Herstellung einer Unterführung der Bahngleise

Im Bereich des Gleisparks ist eine neue Unterführung unter den Bahnanlagen der Strecke Bremen-Oldenburg herzustellen, um das Plangebiet Vorderes Woltmershausen attraktiv für den ÖV sowie Fußgänger und Radfahrer an die östlich gelegenen Ortsteile anzubinden. Diese Unterführung ist aufgrund der Breite des Bahndammes großzügig umzusetzen, um keine Angsträume zu schaffen. Eine Nutzung durch den MIV ist durchgängig auszuschließen. Künftig, mit Entwicklung des ehemaligen Neustadtsgüterbahnhofs, können sich sogar Anbindungsmöglichkeiten an die Neustadt für ÖV, Rad- und Fußverkehr ergeben.

### 7.2.3. Verbesserung der Situation für Radfahrende

In der Senator-Apelt-Straße ist der Straßenquerschnitt stadtraum- und nutzungsverträglich neu zu konzipieren. Insbesondere ist hier auf die Belange der Radfahrer einzugehen. Dazu ist eine Neuaufteilung des

Straßenraumes mit der Etablierung von attraktiven Flächen für Radfahrende umzusetzen. Dasselbe gilt für die Carl-Francke-Straße und den Übergang zur Neuenlander Straße (s. Abb. 103).

Die Simon-Bolivar-Straße hat aufgrund ihrer zentralen Lage im Ortsteil eine verkehrliche aber auch städtebauliche Bedeutung. Der vorhandene Straßenraum kommt dieser Bedeutung nur im geringen Maße nach. Dieser ist insbesondere vor dem Hintergrund der verkehrlichen Situation für Radfahrende neu zu überdenken und zu gestalten und kann durch eine Komplettumgestaltung (z.B. im Zusammenhang mit der Führung des ÖPNV) auch für einen städtebaulichen Impuls sorgen. Das gleiche gilt für die Hermann-Ritter-Straße.

### 7.2.4. Schaffung einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung entlang des Bahndammes für den Radverkehr

Um eine attraktive Radwegeverbindung zwischen der Bremer Innenstadt und Huchting bzw. den Freizeiträumen an der Ochtum zu etablieren ist es erforderlich, einen Lückenschluss zwischen der Carl-Francke-Straße und dem Neustadtbahnhof zu schaffen. An diesem Lückenschluss soll durch die neue Unterführung unter der Bahn auch das Plangebiet Vorderes Woltmershausen attraktiv angebunden werden.

### 7.2.5. Neuordnung des Knotenpunktes Carl-Francke-Str. / Neuenlander Str. / B 6

Damit sich die heutige Verkehrssituation am Woltmershauser Tunnel entspannen kann und nicht noch durch die induzierten Verkehre des Masterplangebietes zusätzlich belastet wird, ist vorgesehen, die Verkehrsbelastung zwischen den beiden Zufahrtsmöglichkeiten Carl-Francke-Straße und Woltmershauser Straße gleichmäßig aufzuteilen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine bessere Verkehrsteilung im Knotenpunkt Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße / Oldenburger Straße vorzusehen. Es wird angestrebt, die früheren Knotenstrommöglichkeiten, Auffahrt auf die Oldenburger Straße von der Carl-Francke-Straße und Einfahrt in die Carl-Francke-Straße von der Oldenburger Straße soweit wie möglich wiederherzustellen (s. Abb. 104). Dadurch wird es möglich, das Quartier über eine weitere Zufahrt aus Richtung Norden und Süden anzufahren. Der Erschließungsverkehr des Plangebietes wird auf die genannten Zufahrten besser verteilt und auf kürzeren Wegen zum Ziel geführt. Durch diese neuen Möglichkeiten werden Durchgangsverkehre im Untersuchungsgebiet reduziert.



Abb. 100:  
ÖPNV-Maßnahmen-  
konzept Stufe 1

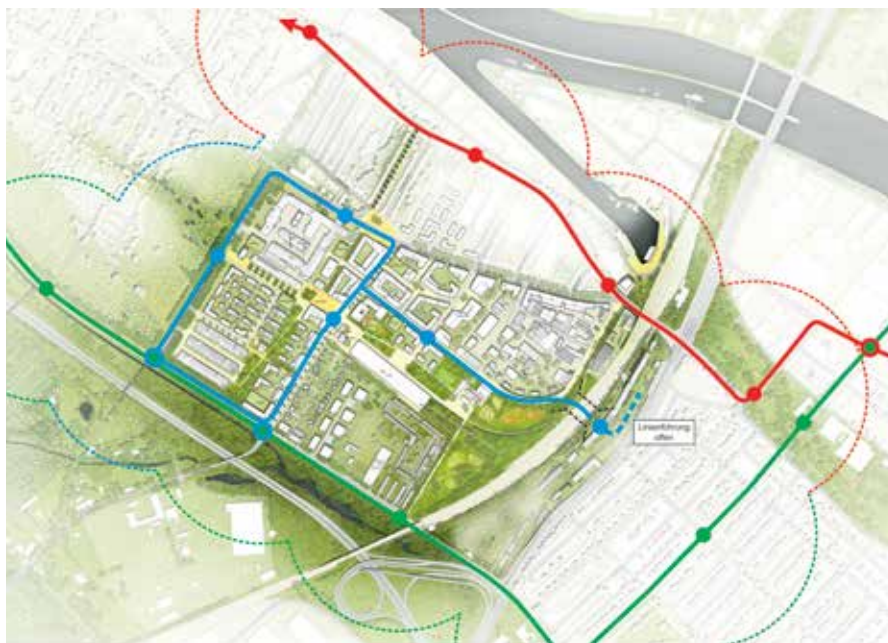


Abb. 101:  
ÖPNV-Maßnahmen-  
konzept Stufe 2



Abb. 102:  
ÖPNV-Maßnahmen-  
konzept Stufe 3

### 7.2.6. Aufwertung / Ertüchtigung des Woltmershauser Tunnels

Die vorhandene Unterführung (Woltmershauser Tunnel) am Neustädter Bahnhof ist aus städtebaulichen Gründen aufzuwerten. Insbesondere ist dabei auch eine Neugestaltung des Straßenabschnittes zwischen Simon-Bolivar-Straße und Am Hohentorsplatz anzustreben (s. Abb. 104).

### 7.2.7. Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben

Die Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben bis zur Senator-Apelt-Straße ist eine weitere direkte Maßnahme im Plangebiet. Durch die Schaffung einer neuen Anbindung am Knotenpunkt Warturmer Heerstraße / Senator-Apelt-Straße / Am Gaswerkgraben erhält das Vorderes Woltmershausen einen neuen wichtigen Zugang. Diese Anbindung trägt darüber hinaus zu einer weiteren Entzerrung der internen Gebietsverkehre bei (s. Abb. 104).



Abb. 103:  
 Maßnahmen  
 Radverkehr



Abb. 104:  
 Maßnahmen  
 MIV

### 7.3. Zusammenfassung der verkehrlichen Maßnahmen

Die verkehrlichen Maßnahmen (Realisierungsprogramm) (s. Abb. 105) können unter Einbeziehung eines zeitlichen Horizontes (Stufenplanung) wie folgt zusammengefasst werden:

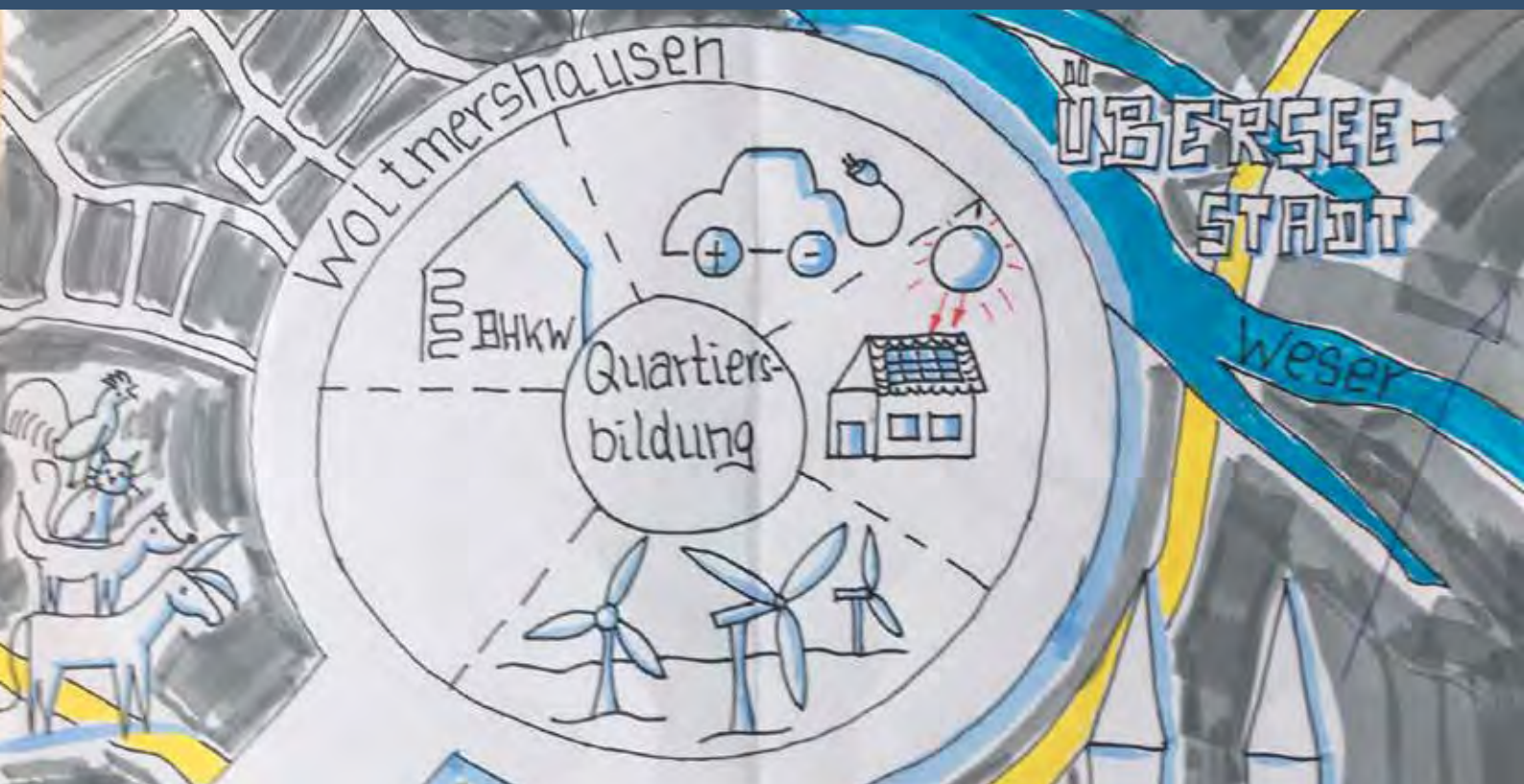
Notwendige Folgemaßnahmen im MIV, ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr, die sich sowohl örtlich als auch überregional anschließen können, sind in weiteren Umsetzungsprozessen zu berücksichtigen.

