

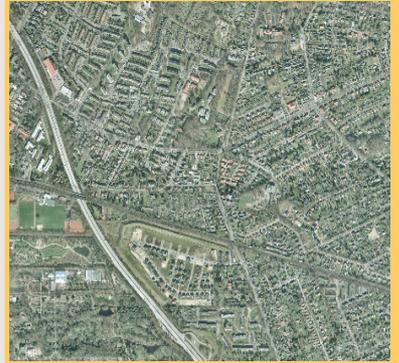
Landschaftsprogramm Bremen

Fachbeitrag Landschafts- und Freiraumerleben

Teil 2: Stadtteilbezogene Beschreibung und Bewertung

Auftraggeber:

Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa



Planungsgruppe Umwelt

Landschaftsprogramm Bremen

Fachbeitrag Landschafts- und Freiraumerleben

Teil 2: Stadtteilbezogene Beschreibung und Bewertung

Auftraggeber:

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

Erstellt durch:

Planungsgruppe Umwelt
Stiftstraße 12
30159 Hannover
Tel.: 0511/ 51 94 97 81 Fax: 0511/ 51 94 97 83
e-mail: d.kraetzschmer@planungsgruppe-umwelt.de

Bearbeitung:

Dipl. – Ing. Dietrich Kraetzschmer
Dipl. – Ing. Irmgard Peters

Kartographie:

Dipl. Geogr. Martina Laske
Dipl. - Ing. Matthias Milesi
Dipl. Geogr. cand. Martina Folkers

Hannover, im Juni 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Aufbau der Dokumentation.....	1
2	Das Stadt – Landschaftsbild der Bremer Stadtteile.....	2
2.1	Blumenthal	2
2.2	Veogesack.....	6
2.3	Burg–Lesum	10
2.4	Häfen.....	15
2.5	Gröpelingen.....	18
2.6	Walle	22
2.7	Findorff	25
2.8	Blockland.....	28
2.9	Horn – Lehe.....	31
2.10	Schwachhausen	36
2.11	Mitte.....	39
2.12	Östliche Vorstadt	42
2.13	Vahr.....	44
2.14	Borgfeld	47
2.15	Oberneuland.....	50
2.16	Osterholz	53
2.17	Hemelingen	57
2.18	Obervieland	63
2.19	Neustadt.....	67
2.20	Woltmershausen.....	72
2.21	Huchting	74
2.22	Strom.....	77
2.23	Seehausen	79

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Überdimensionierte Straße in Lüssum–Bockhorn	4
Abb. 2:	Kraftwerk Farge.....	4
Abb. 3:	Weseridylle Gewerbegebiet Farge	6
Abb. 4:	Weserstraße in Vegesack	7
Abb. 5:	„Am Grohner Stern“	9
Abb. 6:	Dörflicher Straßenverlauf in Lesum.....	11
Abb. 7:	Geschosswohnungsbau in Lesum.....	12
Abb. 8:	Grambker See	13
Abb. 9:	Bremer Industriedöfen	16
Abb. 10:	Zugang vom OT Lindenhof in Richtung Waterfront	19
Abb. 11:	Geschosswohnungsbau mit geringem Erlebniswert in Gröpelingen ..	20
Abb. 12:	Hochwertige Wohnanlage im OT Ohlenhof.....	21
Abb. 13:	Blockrandbebauung in Walle	23
Abb. 14:	Blick in den "Osterfeuerbergerring".....	24
Abb. 15:	Kleinsiedlung an der "Innsbrucker Straße"/"Utbremer Ring"	26
Abb. 16:	Grünzug mit Fleet im Wohngebiet „Weidendamm III“	27
Abb. 17:	Alte Hofstelle im Blockland.....	29
Abb. 18:	Kleinsiedlung an der „Lilienthaler Heerstraße“.....	32
Abb. 19:	Positive Wirkung des Baumbestandes in der Lilienthaler Heerstraße	33
Abb. 20:	Geschosswohnungsbau „Im Leher Feld“	33
Abb. 21:	Grünzug an der Kleinen Wümme südlich des Unigeländes	35
Abb. 22:	Benqueplatz in Schwachhausen	38
Abb. 23:	Weserpromenade an der Schlachte mit Blick Richtung Stadtmitte	39
Abb. 24:	Kunsthalle am Wallgraben	40
Abb. 25:	Ostertorviertel	41

Abb. 26:	Geschosswohnungsbau in der Neuen Vahr Süd	45
Abb. 27:	Gute Durchgrünung der Neuen Vahr.....	46
Abb. 28:	Dorfkern von Borgfeld	48
Abb. 29:	Grünzug im Neubaugebiet Borgfeld Ost.....	49
Abb. 30:	Landgut mit Parkanlage in Oberneuland	51
Abb. 31:	Straße „Am Holler Deich“	52
Abb. 32:	Relativ kleinteiliges Geschosswohnungsquartier im Blockdiek	54
Abb. 33:	Aufeinandertreffen unterschiedlicher Siedlungstypen in Tenever	55
Abb. 34:	Alte Baumallee auf dem Gelände der Egestorf Stiftung	55
Abb. 35:	Perspektive auf die prägenden Strukturen von Hemelingen	58
Abb. 36:	Wohnanlage östlich der „Georg–Bitter Straße“ in Hastedt.....	59
Abb. 37:	Wohnstraße in der „Wilhelm Busch Siedlung“ in Sebaldsbrück	59
Abb. 38:	Weserdeich in Hemelingen mit Gewerbe im Hintergrund.....	60
Abb. 39:	Blockrandbebauung im alten Ortskern von Hemelingen	61
Abb. 40:	Siedlung an der Berginenlande in Kattenturm	64
Abb. 41:	Dorfkern von Arsten.....	65
Abb. 42:	Bremer – Haus Bebauung in Neustadt.....	69
Abb. 43:	Blick in die Gartenstadt Süd	69
Abb. 44:	Grünzug Werdersee.....	70
Abb. 45:	Siedlung am Deich in Rablinghausen.....	73
Abb. 46:	Geschosswohnungsbau in Huchting	75
Abb. 47:	Alte Hofstelle in Seehausen	80