Nummer	Maßnahme	angestrebter Planungsbeginn		
		kurzfristig	mittelfristig (3 – 5 Jahre)	langfristig (10 Jahre)
1	Einführung von Mobilitätskonzepten für städtebauliche Quartiereinheiten	x	x	x
2	Herstellung einer leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV-Erschließung des Plangebietes	x	x	x
3	Verbesserung für Radfahrende auf der Senator-Apelt-Straße / Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße		x	
4	Etablierung einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung für Radfahrende entlang des Bahndamms	x		
5	Neuordnung des Knotenpunktes Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße / Oldenburger Straße zur (Wieder-) Herstellung zusätzlicher Fahrbeziehungen	x		
6	Herstellung einer neuen Bahnunterführung mit optionaler Durchbindung zur Neustadt	x		
7	Aufwertung / Ertüchtigung des Woltmershauser Tunnels		x	
8	Verbesserung der Situation für Radfahrende auf der Simon-Bolivar-Straße und Hermann-Ritter-Straße		x	
9	Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben bis zum KP Warturmer Heerstraße	x		



Abb. 105: Maßnahmenübersicht

# 8. Klimafreundliches und klimaangepasstes Quartier



Im Planungsprozess wurde ein intensiver Dialog mit den ansässigen Unternehmen geführt, insbesondere auch mit dem Energieversorger swb. In den Kooperationen der Betriebe vor Ort als Anbieter und Abnehmer von Energie und Wärme stecken große Chancen für eine energetisch nachhaltige Quartiersversorgung.

## 8. Klimafreundliches und klimaangepasstes Quartier

Die Planung der Energieversorgung für das Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen sollte sich an der Zielsetzung der Bremer Landesregierung orientieren, dass Quartiere, die heute geplant werden, einen Beitrag dazu leisten müssen, die Stadt so schnell wie möglich klimaneutral zu machen. Neben hohen Energieeffizienzstandards erfordert dies eine möglichst weitgehende Substitution von fossilen Energieträgern durch erneuerbare Energien. Eine klimafreundliche Quartiersgestaltung beinhaltet zudem einen nachhaltigen Umgang mit Freiflächen sowie alternative Mobilitätskonzepte.

Der Bremer Energieversorger swb AG verfügt über ein eigenes Geschäftsfeld Quartiers- und Stadtentwicklung. Da zudem das swb-Tochterunternehmen wesernetz Bremen GmbH auf dem Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen angesiedelt ist, besteht eine gute Ausgangslage für die gemeinsame Entwicklung eines nachhaltigen und klimafreundlichen Energiekonzepts (s. Abb. 106).

Zur Quartierswärmeversorgung sollte nach Vorschlag der swb im gesamten Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen ein Nahwärmenetz errichtet werden, für das als zentrale Wärmequelle ein Blockheizkraftwerk (BHKW) auf dem Wesernetz-Gelände vorgesehen ist. Gleichzeitig prüft die swb mögliche Optionen für einen multivalenten Betrieb des Nahwärmenetzes. Neben dem BHKW könnten noch zusätzlich klimaneutrale Wärmequellen an das Nahwärmenetz angebunden werden und dadurch den Primärenergiefaktor und die CO<sub>2</sub>-Bilanz weiter verbessern.

Beispiele wären die Nutzung von Abwärme, Umweltwärme oder Solarwärme. Ebenso könnte ein Teil des vor Ort produzierten Solarstroms für eine Sektorenkopplung Strom-Wärme verwendet werden, um Wärmepumpen oder regelbare Heizstäbe zu betreiben.

Ein weiterer zentraler Ansatz für die Schaffung klimafreundlicher Versorgungsstrukturen im Entwicklungsgebiet Vorderes Woltmershausen ist für die swb die Nutzung des beträchtlichen Dachflächenpotenzials für Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen). Vorstellbar wäre hierbei von swb Seite, über eine Direktvermarktung des im Quartier produzierten Solarstroms den Bewohnern attraktive PV-Mieterstromtarife anzubieten. Gleiches ist auch für die gewerblich genutzten Immobilien vorgesehen. Die Möglichkeit, überschüssigen Solarstrom vor Ort auch für eine Sektorenkopplung Strom-Mobilität (Betrieb der Ladesäulen für E-Autos und E-Bikes) einzusetzen, würde einen weiteren Baustein zur Schaffung klimafreundlicher Quartiersversorgungsstrukturen darstellen.

Zur Verbesserung der Luftqualität und Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe ist zudem der zukünftige MIV-Verkehr auf ein Minimum zu begrenzen. Dafür sind alternative Fortbewegungsmittel wie der ÖPNV qualitativ zu entwickeln sowie die Fuß- und Radwegesituation im Plangebiet und der Umgebung zu verbessern. Entsprechende Maßnahmen sind im Masterplan dargestellt.



Abb. 106:  
Ideen der swb  
für ein Klima-  
konzept

Die Entwicklung bietet Chancen, um die Folgen des Klimawandels im Gebiet abzumildern. Um zukünftige Temperaturspitzen abfedern zu können, ist insbesondere auf ausreichend Grünflächen und Vegetation zu achten. Der Gleispark und der neue Quartierspark sowie der Erhalt der angrenzenden Grünflächen und die vernetzenden Freiraumachsen tragen dazu bei. Bei der Umsetzung der Planung ist die Versiegelung auf das erforderliche Minimum zu reduzieren, sind klimawirksame Vegetationsflächen anzulegen und ausreichend Bäume als Schattenspenden für ein ausgeglichenes Klima zu pflanzen. Vor dem Hintergrund der an Intensität und Häufigkeit zunehmenden Starkregenereignisse sind für die Rückhaltung von Regenwasser Flächen zur zeitversetzten Ableitung einzurichten. Zudem ist es wasserwirtschaftlich und vor dem Hintergrund einer klimawandelangepassten Entwicklung geboten, das Niederschlagswasser von den Grundstücken weitestgehend dem natürlichen Wasserkreislauf zuzuführen. Hierzu sind die örtlich gegebenen Möglichkeiten auszuschöpfen, wie Rückhalteflächen, Versickerung, Verdunstung, Rückhaltung und ortsnahe Einleitung in die Neuenlander Wasserlöse und das Gerstenneulandsfleet. Vor allem die Begrünung von Dächern bei Neubauten ist zu verfolgen. Ein Entwässerungskonzept zur Vorbereitung der weiteren Quartiers- und Bauleitplanung wird erstellt. Dabei werden insbesondere bestehende Beschränkungen durch Topografie, Bodenaufbau und Bodenbelastungen ermittelt.

# 9. Entwicklungsstufen und Handlungsfelder



Die vielschichtigen Rahmenbedingungen und Eigentümerinteressen erfordern eine Entwicklung des Plangebietes in aufeinander abgestimmten Schritten. Der Entwicklungsprozess ist mit den ersten Sanierungsmaßnahmen auf dem ehem. Brinkmann-Areal bereits angelaufen, viele Maßnahmen und Projekte sind aber erst nach weiteren Planungsschritten, der Verlagerung von Nutzungen, dem Rückbau und neuen Erschließungsmaßnahmen mittel- bis langfristig umsetzbar.