1 Aufbau der Dokumentation

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa der Stadt Bremen hat die Planungsgruppe Umwelt im Frühjahr 2009 beauftragt, im Rahmen der Fortschreibung des Landschaftsprogramms (gem. § 5 BremNatSchG) für den Teilbereich der Stadtgemeinde Bremen einen Fachbeitrag zum Schutzgut „Landschaftsbild / Landschaftserlebnisfunktion“ zu erarbeiten. Mit diesem Fachbeitrag wird das Landschaftsbild im besiedelten und unbesiedelten Bereich erfasst und bewertet. Aufbauend auf den Erfassungs- und Bewertungsergebnissen werden Schutz- und Entwicklungsziele und –maßnahmen als Beitrag zum Ziel – und Maßnahmenkonzept des Landschaftsprogramms (LaPro) entwickelt.

Ausgehend von einer Auswertung diverser zur Verfügung gestellter Vorarbeiten und einer im April 2009 durchgeführten flächendeckenden Kartierung für den besiedelten Bereich der Stadt Bremen erfolgte eine flächendeckende Bewertung der Bedeutung für das Landschafts- und Freiraumerleben für das Stadtgebiet Bremen mit einer Größe von ca. 325 km². Aufgrund vorliegender Gutachten war der Außenbereich weniger intensiv zu untersuchen.

Der hier vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse der Bewertung für die Stadtteile Bremens. Er bildet eine Anlage zum Hauptbericht und ergänzt die kartographische Darstellung der Bewertungsergebnisse.

Es erfolgt eine zusammenfassende Darstellung je Stadtteil mit folgenden Bestandteilen:

- **Übersicht** zur Entstehung und Lage im gesamtstädtischen Zusammenhang,
- **Erlebniswert des besiedelten Bereichs:** Beschreibung und Bewertung der Besonderheiten, bezogen auf die unterschiedlichen Ortsteile und unter Einbeziehung der unbebauten Landschaft im Stadtteil, mit Beispielphotos,
- **Details:** Hinweise zu Durchgrünung und naturräumlicher Prägung des Siedlungsraumes, zum Einfluss prägender Einzelelemente („Landmarken“) und zur Vorbelastung,
- **Fazit / Zusammenfassung:** Darstellung besonderer Stärken bzw. Schwächen und von Risiken bzw. erkennbaren Entwicklungspotenzialen im Stadtteil als Beitrag zum Ziel – und Maßnahmenkonzept des Landschaftsprogramms.

2 Das Stadt – Landschaftsbild der Bremer Stadtteile

2.1 Blumenthal

Übersicht



Blumenthal ist geprägt durch seine extreme Randlage innerhalb der Stadt Bremen. Nur im östlichen Stadtteilgebiet grenzt Blumenthal an Vegesack, am weit größeren Abschnitt der Stadtteilgrenze schließen die niedersächsischen Gemeinden Schwanewede, Berne und Lemwerder an.

Unmittelbare Siedlungsübergänge zum Bremer Umland existieren entlang der Straßenzüge "Rekumer" und "Schwaneweder Straße". Ein räumlich-funktionaler Zusammenhang des Siedlungskörpers in Richtung Bremen – Vegesack besteht lediglich entlang der Weser mit einer gewerblich-industriell geprägten Zone.

Blumenthal besteht aus zwei Siedlungsachsen, die sich ausgehend vom historische Siedlungskern im Ortsteil Blumenthal einerseits orientiert an der Weser, andererseits vom Flusslauf abgewandt in Richtung Schwanewede entwickelt haben. Von Ortsteil Blumenthal über Rönnebeck und Farge bis Rekum hat sich die heutige Siedlungsstruktur durch Zusammenwachsen der ursprünglich entlang der Geestkante des Wesertales bestehenden dörflichen Ansiedlungen gebildet. Entlang der nördlich ausgerichteten Siedlungsachse hat sich mit dem Ortsteil Lüssum – Bockhorn ein großer zusammenhängender Siedlungskomplex entwickelt (FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2007a). Die beiden Siedlungsabschnitte umschließen den Freiraum der Rekumer Geest und Neuenkirchener Heide. Östlich von Blumenthal und Lüssum-Bockhorn schließt sich der Freiraumkeil der Blumenthaler Aue an.

Erlebniswirkung

Der Ortsteil Blumenthal als städtischer Kern des Stadtteils gruppiert sich um das gründerzeitliche Stadtteilzentrum. In Folge zahlreicher leerstehender Geschäfte wirkt es verödet. Die Wohnstandorte werden von älterer, teils verdichteter, in den Randbereichen auch locker angeordneter Einfamilienhausbebauung geprägt. Diese Quartiere weisen überwiegend eine hohe städtebauliche Konsistenz auf. Gleichzeitig haben die Privatgärten durch eine vielfältige Gestaltung und teilweise auch durch ihren Baumbestand einen prägenden Einfluss auf die Grünausstattung. Die meist hohe Bedeutung der Quartiere für das Freiraumerleben ergibt sich überwiegend aus der städtebaulichen Bewertung. Im Bereich des städtischen Kerns kommt der Einfluss des Reliefs hinzu, so dass sich hier eine sehr

hohe Bedeutung ergibt. Jüngere Einfamilienhaus- bzw. Reihenhausbereiche finden sich im Übergang zu den angrenzenden Ortsteilen. Aufgrund fehlender städtebaulicher Konsistenz, teils auch einer mäßigen Grünausstattung besteht hier insgesamt eine mittlere Bedeutung.

Auch Rönnebeck wird von überwiegend älteren Einfamilienhausbereichen geprägt. Aufgrund der hier überwiegend beeinträchtigten städtebaulichen Konsistenz in Zusammenhang mit einer durchschnittlichen Qualität der Grünausstattung ergibt sich zumeist eine mittlere Bedeutung. Hervorzuheben ist die Bebauung entlang des Geesthanges zur Weserniederung, die sich aus dörflichem Ursprung entwickelt hat. Die teils noch vorhandenen ursprünglichen Siedlungsteile führen, zusammen mit der villenartigen neueren Bebauung, der teils hervorragenden Grünausstattung mit hohem Bestand alter Ortsbild prägender Bäume und dem hier wirksamen Reliefeinfluss (Rönnebecker Weserhang) und der Weserlage mit teils fernwirksamen Sichtbeziehungen zu einer sehr hohen Bedeutung.

Die Ortsteile Farge und Rekum sind durch einen Freiraumkeil und die dort entstehende B 74n von Rönnebeck/Blumenthal getrennt. Beide Ortsteile werden von den noch erhaltenen dörflichen Siedlungsteilen geprägt. Insbesondere gilt dies für Rekum, wo die dörflichen Bau- und Vegetationsstrukturen noch sehr präsent sind. Besondere Fernwirksamkeit entfaltet die oberhalb des Ortes gelegene Rekamer Mühle. Hier wirkt zudem der Übergang zur Weserniederung prägend mit dem dort gelegenen, aufgrund seiner historischen Bedeutung und Größe hervorzuhebenden Bunker Valentin, so dass sich eine sehr hohe Bedeutung ergibt. Hingegen weist Farge aufgrund stärker wirksamer Überprägung des dörflichen Ursprungs lediglich eine hohe Bedeutung auf. Jüngere Siedlungsbereiche im Bereich der Siedlungsachse weisen aufgrund einer hohen städtebaulichen Konsistenz zumeist ebenso eine hohe Bedeutung auf, während die in randlicher Lage gelegenen Wohnbereiche eine mittlere Bedeutung haben.

Der Ortsteil Lüssum – Bockhorn wird überwiegend von großen Einfamilienhausbereichen der Nachkriegszeit geprägt, die aufgrund einer teils mäßigen Grünausstattung der Privatgärten bei Fehlen von Grünflächen oder Durchgrünung des Straßenraums überwiegend eine mittlere bis geringe Bedeutung haben. Für die großen, jedoch abseits der HAUPTerschließungsstraßen entstandenen geschlossenen Geschosswohnungsbauquartiere u. a. des „Lüssumer Rings“ / „Lüssumer Heide“ mit ihren halböffentlichen Freiflächen ergibt sich aufgrund der teils nicht optimal integrierten städtebaulichen Lage bei einer durchschnittlich, teils auch unterdurchschnittlich ausgeprägten Grünausstattung eine mittlere, teils geringe Bedeutung. Aufgrund ihres Charakters als „Hinterbebauung“ sind diese Bereiche im Ortsbild teils vergleichsweise wenig präsent.

Die Gewerbe- und Industriegebiete konzentrieren sich überwiegend entlang der Weser und erschweren vielfach den Zugang zum Fluss. Hervorzuheben sind

- die teils denkmalgeschützten Gebäude der Bremer Wollkämmerei (BWK),
- die gute Durchgrünung des Gewerbegebietes Blumenthal/Rönnebeck,

- der für das Freiraumerleben problematische Standort des Kraftwerks Farge.

Die Bedeutung von Straßenbäumen oder anderen Grünstrukturen im öffentlichen Straßenraum tritt bis auf die durch Lindenalleen geprägten Haupteerschließungsstraßen in den Ortsteilen Lüssum–Bockhorn und Rehum zurück. Öffentliche oder halböffentliche Grünflächen fehlen weitgehend. Hervorzuheben ist der Bereich „Bahrsplate“ mit Rönnebecker Hafen als einzige nennenswerte öffentliche Grünfläche und derzeit einziger Abschnitt im Ortsteil Blumenthal, der direkten Zugang zum Weserufer erlaubt.



Abb. 1:
Überdimensionierte Straße in
Lüssum–Bockhorn



Abb. 2:
Kraftwerk Farge

Blumenthal weist **landschaftliche Bezüge** unterschiedlichsten Charakters auf. Die Weserlage mit insgesamt vielfältigem Charakter hat für Rönnebeck (besiedeltes Geestufer mit hohem Anteil alten, naturräumlich bestimmtem Baumbestand und Fernsicht auf die Weserniederung) und Rehum (naturnaher Niederungscharakter, teils bewaldet mit Übergang zur offenen Marsch und Bunker Valentin als Besonderheit) eine herausragende Bedeutung, während das Weserufer im Abschnitt Farge nur punktuell zugänglich ist. Qualität und Zugänglichkeit der Frei-

räume des Geestbachtals der Blumentaler Aue sind gut. Der Mündungsbereich südlich der B 74n / Wätjens Park weist mit seinem Charakter als Waldpark eine hohe Bedeutung auf, ist jedoch zugleich durch die querende Verkehrswege sowie angrenzende Industrieflächen von seinem städtischen und landschaftlichen Umfeld stark isoliert. Der Landschaftsraum der Rekumer Geest und Neuenkirchener Heide (sog. WiFo-Gelände) ist zu einem überwiegenden Teil komplett unzugänglich. Die Freiraumqualität im zugänglichen Teil der Rekumer Geest ist gering.