## 9.1. Parallel zur Masterplanung

Bereits parallel zur Aufstellung des Masterplans werden Projekte umgesetzt, die im Gleichklang mit diesem Masterplan und auf Grundlage des bestehenden Planrechts kurzfristig möglich sind. Dies betrifft insbesondere das ehemalige Brinkmann-Areal, auf dem nach geltendem B-Plan gewerbliche Nutzungen bereits zulässig sind. Daher erfolgen kurzfristig die Umnutzung der nördlichen Bestandsgebäude als Gründerzentrum („Die Fabrik“), der Neubau eines Boardinghouses, die Umnutzung des Heizwerks sowie südlich, direkt an der Senator-Apelt-Straße gelegen die Inwertsetzung des Tabakspeichers IX (s. Kap. 4.4.1).

Die Altlastenerkundung und -bewertung ist in Vorbereitung der verbindlichen Bauleitplanung fortzuführen um Sanierungs- und Sicherungserfordernisse sowie eventuelle Nutzungsbeschränkungen möglichst zeitnah bestimmen zu können.

## 9.2. Kurzfristig

Nach Abschluss der Masterplanung haben zunächst weitere Planungsschritte zu erfolgen. Die zukünftige städtebauliche Struktur soll für Teilbereiche, insbesondere im Tabakquartier und „Am Gasometer“ durch Quartierspläne weiter ausgearbeitet werden. Auf dieser Grundlage werden im Anschluss Bebauungspläne für das Plangebiet aufgestellt. Vorauslaufend wird der Flächennutzungsplan der Stadt Bremen, der für das Plangebiet derzeit noch „Weißfläche“ vorsieht, auf die Zielsetzungen des Masterplans hin geändert. Für die Beurteilung der Umweltthemen auf der Ebene der Bauleitplanung ist bereits frühzeitig mit der Erstellung weiterer erforderlicher, insbesondere aber der Fortschreibung vorliegender Fachgutachten zu beginnen.

Für das bestehende Seumeviertel soll im Rahmen des „Pilotprojektes zur Entwicklung von Bestandsgebieten“ unter enger Einbindung der Unternehmen ein integriertes Standortentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet werden, das die städtebaulichen Anforderungen an den Standort definiert, die Nutzungsvielfalt klärt, die Perspektiven der Unternehmen auslotet und anschließend nachhaltige Qualitäten formuliert. Das ISEK soll die Grundlage für ein darauffolgendes Bebauungsplanverfahren sein.

Zur Erreichung der Mobilitätsziele ist mit den Planungen und Maßnahmen zum Verkehr frühzeitig zu beginnen. So ist bereits kurzfristig der Rechtsabbieger in die Carl-Francke-Straße baulich umzusetzen. Die Planungen für den neuen ÖV-Tunnel unter den Bahngleisen und eine Ertüchtigung des Knotens am Hohentorsplatz sind aufgrund des langen Planungshorizontes ebenfalls frühzeitig zu beginnen.

Zur Umsetzung des Gleisparks als Motor der Entwicklung des Vorderen Woltmershausens ist ebenfalls kurzfristig die Verlagerung des ASV-Lagerplatzes zu prüfen.

### 9.3. Mittelfristig

Nach Änderung des Planrechts können weitere Teile des Plangebiets entwickelt werden. Dazu zählen insbesondere die Neubauquartiere auf dem ehemaligen Brinkmann- und Gaswerk-Areal sowie das Gelände der heutigen Sportwelt. Die Gebäude entlang der südlichen Verlängerung Am Gaswerkgraben können erst nach Herstellung der Straßenverkehrsfläche errichtet werden und sind daher vermutlich erst in einem zweiten Bauabschnitt zu realisieren.

Die geplante Grundschule sollte zügig entwickelt werden, um frühzeitig ein angemessenes Angebot im Stadtteil zu schaffen. Die Berufsschule hat einen Umsetzungshorizont von ca. 5 - 8 Jahren, daher sollte mittelfristig mit den Planungen begonnen werden. Die Herrichtung des Gleisparks mit den zugehörigen Wegeverbindungen ist ebenfalls zügig mit Entwicklung des Plangebiets umzusetzen, um ein angemessenes Freiraumangebot anbieten zu können. In diesem Zuge sollte ebenfalls eine Aufwertung der südlich angrenzenden Freiflächen des Hakenburger Sees und der Pusdorfer Meile erfolgen. Der Umbau der Senator-Apelt-Straße muss ebenfalls parallel mit der Entwicklung der Neubauquartiere umgesetzt werden.

Zur Umsetzung der im Masterplan genannten Ziele zur Nutzungsmischung und zur Integration gewerblicher Nutzung in die Erdgeschosszonen der Neubauten sollte unter Berücksichtigung aller Eigentümer ein Gewerbeflächenmanagement entwickelt werden.

### 9.4. Langfristig

Flächen, die derzeit noch in Nutzung sind und für die noch langfristige Nutzungen festgeschrieben sind, können erst langfristig umgesetzt werden. Dazu gehört z. B. die Tonnenhalle mit ihrer aktuellen Lagernutzung. Sollten sich nach Abschluss der Masterplanung Flächenverfügbarkeiten ändern, ist eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung jedoch auch möglich.

Die gewünschte städtebauliche Stärkung des Gebietsrandes an der südlichen Simon-Bolivar-Straße in Richtung Seumestraße wird aufgrund vorhandener Nutzung und differenzierter Eigentümerstrukturen ebenfalls nur langfristig und vermutlich Schritt für Schritt erfolgen. Hierzu sind die Ergebnisse des geplanten ISEK abzuwarten. Die Planungen für den Umbau des Tunnels Woltmershauser Straße sowie den Neubau des ÖV-Tunnels sind, auch aufgrund bestehender Verkehrsengpässe, zügig anzugehen. Die Umsetzung wird aufgrund der Klärung der Finanzierungsoptionen und der Abstimmung mit der Deutschen Bahn jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen und voraussichtlich erst langfristig umgesetzt werden können.

Die Verbesserung des Eingangsbereichs zum Hohentorshafen ist als langfristiges Ziel anzusehen.

## 9.5. Gewerbeflächenmanagement

Zur Erreichung des Ziels der „Produktiven Stadt“ mit einer attraktiven Nutzungsmischung sollten die vorhandenen, verträglichen gewerblichen Nutzungen gesichert und in ihrer Entwicklung unterstützt werden. Gleichzeitig sind Flächen für neue gewerbliche Nutzungen zu schaffen. Aufgrund der aktuellen Marktlage mit hoher Nachfrage nach Wohnraum ist die damit verbundene Neubautätigkeit im Wohnsegment und der damit verbundene Druck auf gewerbliche Flächen sehr hoch. Zur Sicherung des gewerblichen Anteils werden im Masterplan Mindestanteile einer gewerblichen Nutzung vorgegeben.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich kleingewerbliche Nutzungen aufgrund der Möglichkeit niedriger Mieten leichter in Bestandsgebäuden umsetzen lassen. Dies zeigt sich z. B. auf dem ehemaligen Brinkmann-Areal, wo bereits parallel zur Masterplanung gewerbliche Nutzungen in den Bestandsgebäuden umgesetzt werden. Daher werden für die Bestandsgebäude des nördlichen Teils des Tabakquartiers gewerbliche Mindestanteile von 50% vorgegeben. Bei den Speichern im Süden an der Senator-Apelt-Straße wird aufgrund der Adressierung an der gewerblich profilierten Senator-Apelt-Straße und der Lärmsituation bereits der südliche Speicher IX rein gewerblich genutzt. Die hier entstehenden Gewerbelofts erfahren in der laufenden Vermarktung (Verkauf) eine hohe Nachfrage. Das Angebot von gewerblichem Teileigentum in attraktiver Lage stellt ein Nischenprodukt dar. Bei den beiden nördlichen Gebäuden ist ein gewerblicher Anteil von 20 % vorgesehen. Damit ergibt sich in den Bestandsgebäuden des ehemaligen Brinkmann-Areals perspektivisch eine BGF von ca. 58.000 m<sup>2</sup> für kleingewerbliche Nutzungen wie Bürolofts, Startups, Kreative, Gastronomie, Veranstaltungen usw..

Gewerbliche Nutzungen im Neubau werden überwiegend im Erdgeschoss (s. Abb. 107) oder vereinzelt auch in ganzen Gebäuden in den zentralen Straßenzügen Am Gaswerkgraben und entlang der neuen Berufsschule sowie am Quartiersplatz vorgesehen. Diese Lagen eignen sich besonders für kleinteilige Nahversorgung (z.B. Lebensmittel, Bäcker, Kiosk), haushaltsorientierte Dienstleistungen (z.B. Friseur, Reinigung) und Gastronomie aber auch für unternehmerorientierte Dienstleistungen (z.B. Architekturbüro, EDV-Betreuung, Makler). Denkbar sind hier auch hybride Nutzungen in der Kombination von Wohnen und Arbeiten. Bei Umsetzung des städtebaulich-freiraumplanerischen Konzeptes ergäbe sich in den Erdgeschosszonen der Neubauten eine BGF von ca. 15.000 m<sup>2</sup> - 18.000 m<sup>2</sup>, wobei hiervon nur ein untergeordneter Anteil für die Nahversorgung und Einzelhandel zur Verfügung steht.

Die Entwicklung der gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschosszonen der Neubauten braucht gerade in der Entstehungszeit des Quartiers eine hohe Aufmerk-



Abb. 107:  
Gewerbliche  
Erdgeschosszonen

samkeit. Denn erst mit der Fertigstellung des Quartiers und der entsprechenden Nachfrage neuer Nutzer und Bewohner zieht die erforderliche Kaufkraft bzw. Nachfrage nach Dienstleistungen nach.