Hervorzuhebende **Einzelemente** sind

- der Blumenthaler Wasserturm
- die Gebäude der BWK
- die Rekumer Mühle
- der Bunker Valentin.

Als **Vorbelastungen** sind relevant:

- Zerschneidungswirkungen durch die B 74n
- Das Kraftwerk Farge mit den dazugehörigen Freileitungen in direkter Benachbarung zum historischen Ortskern von Farge und der Weserfähre.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Offene Lage zur Weser mit durchgängiger Erschließung durch Rad- bzw. Fußwege im Bereich Rönnebeck und (eingeschränkt) Blumenthal sowie zur Weserniederung in Rekum, Freiraumbezug östlich Blumenthal / Lüssum – Bockhorn, relativ gut erhaltene dörfliche Strukturen in Farge und insbes. Rekum als Besonderheit in Bremen, historischer Ortskern Blumenthal, Wätjens Park, besondere Einzelemente (Bunker Valentin).

Schwächen: fehlender Bezug zur Weser durch Industrie / Hafenanlagen im Bereich Blumenthal und Farge; fehlende Nutzbarkeit der Freiräume der Neuenkirchener Heide (Sperrgebiet); geringe Attraktivität der Rekumer Geest, extreme Störwirkung des Kraftwerks Farge, insgesamt vergleichsweise geringe Bedeutung für das Freiraumerleben im Ortsteil Lüssum – Bockhorn, Überlagerung unterschiedlicher Störeinflüsse im Bereich Farge aufgrund eingeschränkter Zugänglichkeit der Weser und der Neuenkirchener Heide sowie visueller Beeinträchtigung durch Kraftwerk und Freileitungen.

Risiken: längerfristige Verschlechterungsrisiken zu erkennen für Lüssum – Bockhorn (aufgrund Unternutzung von Baustrukturen und sozialer Entmischung) und Farge (Attraktivitätsverlust aufgrund der genannten Störeinflüsse), Bedeutungsverlust der städtischen Strukturen in Alt – Blumenthal, Gehölzentfernung auf dem Rönnebecker Geesthang

Potenziale: Weserlage der Altindustrieflächen der BWK und weiterer gewerblich genutzter Flächen (Rönnebeck, Farge – West): Aufgrund einer Unternutzung kann sich Umnutzungspotenzial ergeben so dass Zugänglichkeit und Qualität dieser Bereich verbessert werden können (vgl. Abb. 3), Aufwertung Rekumer

Geest, Entwicklungsfähigkeit der historischen Ortskerne Rekum und (mit Einschränkung) Farge, Schaffung eines durchgehenden Weserradwegs.



Abb. 3:
Weseridylle im Gewerbegebiet
Farge

2.2 Vegesack

Übersicht



Vegesack mit seinen Ortsteilen Fähr-Lobbendorf, Aumund-Hammersbeck, Schönebeck und Grohn bildet das Zentrum von Bremen – Nord und grenzt an die Stadtteile Blumenthal und Burg-Lesum. Im Norden und südlich der Weser schließt sich niedersächsisches Gebiet an.

Bedingt durch die großen altindustriellen Standorte weist der Stadtteil insgesamt einen vergleichsweise hohen Anteil an älteren Siedlungsflächen auf. Die historischen Hauptstraßen laufen radial auf das Stadtzentrum von Vegesack zu, so dass die angrenzenden Ortsteile einen deutlichen Bezug zum Zentrum Vegesack aufweisen. Vegesack hat, bedingt durch die Lage an der Weser mit dem alten Hafen und der teils erhaltenen historischen Hafenrandbebauung, Kapitänshäuser, seinem durch die Schifffahrt geprägten Selbstverständnis und nicht zuletzt durch die ehemalige Vulkan Werft eine maritimen Charakter. Die Weserfähre und das ehemalige Schulschiff Deutschland, das in Vegesack vor Anker gegangen ist, belegen dies, auch wenn die jüngere Entwicklung die reale Bedeutung der Hochseeschifffahrt in Vegesack hat zurückgehen lassen.

Erlebniswert

Der Ortsteil Vegesack ist mit seiner Fußgängerzone und den angrenzenden öffentlichen Gebäuden von den kernstädtischen Funktionen eines Mittelzentrums geprägt. Es grenzen ältere, teils verdichtete Einzelhausgebiete mit überwiegend villenartigem Charakter an. Die Bausubstanz weist insgesamt eine hohe Konsistenz auf. In den Randbereichen der Kernstadt, aber auch in Teilen derselben, ist die Durchgrünung durch vielgestaltige Gärten, teils mit hochwertigem altem Baumbestand und Straßenbäume ebenfalls gut, so dass sich überwiegend eine hohe Bedeutung für das Freiraumerleben ergibt. Besonders im Bereich des Stadtgartens und in den angrenzenden Quartieren wird die maritime Prägung Vegesacks erlebbar, verstärkt durch die Ausblicke, die sich aufgrund der erhöhten Lage der Stadt am Weserhang ergeben. Hier kommt dem Freiraumerleben eine sehr hohe Bedeutung zu.