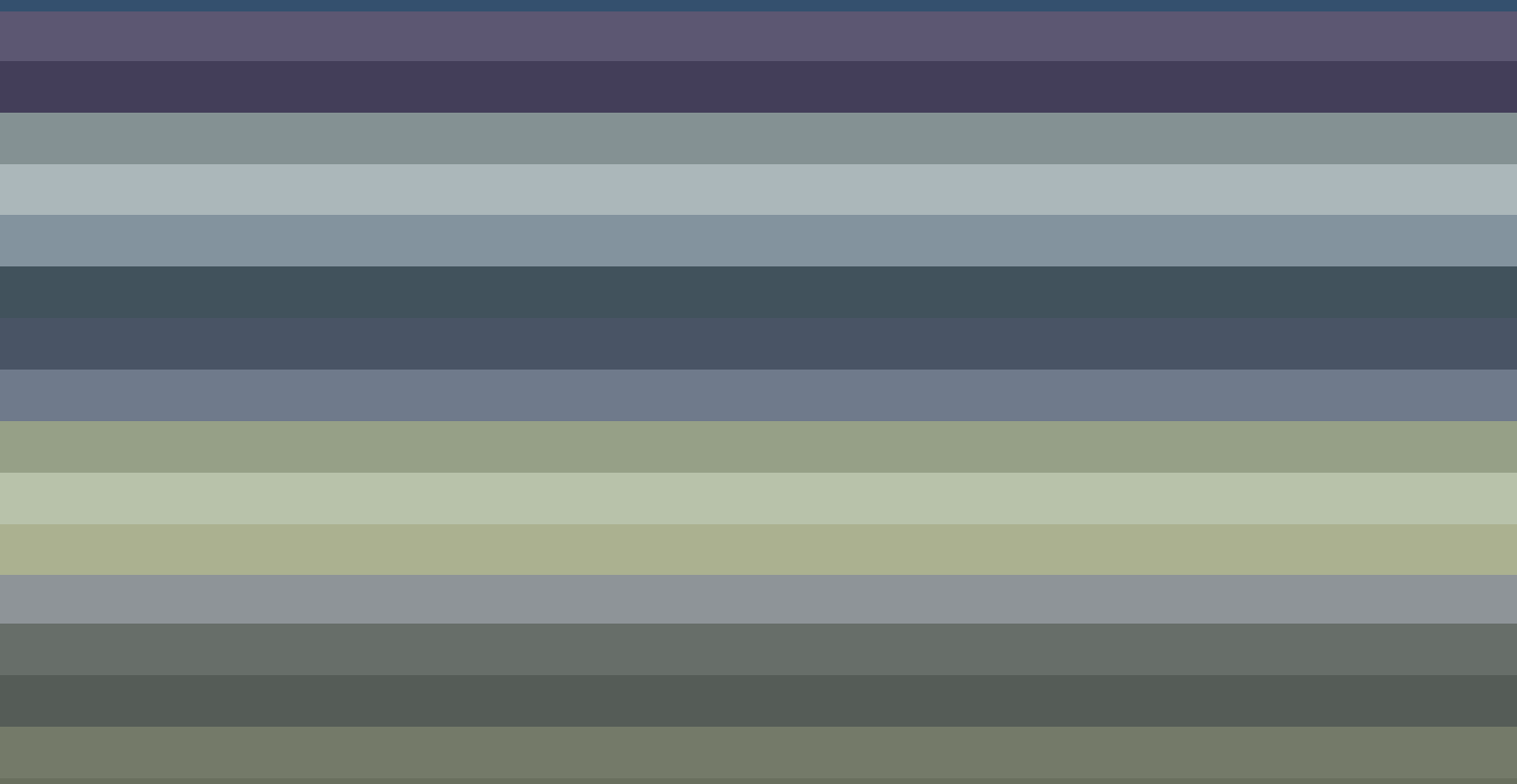
Gleichzeitig weisen die verschiedenen Nutzungen unterschiedliche Finanzkraft auf, so dass die Mietpreise über das gesamte zentrale Quartier möglichst gestaffelt werden sollten, um die angestrebte Vielfalt der Nutzungen zu erreichen und auch langfristig zu sichern.

Es wird deshalb empfohlen, die Auswahl und die Standorte der gewerblichen Nutzungen von Beginn an durch ein aktives Gewerbeflächenmanagement zu steuern. Dabei sind ggf. auch sog. Quersubventionen der Mietpreisangebote zu prüfen, um für das Quartier wichtige, aber vergleichsweise finanzschwache Funktionen wie Werkstattflächen oder Bildungs- und Begegnungsräume durch finanzstärkere Nutzungen zu stützen.

Denkbar wäre auch die Einrichtung eines grundstücks- und damit auch eigentümerübergreifenden Flächenpools, in dem das finanzstarke Gewerbe (Nahversorgung, Handel, Büro, Ärztehaus) die schwächeren, aber für die Quartiersentwicklung wichtigen Funktionen mitfinanziert. Vergleichbare Strategien werden aktuell in Quartiersentwicklungen wie z.B. in Wien – Seestadt Aspern (ca. 150 ha, Gewerbeflächenmanagement für Flächen in der „roten Zone“) und Hamburg – Oberbillwerder (ca. 160 ha, in Planung durch die IBA Hamburg) diskutiert.

Durch eine enge Kooperation zwischen der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH und dem Starthaus, einer Initiative der BAB – Die Förderbank für Bremen und Bremerhaven, werden Bremer Start-ups in der Gründungs- und Aufbauphase auf Wunsch eng begleitet und umfassend beraten – von der Idee bis zur ersten Wachstumsphase. Zu den Dienstleistungsangeboten der beiden städtischen Gesellschaften gehören zum Beispiel die aktive Unterstützung bei der Suche nach passgenauen Immobilien, maßgeschneiderte Förder- und Finanzierungsangebote, Feedback, Qualifikation, Coaching und die Vernetzung mit wichtigen Akteuren der Gründungsszene. Weitere Informationen gibt es unter [www.wfb-bremen.de](http://www.wfb-bremen.de) sowie [www.starthaus-bremen.de](http://www.starthaus-bremen.de).

# 10. Verzeichnisse



## 10.1. Abbildungsverzeichnis

- Abb. 01: Lage von Woltmershausen innerhalb der Stadtstruktur Bremens, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 02: Masterplan, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 03: Städtebaulich und freiraumplanerisches Konzept, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 04: MIV Maßnahmen, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 05: Einführung im Plenum, Eigene Darstellung
- Abb. 06: Diskussionsrunde Themeninsel Freiraum, Eigene Darstellung
- Abb. 07: Diskussion am Modell, Eigene Darstellung
- Abb. 08: Abgrenzung Plangebiet und Betrachtungsraum, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 09: Flächennutzungsplan mit Darstellung einer Weißfläche, Freie Hansestadt Bremen
- Abb. 10: Bebauungsplan 2115 mit Festsetzung Gewerbegebiet, Freie Hansestadt Bremen
- Abb. 11: Staffelbau- und Gewerbeplan 0055 mit der Darstellung „Gewerbeklasse I“, Freie Hansestadt Bremen
- Abb. 12: Woltmershausen 1915, Freie Hansestadt Bremen
- Abb. 13: Woltmershausen 1881, Freie Hansestadt Bremen
- Abb. 14: Woltmershausen 1938, Freie Hansestadt Bremen
- Abb. 15: Handlungsraum Bremer Südwesten „Alte Hafenuartiere“, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS 2020
- Abb. 16: Teilgebiet ehemaliges Brinkmannareal (Bestand), Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 17: Blick von Westen auf das ehem. Brinkmannareal, Justus Grosse GmbH, Bremen
- Abb. 18: Geplanter Neubau Boardinghouse, Justus Grosse GmbH, Bremen
- Abb. 19: Ehemaliges Heizwerk als Kultur- und Veranstaltungsort, Justus Grosse GmbH, Bremen
- Abb. 20: Geplante Umnutzung des Speichers IX, Justus Grosse GmbH, Bremen
- Abb. 21: Teilgebiet ehemaliges Gaswerkgelände (Bestand), Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 22: Franz Radziwill (1960): Der bunte Gasometer, E.ON Art Collection, Foto: Maurice Cox.
- Abb. 23: Uhrenturm der swb, Eigene Darstellung
- Abb. 24: Historische Ansicht 1904, Schütte, H. (1904); Schwarzwälder (2003), S. 289; Bremen und seine Bauten (1952), S. 497.
- Abb. 25: Tonnenhalle, Eigene Darstellung
- Abb. 26: Erhaltenswerte Backsteingebäude der swb, Eigene Darstellung
- Abb. 27: Teilgebiet Seumestraße (Bestand), Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 28: Abgestellte Fahrzeuge in der Straße Am Gaswerk, Eigene Darstellung
- Abb. 29: Kfz-Gewerbe, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer
- Abb. 30: Wohngebäude an der Straße Am Gaswerk, Eigene Darstellung

Abb. 31: Abfalllagerung auf öffentlichem Raum, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer

Abb. 32: Teilgebiet Sportwelt / Nahversorger (Bestand), Eigene Darstellung

Abb. 33: Sportcenter „Sportwelt“, Eigene Darstellung

Abb. 34: Gastronomische Einrichtung Pusdorfer Leuchtturm, Eigene Darstellung

Abb. 35: Nahversorger an der Hermann-Ritter-Straße, Eigene Darstellung

Abb. 36: Teilgebiet Schriefersweg (Bestand), Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 37: Bestand Schriefersweg, Eigene Darstellung

Abb. 38: Bestand Schriefersweg, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer

Abb. 39: Bestand Schriefersweg, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer

Abb. 40: Bestand Schriefersweg, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer

Abb. 41: Schriefersweg private Zuwegung, Eigene Darstellung

Abb. 42: Teilgebiete 1. Warturmer Platz 2. Senator-Paulmann-Straße 3. Weitere Bebauung nördlich der Senator-Apelt-Straße (Bestand), Eigene Darstellung

Abb. 43: Reihenhäuser am Warturmer Platz, Eigene Darstellung

Abb. 44: Warturmer Platz mit Tonnenhalle im Hintergrund, Eigene Darstellung

Abb. 45: Warturmer Platz zur Zeit des Gasbetriebes, [www.spurensuche.de](http://www.spurensuche.de)

Abb. 46: Blick in die Senator-Paulmann-Straße, Eigene Darstellung

Abb. 47: Gewerbebetrieb, Eigene Darstellung

Abb. 48: Gebäude des Büromöbel-Großhändlers, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer

Abb. 49: Senator-Apelt-Straße, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer

Abb. 50: Betriebsgelände Hansewasser, Eigene Darstellung

Abb. 51: Kiosk an der Senator-Apelt-Straße, Eigene Darstellung

Abb. 52: Gewerbeneubau Senator-Apelt-Straße, Eigene Darstellung

Abb. 53: ASV-Gelände, Eigene Darstellung

Abb. 54: Typische Bremer Stadthäuser in der Akazienstraße, Eigene Darstellung

Abb. 55: Plangebiet und Betrachtungsraum, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 56: Kopfsteinpflaster auf dem swb-Gelände, Eigene Darstellung

Abb. 57: Gleisanlagen auf dem swb-Gelände, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Frau Bettin

Abb. 58: Historische Gaslaterne auf dem swb-Gelände, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer

Abb. 59: Freiräume Tabakfabrik, Eigene Darstellung

Abb. 60: Vorhandene Grünflächen am Tabakspeicher, Eigene Darstellung

Abb. 61: Silberahorne an der Senator-Apelt-Straße, Eigene Darstellung

- Abb. 62: Versteckter Zugang zum Hohentorshafen, Eigene Darstellung
- Abb. 63: Hohentorhafen, Eigene Darstellung
- Abb. 64: Hakenburger See, Eigene Darstellung
- Abb. 65: Junior MotorPark, Eigene Darstellung
- Abb. 66: Wegeverbindung auf dem alten Schutzdeich, Eigene Darstellung
- Abb. 67: Trennung Woltmershausen und Neustadt durch die B 6, Eigene Darstellung
- Abb. 68: Neugestalteter Grünraum auf den ehemaligen Befestigungsanlagen, Eigene Darstellung
- Abb. 69: Hermann-Ritter-Straße, Eigene Darstellung
- Abb. 70: Verkehrsbelastung im Bestand, Eigene Darstellung Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS
- Abb. 71: Senator-Apelt-Straße, Eigene Darstellung
- Abb. 72: Simon-Bolivar-Straße, Eigene Darstellung
- Abb. 73: Parallelschließung Senator-Apelt-Straße, Eigene Darstellung
- Abb. 74: Knotenpunkt Woltmershausener Tunnel, Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Herr Dr. Kumpfer
- Abb. 75: Einzugsbereiche Buslinien, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 76: Die drei wichtigsten Themen für die Entwicklung im Vorderen Woltmershausen, Eigene Darstellung
- Abb. 77: Idee des Gleisparks, Eigene Darstellung
- Abb. 78: Strukturebende Elemente, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 79: Produktive Stadt, beispielhafte Darstellung von Nicht-Wohnnutzungen und Dachnutzungen, Eigene Darstellung
- Abb. 80: Einbindung des Gleisparks in die neuen Quartiere, Eigene Darstellung
- Abb. 81: Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 82 : Zielszenario Modal Split, Eigene Darstellung, Quelle VEP Bremen, Seite 120
- Abb. 83: Teilquartiere, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 84: Teilquartier Am Gasometer, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 85: Tabakquartier, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 86: Technikquartier, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 87: Tonnenhalle, Eigene Darstellung
- Abb. 88: Gleisparkquartier, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen
- Abb. 89: Gewerbehof in Augsburg, Scheel Ingenieure, Friedberg
- Abb. 90: Weltgewerbehof Hamburg, Wilhelmsburg, IBA Hamburg GmbH / Martin Kunze, Hamburg
- Abb. 91: Masterplan, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 92: Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 93: Verortung Lupen, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 94: Gestaltung Freiräume - Die Fabrik, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 95: Gestaltung Quartiersplatz, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 96: Gestaltung Quartierspark, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 97: Gestaltung Eingangsbereich der Tonnenhalle, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 98: Gestaltung Eingang Gleispark - Straße Am Gaswerk, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 99: Schemaskizze der Mobilitätsstation, Eigene Darstellung

Abb. 100: ÖPNV-Maßnahmenkonzept Stufe 1, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 101: ÖPNV-Maßnahmenkonzept Stufe 2, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 102: ÖPNV-Maßnahmenkonzept Stufe 3, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 103: Maßnahmen Radverkehr, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 104: Maßnahmen MIV, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 105: Maßnahmenübersicht, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Abb. 106: Ideen der swb für ein Klimakonzept, swb AG, Bremen

Abb. 107: Gewerbliche Erdgeschosszonen, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

### **Abbildungen Zwischenseiten**

Titel: Studio B, GmbH

Kap. 1: Datenquelle unbekannt

Kap. 2: Eigene Darstellung

Kap. 3: Eigene Darstellung

Kap. 4: Freie Hansestadt Bremen, SKUMS, Frau Bettin

Kap. 5: Eigene Darstellung

Kap. 6: Eigene Darstellung

Kap. 7: Eigene Darstellung

Kap. 8: swb AG, Bremen

Kap. 9: Eigene Darstellung

Kap. 10: Eigene Darstellung

Kap. 12: Eigene Darstellung



## 10.2. Literaturverzeichnis

- Andreas Feldtkeller (2016): Warum die Mischung von Wohnen und Gewerbe nicht vorankommt – und was man dagegen tun könnte. Hrsg. Bauwelt 35.2016.
- Arbeitsgemeinschaft Architektengruppe Lepère und Partner GbR (2001): Woltmershauser Straße, Städtebauliches Konzept. Bremen
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2019): Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten. Bonn.
- Büro für Flächengestaltung und Landschaftsplanung Marlies Meyer, + L.-Arch. Hubertus Duhme, L.-Arch. BDLA (1980): Stadtgestalterische Untersuchungen in dem zentralen Bereich des Stadtteils Woltmershausen. Freie Hansestadt Bremen.
- Carola Scholz (2019): Die Produktion der Zukunft wird wieder urban sein. Hrsg. PLANERIN Heft 5\_19
- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2015): Nutzungsmischung und soziale Vielfalt im Stadtquartier – Bestandsaufnahme, Beispiele, Steuerungsbedarf. Bergische Universität Wuppertal.
- Freie Hansestadt Bremen, (2003): Stadtteilkonzept Woltmershausen. Hrsg. Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
- Freie Hansestadt Bremen (2015): Landschaftsprogramm Bremen 2015. Hrsg. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.
- GEO-NET Umweltconsulting GmbH (2013): Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Bremen. Hannover.
- Hochbaudepartment der Stadt Zürich, Amt für Städtebau (2000): Entwicklungskonzept Zürich West, Kooperative Entwicklungsplanung.
- Junker und Kruse Stadtforschung / Planung (2009): Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept für die Freie Hansestadt Bremen.
- Landeshauptstadt Stuttgart – Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (2015): Symposiumsdokumentation DIE PRODUKTIVE STADT.
- Linn Holthey (2018): Die produktive Stadt: Wie Industrie 4.0 das Standortwahlverhalten verändert. Unter: [stadtundwirtschaft.regioconsult-berlin.de/die-produktive-stadt-wie-industrie-4-0-das-standortwahlverhalten-veraendert/](http://stadtundwirtschaft.regioconsult-berlin.de/die-produktive-stadt-wie-industrie-4-0-das-standortwahlverhalten-veraendert/) (Zugriff: 21.10.2019)
- Machleidt + Partner, Büro für Städtebau (1999): Entwicklungskonzept Gaswerksgelände Bremen Woltmershausen. swb AG
- Nils Ballhausen (2019): New Mix in the Block. Unter: <https://www.dabonline.de/2019/02/23/wohnungsbau-urban-mischung-arbeiten/> (Zugriff: 21.10.2019)
- Planungsgruppe grün – köhler sprötge storz (2001): Woltmershausen und die Weser, Konzept für eine Aufwertung des Uferbereichs. Hrsg. Freie Hansestadt Bremen, Amt für Stadtplanung und Bauordnung.
- Silvia Forlati, Christian Peer (2017): Mischung Possible! Wege zur zukunftsfähigen Nutzungsmischung. 2. Auflage. TU Wien
- Robert Temel (2016): Gemischte Nutzung: Geht das? Hrsg. Bauwelt 35.2016
- TÜV NORD Umweltschutz GmbH (2019): Gutachtliche Stellungnahme über Geruchsemissionen und -immissionen eines Abwasserpumpwerks in Bremen-Woltmershausen
- WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2013): Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen 2020. Hrsg. Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen.