Abb. 4:
Weserstraße in Vegesack

In Richtung Fähr – Lobbendorf schließen sich südlich der BAB 270 ältere Einzelhausbebauungen im Wechsel mit jüngeren Quartieren an. Kleinere Geschosswohnungsbaquartiere sind eingelagert. Die älteren Gebiete weisen aufgrund hoher Konsistenz und zumeist guter Durchgrünung eine überwiegend hohe Bedeutung auf, während die übrigen Gebiete überwiegend als mittel bewertet sind. Eingelagert sind der östliche Teil von Wätjens Park, der aufgrund des wertvollen alten Baumbestandes als Wald – Park einen eigenständigen Landschaftsraum bildet und die sich anschließenden neu gestalteten Grünflächen entlang des Weserhanges. Auch nördlich der BAB 270 prägen ältere Einzelhausgebiete hoher Konsistenz das Bild. Im Rahmen von Nachverdichtungen wurden hier jedoch mehrere kleine Quartiere mit Geschosswohnungsbau sowie Reihenhausbau entwickelt, die sich insgesamt unauffällig darstellen und eine mittlere Bewertung erhalten, teils jedoch eine unterdurchschnittliche Durchgrünung aufweisen.

Der Ortsteil Aumund nördlich der Hammersbecker Straße zeigt sich von großflächiger Einzelhausbebauung bestimmt. Die überwiegend seit 1950 entstandenen Quartiere weisen eine hohe Konsistenz auf. Die großen Gärten sind überwiegend als Nutzgärten gestaltet. Aufgrund der zugleich vielfach prägnanten Durchgrü-

nung der Straßenräume, weisen größere Flächen eine hohe Bedeutung auf. Eingelagert ist ein langgestrecktes, von Geschosswohnungsbau geprägtes Gebiet. Hier, sowie in Einzelhausquartieren geringerer Konsistenz, besteht eine mittlere Bedeutung für das Freiraumerleben.

Östlich der „Borchshöher Straße“ schließt sich beiderseits des unbebauten Talraums der Schönebecker Aue der Ortsteil Schönebeck mit großteils villenartiger Einzelhausbebauung, großen Gärten und prägendem Großbaumbestand an („Bremer Schweiz“). Aufgrund der sehr guten Durchgrünung und dem Reliefeinfluss zeigt sich entlang des Talraums und im Bereich des Schönebecker Schlosses eine hohe bis sehr hohe Bedeutung. Auch entlang der „Borchshöher Straße“ sowie des Schönebecker Kirchwegs besteht eine sehr hohe Bedeutung. Östlich der Schönebecker Aue ist ein größeres Quartier mit Reihenhaus- bzw. Geschosswohnungsbau eingelagert, welches aufgrund seiner hohen Durchgrünung und Freiraumqualität und einer städtebaulich gelungenen Einbindung hervorzuheben ist.

Der Ortsteil Grohn südöstlich des alten Hafens von Vegesack weist im Ortskern aufgrund der gewachsenen Strukturen mit kleinstädtischem Charakter und des Reliefeinflusses entlang der Geestkante zu Weser und Lesum mit Blick zum jenseits der Lesum gelegenen Werderland und in Richtung Lemwerder eine hohe – sehr hohe Bedeutung auf. Eine hohe Bedeutung hat auch das Wohnquartier am „Grohner Stern“ aufgrund der Konsistenz, Durchgrünung und nicht zuletzt der besonderen Anordnung. Hingegen wirkt das Geschosswohnungsbauquartier am Bahnhof Vegesack („Grohner Düne“) beeinträchtigend auf das Ortsbild. Der Abschluss nach St. Magnus wird von dem großen, einheitlich gestalteten Komplex der Jacobs Universität Bremen (JUB) gebildet, der jedoch die Durchgängigkeit des Stadtgefüges unterbricht.

Die Industrieflächen sind vielfach entlang der Weser angeordnet. Im Bereich Fähr- Lobbendorf (ehem. Werftgelände des Vulkan) sowie Grohn („Havenhööv“) wird der Zugang zur Weser durch Industrie- bzw. Dienstleistungsflächen gestört oder verhindert, wohingegen der Sportboothafen Grohn an der Lesum den maritimen Charakter erlebbar werden lässt. In Grohn finden sich –teils wenig genutzte– städtebaulich integrierte Altindustriestandorte. Darüber hinaus bilden kleinflächige Gewerbegebiete jüngerer Datums den Übergang der Ortsteile Vegesack und Aumund.

Insgesamt weist Vegesack eine gute **Durchgrünung** auf. Wesentlich hierfür sind die reichen Altbaumbestände sowohl im Straßenraum, als auch im Bereich der privaten Grünflächen, Parks sowie der Schulen. Hingegen tritt die Bedeutung der halböffentlichen Grünflächen des Geschosswohnungsbau im Stadtteil zurück.



Abb. 5:
„Am Grohner Stern“

Ein **landschaftlicher Bezug** des Stadtteils besteht nur teilträumlich. Hervorzuheben sind die steile Geestkante entlang des Wesertales und an der Lesum, als Übergänge zum landschaftlichen Außenraum der Weserniederung sowie der schmale Talraum der Schönebecker Aue nördlich der BAB 270. Im Nordwesten und Norden wird der Übergang zur offenen Geest und zum Talraum von Hammersbeck – Blumenthaler Aue mit Wätjens Park teils durch querende Verkehrswege oder die auf niedersächsischem Gebiet sich anschließende Bebauung gestellt.