# 11. Anhang Karten

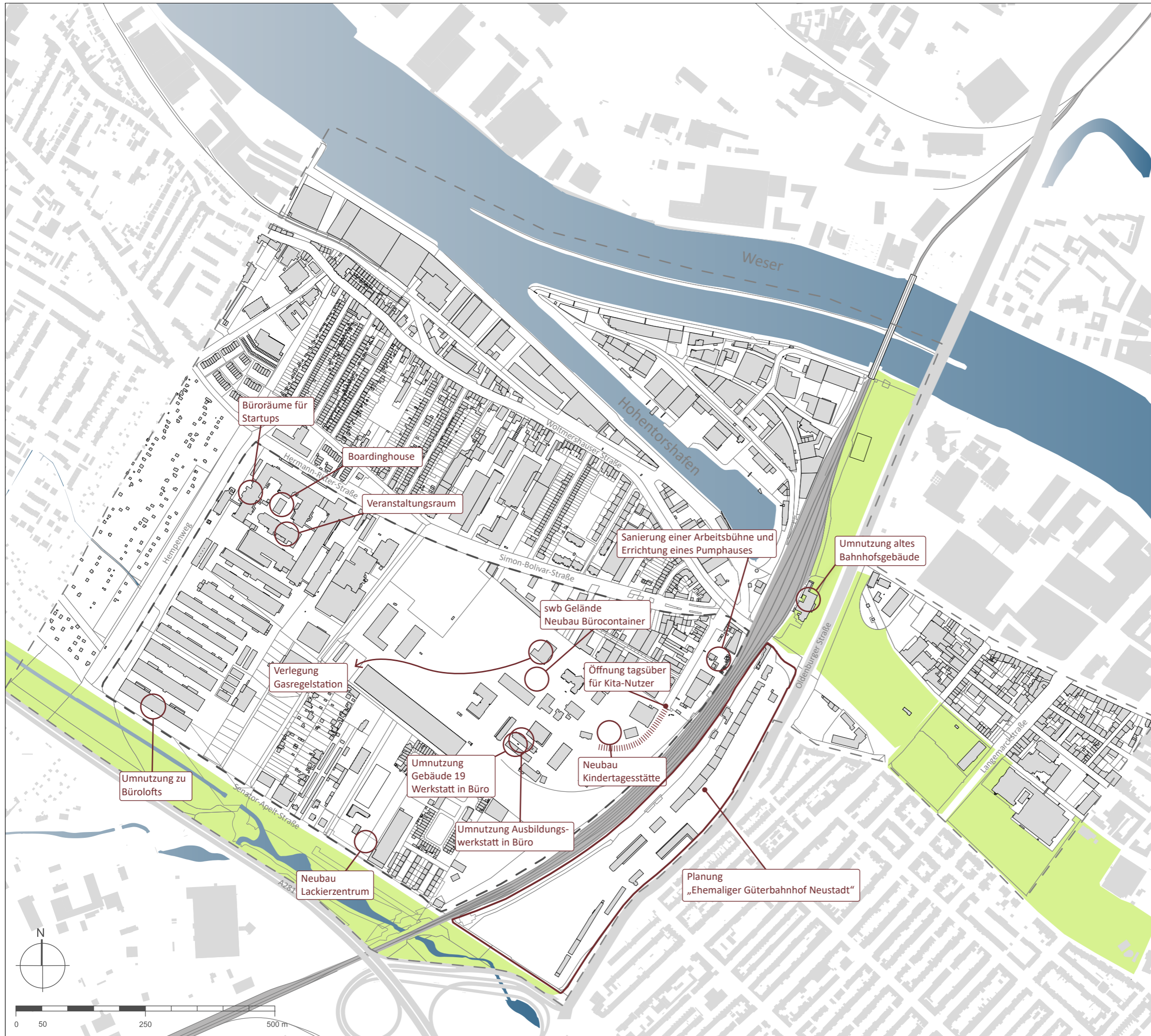


Karten im Bericht:

- Karte 1: Betrachtungsraum - Nutzungen
- Karte 2: Betrachtungsraum - Potentiale und besondere Orte
- Karte 3: Betrachtungsraum - Restriktionen, Mängel und Konflikte
- Karte 4: Masterplan

Zusätzliche planerische Analysekarten:

- Karte 5: Betrachtungsraum - aktuelle Entwicklungen
- Karte 6: Betrachtungsraum - Verflechtungen
- Karte 7: Plangebiet - Nutzungen
- Karte 8: Betrachtungsraum - Verkehr und Vernetzung

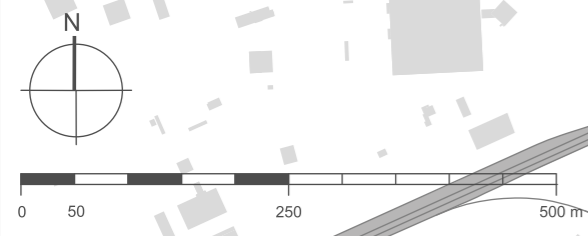


- Einzelprojekte
- Temporäre Öffnung der Zufahrt swb
- Plangebiet „Ehemaliger Güterbahnhof Neustadt“

- Basis**
- Betrachtungsraum
  - Plangebiet
  - Wasserflächen
  - Grünflächen
  - Bahndamm

Hansestadt Bremen  
 Masterplan Entwicklungsgebiet  
 Vorderes Woltmershausen

**Karte 5: Betrachtungsraum -  
 Aktuelle Entwicklungen**  
 im Original M 1:5000 (A2)





- Zielorte**
- Hochschule
  - Schule
  - KiTa
  - Kirche
  - Sport- /Freizeiteinrichtung
  - Kinderspielplatz
  - Nahversorgungszentrum
  - Zielort außerhalb des Betrachtungsraumes
- Verbindungsräume**
- Öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen
  - Stadtplatz
  - Haupt-Fuß- und Radwegeverbindung
  - Fußwegeverbindung
  - Treppe
  - Bahnhof Neustadt
  - Tramhaltestelle
  - Bushaltestelle
  - Einzugsbereich der Haltestellen (Tram: 500 m, Bus: 300 m)
- Basis**
- Betrachtungsraum
  - Plangebiet
  - Wasserflächen
  - Grünflächen
  - Bahndamm
- Hansestadt Bremen  
 Masterplan Entwicklungsgebiet  
 Vorderes Woltmershausen

**Karte 6: Betrachtungsraum - Verflechtungen**  
 im Original M 1:5000 (A2)



**Gewerbliche Nutzung**

- Büro / Verwaltung
- Produktion / Handwerk / Werkstatt / Kfz-Gewerbe
- Lager

**Wohnen**

- Wohnen

**Versorgung**

- Gastronomie
- Nahversorgung / Einzelhandel

**Soziales / Sport**

- Kita / Familienzentrum
- Sportcenter

**Sonstiges**

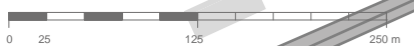
- Ver- und Entsorgung
- Leerstand
- Funkmast

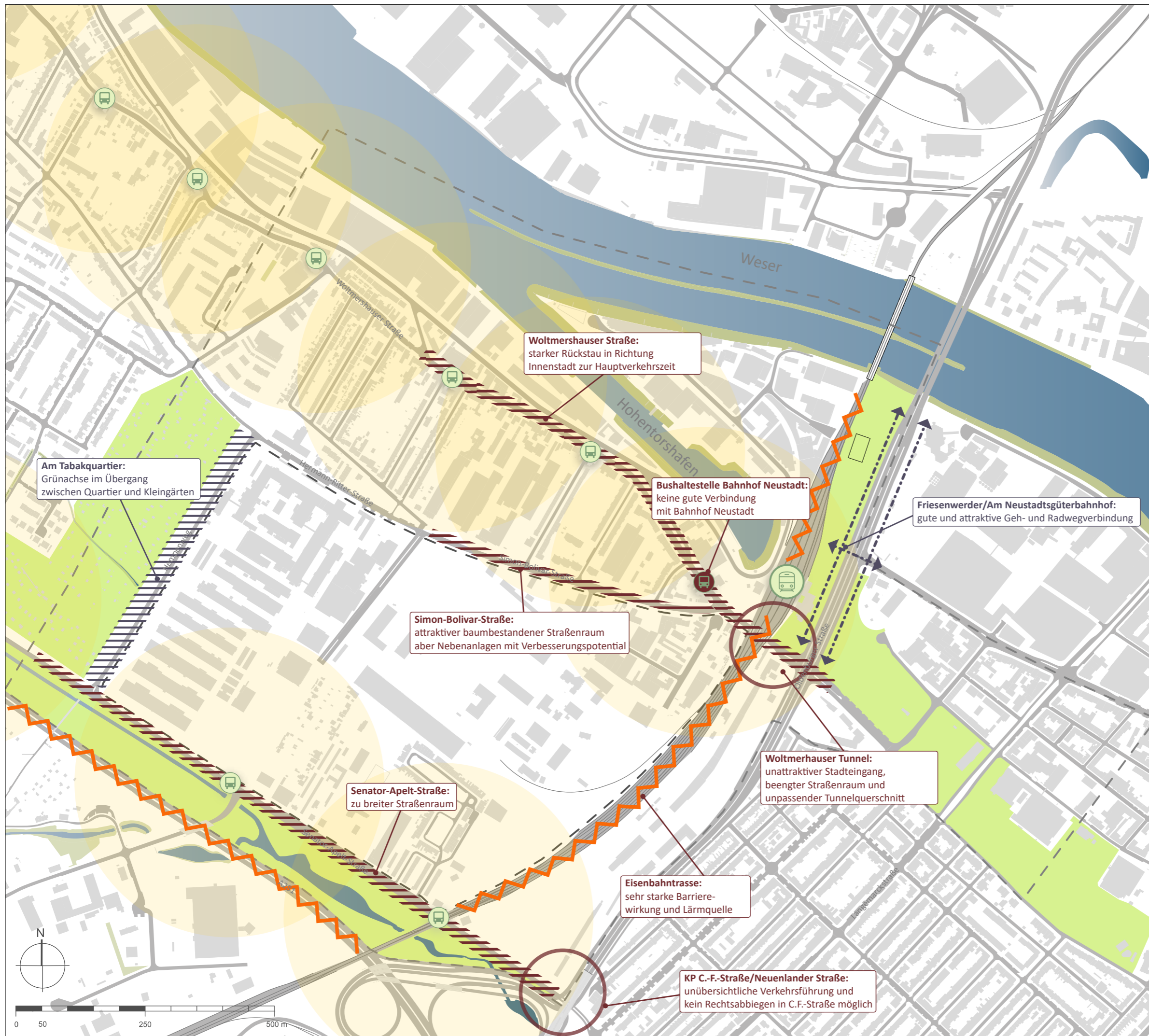
**Basis**

- Plangebiet
- Wasserflächen
- Grünflächen
- Bahndamm

Hansestadt Bremen  
 Masterplan Entwicklungsgebiet  
 Vorderes Woltmershausen

**Karte 7: Plangebiet - Nutzungen**  
 im Original M 1:2500 (A1)



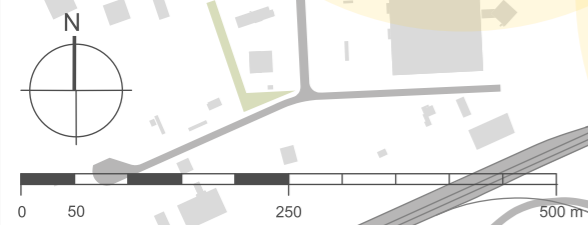


- Verkehr und Vernetzung**
- Defizite**
- Straße mit Defiziten
  - Bushaltestelle mit Defiziten
  - Bereich mit Defiziten
  - Erhebliche Verkehrslärmbelastung und Barrieren
- Vernetzungspunkte**
- Bahnhof Neustadt
  - Bushaltestelle
  - Einzugsbereich der Haltestellen (Bus: 300 m)
- Potentiale**
- attraktiver Bereich
  - attraktive Fuß- und Radwegverbindung

- Basis**
- Betrachtungsraum
  - Plangebiet
  - Wasserflächen
  - Grünflächen
  - Bahndamm

Hansstadt Bremen  
 Masterplan Entwicklungsgebiet  
 Vorderes Woltmershausen

**Karte 8: Betrachtungsraum -  
 Verkehr und Vernetzung**  
 im Original M 1:5000 (A2)





## Impressum

Auftraggeberin

Stadtgemeinde Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,  
Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS)  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE)  
Zweite Schlachtepforte 3  
28195 Bremen

---

Auftragnehmer

ELBBERG Stadtplanung  
Kruse und Rathje Partnerschaft mbB  
Architekt und Stadtplaner  
Straßenbahnring 13  
20251 Hamburg

Bruun & Möllers GmbH & Co. KG  
Ernst-Merck-Straße 12-14  
20099 Hamburg

BPR Künne und Partner  
Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB  
Ostertorstraße 38/39  
28195 Bremen

Bremen 02/2020

**S t e l l u n g n a h m e  
des Beirates Woltmershausen  
vom 06.01.2020**

**zum Masterplan Vorderes Woltmershausen**

**I. Allgemein**

Der Beirat Woltmershausen begrüßt die Planungen zum Masterplan für das Vordere Woltmershausen. Es gab ein sehr gutes Beteiligungsverfahren für die Bevölkerung des Stadtteils, die betroffenen Betriebe, die Anwohner des Schriefersweges und mit dem Beirat.

Den Grundsatz der Planer, eine Flexibilität der Bepanung in den verschiedenen Phasen zu erhalten, um auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren zu können, erachten wir für sehr klug und unterstützen ihn. Wir fordern in diesem Sinne die beteiligten Behörden auf, den Beirat kontinuierlich und zeitnah über alle neuen Entwicklungen auf dem Laufenden zu halten und einzubeziehen. Der Beirat wird auch von sich aus mit dem neu eingerichteten Fachausschuss „Stadtentwicklung Vorderes Woltmershausen“ diese Kontinuität unterstützen und einfordern.

Durch den Verkauf des ehemaligen Brinkmann-Geländes stehen privatwirtschaftliche Interessen nach zeitnaher Rentabilität und Umsetzung als treibende Kraft einer langwierigen öffentlichen Planung und Ressourcenbeschaffung entgegen. In diesem Spannungsfeld fordern wir Senat und Bürgerschaft auf, alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Infrastruktur des Stadtteils im erforderlichen Tempo mit zu entwickeln. Mit dem GVZ und dem immer noch fehlenden Autobahnringchluss besteht nach wie vor direkt vor Ort ein Beispiel für nicht gelungene Verkehrsplanung.

Wir halten es für unabdingbar, dass für die Umsetzung des Masterplans Vorderes Woltmershausen mit dem Beirat Neustadt zusammengearbeitet wird. Dass bisher gut mit dem Investor kooperiert wurde, ist sehr deutlich. Diese Kooperation sollte nach unserer Ansicht erhalten bleiben in Bezug auf weitere Investoren.

Wie in der Beiratssitzung am 23.09.2019 bekannt wurde, stehen im zuständigen Referat der Baubehörde in nächster Zeit Pensionsabgänge an. Es ist unerlässlich, dass die für die Weiterentwicklung und Umsetzung des Masterplans Vorderes Woltmershausen erforderlichen Nachbesetzungen frühzeitig geplant und nahtlos – das heißt unmittelbar und ohne eine Zeitspanne der Vakanz – durchgeführt werden.

**II. Verkehr**

Grundsätzlich drängen wir auf eine Verringerung des intensiven LKW-Verkehrs in den Wohngebieten und deren Zufahrtsstraßen in Woltmershausen. Wir bitten zu berücksichtigen, dass es intensiven LKW-Verkehr im Stadtteil gibt und die Verkehrssituation auch für das Planungsgebiet



erschwert wird. In jedem Fall muss sich das Verkehrskonzept des Tabakquartiers einpassen in das Verkehrskonzept des Gesamtstadtteils.

Der Beirat begrüßt die Planungen für weitere Angebote von Car-Sharing und die Schaffung von Mobilität-Hubs im Masterplan-Gebiet, um die Nutzung von alternativen Verkehrsangeboten durch Bevölkerung und Gewerbe zu fördern.

## **1. Neuer Tunnel**

Neben der oben aufgelisteten Kooperation fordern wir die sofortige Bereitstellung von Planungsmitteln sowie deren Aufnahme in die Haushaltsplanungen der Folgejahre für den im Masterplan vorgesehenen Tunnel für den ÖPNV und Radverkehr in die Neustadt. Wir halten es nicht für ausreichend, diesen Tunnel erst in einer späteren Phase zu realisieren, sondern fordern seine sofortige Planung und Realisierung als Prämisse für jegliche weiteren Baugenehmigungen und -maßnahmen in unserem Stadtteil. Untermauert wird diese Forderung im Koalitionsvertrag (Seite 38).

## **2. Gaswerksgraben**

Die Durchfahrt der Straße „Am Gaswerksgraben“ zur Senator-Apelt-Straße ist nunmehr vor dem Baubeginn auf dem Gelände des Tabakquartiers fertigzustellen. Sie erschließt das Gebiet und bindet es in südliche Richtung an. Planungs- und Baukosten sind in den Haushalt 2020 einzustellen.

Um eine deutliche Entlastung des Pkw-Individualverkehrs im Bereich des Woltmershauser Tunnels zu ermöglichen, ist es notwendig, eine Querverbindung zwischen der Woltmershauser Straße und der Senator-Apelt-Straße zu schaffen. Die einzige Möglichkeit dafür besteht in einem Straßenneubau in gradliniger Fortführung des Gaswerksgrabens über die Simon-Bolivar-Straße hinaus Richtung Woltmershauser Straße. Diese Möglichkeit wird sich ergeben, sobald die dort angesiedelten Entsorgungsunternehmen (Sammlung von Papier und Kartonagen) ihre Tätigkeit einstellen. Das Land Bremen sollte dann umgehend von seinem Vorkaufsrecht Gebrauch machen.