Als prägende **Einzelemente** sind besonders hervorzuheben

- die Vegesacker Kirche
- der Wasserturm Vegesack
- sowie aufgrund ihrer Bedeutung das Schloss Schönebeck und das Gelände der JUB.

Vorbelastungen durch Verkehrswege treten insbesondere durch die BAB 270 sowie die Bahnstrecke auf. Besonders schwerwiegend wirkt sich die Zerschneidung auf den unteren Talraum der Schönebecker Aue aus, der zudem durch eine Anschlussstelle sowie die Vegesacker Heerstraße gequert und weitgehend entwertet wird. Im Hinblick auf gestalterisch-funktionale Aspekte wird der mündungsnahen Bereich zudem durch die Anlagen des (Bus)bahnhofs, das „Haven Hööv“ sowie die Großformbebauung der „Grohner Düne“ beeinträchtigt, so dass die ursprüngliche stadt-landschaftsräumliche Qualität hier weitgehend zerstört ist.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Stadtzentrum Vegesack mit angrenzenden alten Wohngebieten und teils maritimem Charakter als Zeugen eigenständiger städtischer Entwicklung, radiales ursprüngliches Straßennetz, Weser- / Lesumzugang im Bereich Vegesack und Grohn, Freiraumbezug (Geesttäler) und relativ gut erhaltene dörfliche Strukturen im OT Schönebeck vereinzelt auch in Aumund-Hammersbeck.

Schwächen: fehlender Bezug zur Weser durch Industrieflächen im westlichen Abschnitt und baulich eingeschränkter Bezug im Bereich Grohn / Hafen Vegesack; Zerschneidung des unteren Talraums der Schönebecker Aue, teils fehlende "Lesbarkeit" der alten Radialstraßen.

Risiken: Gefährdung der wenigen verbleibenden Freiräume, zu starke Nachverdichtung der Weserrandlagen.

Potenziale: Weserlage der Altindustrieflächen des Vulkan / Fähr-Lobbendorf; Verbesserung der Zugänglichkeit mit Rad- und Fußweg entlang der Weser sowie Aufwertung des unteren Talraumes der Schönebecker Aue.

2.3 Burg-Lesum

Übersicht



Der Stadtteil Burg-Lesum gehört mit seinen im Bereich der Vegesacker Geest gelegenen, flächendeckend besiedelten Ortsteilen Burgdamm, Lesum und St. Magnus noch zu Bremen-Nord. Der Übergang zu den sich anschließenden Ortsteilen Vegesack-Grohn (Bremer Gebiet) sowie Platjenwerbe, Ihlpohl und Ritterhude (Niedersachsen) ist

fließend. Nur nördlich von St. Magnus sowie nordöstlich von Burgdamm schließt sich jenseits der Stadtgrenze offene Landschaft an. Prägend ist die steil zur Lesum abfallende, besiedelte Geestkante mit der vorgelagerten, weiträumig bedeckten und sehr naturnah wirkenden Lesumaue.

Mit den südlich der Lesum gelegenen Ortsteilen Burg-Grambke sowie dem Werderland bildet Burg-Lesum zugleich den Übergang zu den Siedlungsgebieten der Stadt Bremen entlang der Weser im Bereich der „Bremer Düne“, deren letzten Ausläufer Burg – Grambke bildet. In südlicher Richtung schließen sich die großflächigen Industrieanlagen der Bremer Häfen und der Stahlwerke Bremen an.

Erlebniswirkung

Im Ortsteil St. Magnus zeigt sich durch die Randwirkung hoher Bäume u. a. von Knoop's Park bzw. Knoop's Wald, von Bömers Park und Friedehorstpark ein in sich abgeschlossener Charakter der Siedlungsflächen, die aufgrund ihrer Durchgrünung mit alten und hohen Laubbäumen (Buchen, Eichen) in Zusammenhang mit den unterschiedlichen waldartigen Parks teils einen waldsiedlungsartigen

Charakter aufweisen. Auch der Straßenraum ist sehr gut durchgrünt. Die Geestkante zur Lesum mit villenartiger Bebauung und ebenfalls reichem Bestand an großen Laubbäumen bildet den südlichen Abschluss des Ortsteils. Hier wie auch durch den Anschluss an die reliefgeprägte offene Geest im Bereich Leuchtenburg – Schönebecker Tal ergibt sich zugleich ein besonderer Bezug zur offenen Landschaft.



Abb. 6:
Dörflicher Straßenverlauf in
Lesum

Das nur in Teilbereichen noch dörflich geprägte Zentrum von Lesum liegt in erhöhter Lage auf einem Geestsporn am Lesumufer. Die weithin sichtbare Lesumer Kirche symbolisiert diese „virtuelle Mitte“ des Stadtteils. Im Bereich der –ursprünglich bewaldeten– Geestkante finden sich sehr gut durchgrünte große Einfamilienhausgebiete mit parkartigem altem Baumbestand (Buchen, Eichen). Das ursprüngliche, auf den Dorfkern ausgerichtete Straßennetz ist noch gut erkennbar. Zwischen der älteren Bebauung dieser Straßenzüge sind jüngere Quartiere mit Reihenhaus– sowie teils auch kleiner Geschosswohnungsbebauung entstanden. Das große Gelände der „Stiftung Friedehorst“ im Nordwesten des OT Lesum bildet einen geschlossenen Block, der aufgrund seiner eingeschränkten Zugänglichkeit kaum in seine Umgebung integriert ist. Der jenseits davon gelegene Friedehorstpark setzt die „Parkachse“ von Knoops Park / Knoops Wald nördlich zur offenen Landschaft fort. Den Übergang zu Burgdamm bildet das mittlerweile größtenteils bebaute Geesttal der Ihle. Reliefeinfluss zeigt sich hier noch entlang der Geestkante zur Lesum sowie des Ihletals Landschaftliche Bezüge bestehen entlang der Geestkante zur Lesum sowie im Bereich des (innerörtlichen) NSG „Rusdalmoor“.