## **3. Verbesserung vorhandener Zufahrten**

Momentan existieren drei Verbindungen:

- Der Woltmershauser Tunnel (unter der Eisenbahnbrücke hindurch)
- Die Achse Senator-Apelt-Straße / Carl-Francke-Straße / Neuenlander Straße über die „Picasso-Kreuzung“
- Ein Teilstück der A281 mit Anbindung nach Strom und ins GVZ sowie in die Neustadt.

Seit vielen Jahren fordert der Beirat Woltmershausen Verbesserungen der Anbindung an die Stadt. Diese geeigneten Maßnahmen im Bestand werden gefordert:

- Die Erhöhung und Verbreiterung des Woltmershauser Tunnels.
- Die Änderung der Verkehrsregeln für die „Picasso-Kreuzung“, so dass sowohl Zu- als auch Abfahrt auf die B6/B75 aus dem Stadtteil bzw. umgekehrt auch über diese Achse gewährleistet sind.
- Der Ringschluss der A281 mit Erschließung des Unterwesergebietes und Delmenhorsts durch die B212neu.

- Ein Radweg entlang der Weser mit Anschluss an die Große Sortillienstraße.

#### **4. Neue Brücke**

Im Koalitionsvertrag ist eine neue Weserbrücke vorgesehen (Seite 39). Die Planung sieht eine Fahrradbrücke vor. Wir sehen die Brücke als einen wichtigen Baustein für den Verkehrsfluss.

#### **5. ÖPNV**

Zur Erschließung des Masterplan-Gebietes reichen die vorhandenen Linien 24 und 63 (wie am 23.09.2019 präsentiert) nicht aus. Auch ein Ringverkehr mit Anschluss an die vorhandenen Linien ist nach unserer Ansicht ebenfalls nicht ausreichend, da beide Linien (insbesondere zu Stoßzeiten) jetzt schon überlastet sind. Wir sehen keine andere Lösung, als die zeitnahe Errichtung des o.g. neuen Tunnels für ÖPNV und Radverkehr und die Einrichtung einer neuen Linie durch diese Verbindung in die Neustadt. Ebenfalls denkbar wäre der Einsatz von Wasserbussen/Wassertaxis, um eine Erschließung des Masterplan-Gebietes über den Wasserweg zu gewährleisten.

#### **6. Radwege**

Entsprechend den Vorgaben des Masterplans soll der prozentuale Anteil des PKW- Verkehrs gegenüber dem Fahrradverkehr gemindert und eine Trennung der beiden herbeigeführt werden. Als logische Konsequenz werden mehr Fahrradwege mit Anbindung an die Stadt benötigt. Neben der seit Jahren vom Beirat geforderten Anbindung an die Große Sortillienstraße mit einem Weser-Radweg (vgl. Koalitionsvertrag Seite 40), fordern wir dringlich einen Radweg durch den neu zu errichtenden Tunnel für den ÖPNV in die Neustadt (vgl. Punkt II 1.).

#### **7. Überörtliche Verkehre**

Das Gebiet des Masterplans als Mischgebiet aus Wohnen und Gewerbe ist nicht zuletzt auch an überörtliche Verkehrsnetze anzubinden. Dabei ist an die A281 mit B212neu und die B6/B75 zu denken, aber auch an das Güterverkehrszentrum (GVZ) und den Unterweser-Raum. Wir schlagen daher die Einrichtung einer Regionalkonferenz vor, die die genannten Gebiete umfasst.

### **III. Gebäude**

#### **1. Geschosshöhen**

Wir halten die Gebäudeplanung mit Geschosshöhen von 4 bis 6 Geschossen für richtig. Vereinzelte Hochpunkte (Gebäude mit Geschosshöhen von bis zu 10 Etagen), wie sie im Masterplan an bestimmten Orten angedacht sind, können wir uns vorstellen, solange ihre Anzahl auf wenige (etwa 2-3 Gebäude) beschränkt ist.

#### **2. Umwelt- und Klimaschutz**

Aufgrund der Notwendigkeiten zum Klimaschutz sind auch spezifische, nachhaltige Maßnahmen für die Gebäude festzulegen. Vorrangige Maßnahmen sind:

- Die zu errichtende Bebauung sollte einen sehr niedrigen Verbrauch an fossilen Brennstoffen aufweisen. Der Beirat erwartet aber grundsätzlich den Einsatz vom Passivhausstandard.

- Die Begrünung von Dächern sowie die Begrünung von nicht bebauten Grundstücksflächen sollte, wie im Begrünungsortsgesetz Bremen vorgeschrieben, ausgeführt werden.

### **3. Altlasten**

Durch die Nutzung des Geländes ist davon auszugehen, dass erhebliche Rückstände des Kokei-Betriebs im Boden vorzufinden sein werden. Darüber hinaus wird man zumindest im Altbestand der Gebäude auch andere Substanzen finden (bspw. Asbest). Der Beirat fordert Einblick in das Bodengutachten mit Erläuterung durch den Gutachter und in das Asbestkataster.

### **4. Lärm**

Der Lärm im Bereich des gesamten Plangebietes ist auf ein Minimum zu begrenzen. Die entsprechende Prognose eines Lärmgutachtens ist dem Beirat zur Kenntnis zu bringen.

## **IV. Infrastruktur, öffentliche Einrichtungen**

Die Versorgung der Bürger und Gewerbe mit vielfältigen Dienstleistungen und Einzelhandel, gastronomischen und kulturellen Angeboten, sowie die ärztliche Versorgung im Stadtteil Woltmershausen ist mangelhaft und hat sich in den letzten Jahren eher verschlechtert als verbessert. Wir als Beirat legen einerseits große Hoffnung auf die Entstehung neuer Angebote im Masterplan-Gebiet und hoffen andererseits auf einen Impuls, der über das Masterplan-Gebiet hinaus wirkt und hilft, Gastronomie, Einzelhandel, Kultur, Dienstleistungen und Ärztliche Versorgung im gesamten Stadtteil zu beleben und zu stärken. Wir sind in Woltmershausen beispiellos schlecht ausgestattet und insofern ist unsere Hoffnung hier enorm.

### **1. Grundschule und Kita**

Mit den Planungen zur Grundschule und Kita ist schnellstmöglich zu beginnen, da diese Einrichtungen bereits mit dem Einzug der ersten Mieter oder Eigentümer im Planungsbereich fertiggestellt sein und den Betrieb aufgenommen haben müssen. Der geplante Standort wird sehr begrüßt!

Auf folgende offene Fragen erbittet der Beirat zeitnahe Antworten:

- Ist die Finanzierung zum Ankauf der Fläche bis zum oben geforderten Zeitpunkt möglich?
- Welche Erkenntnisse gibt es zu möglichen Kontaminierungen an diesem Standort?
- Gibt es eine Ersatzfläche und falls ja, welche, für den Fall, dass die Realisierung am geplanten Standort nicht möglich ist?

### **2. Schwimmbad**

Wir sprechen uns für den Erhalt des ehemaligen Brinkmann-Schwimmbades aus. Wir bitten um eine qualifizierte Einschätzung zu dieser Immobilie und zur Bausubstanz, um auf dieser Basis gemeinsam mit weiteren Gremien über die Zukunft dieses besonderen Angebotes im Stadtteil planen zu können.

### **3. Tonnenhalle**

Ebenso wie die an der Erstellung des Masterplans Beteiligten sehen wir das große Potential der ehemaligen Tonnenhalle für das Plangebiet und den ganzen Stadtteil. Wir wünschen uns weitere Workshops, in denen mit allen Beteiligten und Interessierten kreative und innovative Ideen zu ihrer Nutzung entwickelt werden, beispielsweise für Sportangebote mit Bezug zur zukünftigen Berufsschule.

### **4. Berufsschule**

Der Beirat begrüßt die vorgesehene Ansiedlung einer Berufsschule als Bereicherung für den Stadtteil und bittet auch hier darum, in die weiteren Planungen mit einbezogen zu werden.

## **V. Grünflächen**

### **1. Planungskosten**

Ebenso wie für die unter I. benannten Aspekte, sind auch für die Freiflächen als Gemeinschaftsbereiche ohne privatwirtschaftliche Interessen zeitnahe personelle und finanzielle Ressourcen für Planung und Umsetzung vom Senat zur Verfügung zu stellen. Wir fordern, diese in die aktuelle Haushaltsaufstellung einfließen zu lassen.

### **2. Gleispark**

Die Schaffung einer Grünfläche im vorderen Teil des Masterplan-Gebietes namens „Gleispark“ und die Idee, dass hier ein durchgängiges grünes Band die Stadt durchzieht, erhielt bei den Bürgerinnen und Bürgern großen Zuspruch. Auch der Beirat ist begeistert von dieser Idee und wünscht sich eine schrittweise Realisierung dieses „Gleisparks“.

## **VI. Ressourcen**

Der Beirat Woltmershausen fordert den Senat auf, für alle oben benannten Punkte ausreichende

a) Planungsmittel sowie

b) personelle Ausstattung

in den zuständigen Ressorts vorzuhalten, um unnötige Verzögerungen zu verhindern.

Bereits für die Haushaltsaufstellung 2020/21 ist entsprechend zu planen!

*(einstimmig)*

*gez. Czichon*

Annemarie Czichon  
(Ortsamtsleiterin)