Abb. 7:
Geschosswohnungsbau in
Lesum

Der Ortsteil Burgdamm zeigt sich zweigeteilt: Östlich des Ihletales bis zur BAB 27 befinden sich im Bereich der Geestkante noch Reste dörflicher Siedlungsstrukturen, denen sich in nördlicher Richtung ein großflächiges älteres, nachträglich verdichtetes Einfamilienhausgebiet anschließt. Grünflächen wie auch ältere Straßenbäume fehlen hier weitgehend. Lediglich entlang der Schnellstraßen sind größere Grünflächen lokalisiert. Östlich der BAB 27 schließen sich an im Bereich der Geestkante gelegene parkartige Einfamilienhausgebiete großflächiger Geschosswohnungsbau –mit im Ergebnis der Sanierung gut strukturierten Freiflächen– und Reihenhausbaugebiete („Marßeler Feld“) sowie „Pellens Park“ mit Bezirkssportanlage an. Entlang des Geesthanges zur Lesum sowie des Ihletales besteht prägender, teilweise eingeschränkter Reliefeinfluss.

In Burg–Grambke ist die Entwicklung ausgehend von zwei historischen Siedlungskernen erfolgt: dem kleinstädtisch geprägten Quartier an der Lesumbrücke (Burg) mit angrenzendem Wohngebiet an der „Grambkermoorer Landstraße“ sowie dem in seiner Grundstruktur noch erhaltenen Dorfkern Grambke, verbunden durch die auf einem Damm geführte „Grambker Heerstraße“ und beidseitig davon entstandenen Wohngebieten. Erweiterungen aus jüngerer Zeit sind östlich der Bahnlinie als Kleinsiedlungsgebiete sowie Geschosswohnungsbauquartier entstanden. Der Ortsteil zeigt sich insgesamt sehr abwechslungsreich, mit überwiegend guter Durchgrünung und von Wasserflächen geprägt. Hervorzuheben sind die eingelagerten Gewässer (Altarme) von Grambker und Burger See. Auch der Übergang zur offenen Landschaft ist geprägt von Wasserflächen – der Lesum, des Nachtweidesees mit seinem Grabensystem, des Grambker Sportparksees und weitere kleiner Gewässer.



Abb. 8:
Grambker See

Das Werderland, im Zwickel zwischen der Weser und der Lesum gelegener Teil der Weserniederung, wird überwiegend durch die Grünlandnutzung der Flussniederung geprägt und ist nur kleinflächig entlang des Lesumdeiches in Form einer lockeren, bandartigen Deichsiedlung besiedelt. Der Übergang zu Burg–Grambke wird durch großflächige Freizeitanlagen und die Wasserflächen des Grambker Sportparksees und des NSG „Dunger See“ geprägt.

Zusammenhängende Gewerbe- und Industrieflächen sind lediglich im Bereich der Lesumniederung zwischen Burgdamm und Burg (Gewerbegebiet Steindamm) vorhanden. Dieser Bereich sticht durch die weithin fehlende Durchgrünung aus dem sonst gut durchgrünerten Stadtteil heraus. Weitere, kleinflächige Gewerbegebiete finden sich verteilt im Stadtteil, integriert in ihre Umgebung.

Naturräumliche Einflüsse im Siedlungsraum zeigen sich entlang der Geestkante und Bachtäler (Relief) und darüber hinaus im Bereich der Geest durch Restbestände der ursprünglichen Bewaldung. Die Lesum mit ihrer Niederung sowie der hohe Anteil von Wasserflächen mit niederungstypischen Baumarten bestimmen das Freiraum- und Landschaftserleben im südlichen Teil von Burg–Lesum. Der Stadtteil weist einen überdurchschnittlichen Anteil von teils sehr großen **Parks und Grünflächen** (Knoops Park / Knoops Wald, Friedehorstpark) und insgesamt eine überdurchschnittliche Durchgrünung der Siedlungsgebiete auf. Entlang der Haupteinzelstraßen sind häufig prägende Straßenbäume vorhanden.

Als positiv prägendes **Einzelelement** ist die Lesumer Kirche hervorzuheben. Darüber hinaus bildet der Rand der Vegesacker Geest zur Lesumniederung eine aus südlicher Richtung weithin sichtbare Geländekante.

Als **Vorbelastungen** sind relevant:

- bedingt durch Einschnittslage weniger störende Lärm- und Zerschneidungswirkungen der A 270 sowie der Bahnstrecke nach Vegesack im Bereich Lesum – St. Magnus,

- stärker wirksame Lärm– bzw. Zerschneidungswirkungen im Bereich Burgdamm durch die A 27, die B 74, Durchgangsverkehr sowie die Bahnlinie nach Bremerhaven,
- für Burg–Grambke belastende Wirkungen / Zerschneidung durch die angrenzenden Verkehrswege der A 27 und A 281, Durchgangsverkehr auf der „Grambker Heerstraße“ sowie die Bahnstrecke,
- Visuelle Fernwirkung durch das Stahlwerk, Freileitungen und einzelne Windräder im Werderland.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Burg–Lesum ist der Stadtteil Bremens, in dem sich innerörtlich der stärkste Einfluss der naturräumlichen Grundstruktur (Geest, Niederung mit Wasserflächen und jeweils typischer Baumartenzusammensetzung) zeigt. Bedingt durch die Lage im Übergang von der Niederung zur Geest zeigt sich eine große Vielfalt der Siedlungsgebiete. Die historischen Ursprünge der Siedlungsentwicklung sind noch gut ablesbar. Die Anbindung an den Freiraum ist überwiegend gut, hervorzuheben sind die Wegeverbindungen entlang der Geestkante an der Lesum.

Schwächen: Bruch im städtebaulichen Zusammenhang mit fehlendem naturräumlichen Bezug im Bereich der Lesumniederung / Burger Bahnhof, starke Zerschneidungswirkungen durch Verkehrswege, insbes. im OT Burgdamm, fehlende Einbindung Friedehorst, eingeschränkte Zugänglichkeit in Richtung Blockland sowie Oslebshausen, Fernwirkung Industrie / Stahlwerk.

Risiken: weitere Nachverdichtung und Gehölzentfernung im Bereich der Geestkante bzw. entlang der Lesumbroker Landstraße, weitere Bebauung der Lesumaue entlang der Geestkante z.B. am Ortsrand Lesum.

Potenziale: Erhöhung der Querpassierbarkeit entlang der Lesum im Bereich Burger Bahnhof/Steindamm, Fortsetzung Grünachse / Fahrradachse von Oslebshausen, Freiraumzugänglichkeit nördlich Burgdamm und südlich der Lesum / Werderland.

2.4 Häfen

Übersicht



Zu den Stadtbremischen Häfen gehören die Handelshäfen, der Hohentorshafen, die Industrieböfen sowie der erst vor etwa 50 Jahren neu angelegte Neustädter Hafen.

Die Nutzung wird insgesamt von der hafenorientierten Wirtschaft bestimmt. Wohnnutzung spielt hier keine Rolle.

Charakteristisch sind der sehr hohe Schwerverkehrsanteil sowie häufig erhebliche betriebliche Emissionen, wie sie für Industriegebiete typisch sind. Jedoch ist die Belastung im Bereich Hohentorshafen vergleichsweise gering.

Die Häfen werden rechts der Weser von den Stadtteilen Gröpelingen und Walle sowie Burg – Lesum begrenzt, allerdings von diesen überwiegend durch breite Verkehrsflächen mit Straßen und Schienenwegen getrennt, denen teils noch (Lärm-)Schutzwälle vorgelagert sind. Links der Weser grenzt, durch einen Grünzug getrennt, Woltmershausen an, während sich die Stadtteile Strom und Seehausen jenseits großflächiger Industrieöächen bzw. der Weser mit größerem Abstand anschließen.

Die Freiraumcharakteristik der Häfen wird durch den Bezug zu den Wasseröächen der Hafenbecken und der Weser bestimmt. Hingegen fehlen Vegetationsstrukturen auf den Industrie- und Hafenöächen oder spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Im Zuge des Strukturwandels der maritimen Wirtschaft – u. a. aufgrund der zunehmenden Schiffsgrößen kommt es im Bereich der Handelshäfen wie auch der Industrieböfen auf Teilöächen zu einem noch anhaltenden Struktur- und Nutzungswandel. Der Bereich Überseestadt bildet zudem einen großräumigen Stadtnutzungs- und Umbaubereich.

Erlebniswirkung

Die Industrieöächen der Bremer Häfen weisen, je nach Alter der Bebauung und Schwerpunkt der jeweiligen Nutzung ein unterschiedliches Gepräge auf.

Die älteren und innenstadtnahen Handelshäfen sowie der Hohentorshafen westlich der Weser sind vergleichsweise kleinteilig strukturiert. Die unterschiedlichen Nutzungen finden hier ihre Entsprechung in vielfältigen Bau- und Nutzungsstrukturen. Aufgrund der eher kleinöächigen Nutzungen besteht eine vergleichsweise gute Zugänglichkeit dieser Hafenbereiche, so dass besonders hier die Hafenwirt-

schaft erlebbar ist. Teilweise sind dort, wo die Nutzung der Hafentflächen dies zulässt, auch Ausblicke auf Häfen und die Weser möglich. Zugängliche Freiräume fehlen weitgehend. rühnenswert sind die Bereiche östlich des Holz- und Fabrikhafens – aufgrund der alten und konsistenten baulichen Substanz- sowie der Hohentorshafen, wo entlang des Weserufers aufgrund der Lage mit Sichtbeziehungen zur Bremer Altstadt und weserabwärts eine besondere Bedeutung für das Freiraumerleben besteht. Abgesehen von den wenigen Zugangspunkten zur Weser weisen diese Häfen aufgrund der eingeschränkten Zugänglichkeit nur eine geringe Bedeutung auf. E

Durch den Nutzungswandel wird sich künftig im Bereich des ehemaligen Überseehafens („Überseestadt“) und von hier über den „Speicher XI“ bis zur Stephaniabrücke ein Gebiet mit einer Nutzungsmischung entwickeln, welches vom Charakter her eine Erweiterung der Innenstadt in den Hafen bilden wird. Im Umfeld des „Speicher XI“ ist diese Entwicklung schon fortgeschritten, so dass sich hier bereits ein eigenständiger Stadtraum entwickelt. Aufgrund der derzeit erfolgenden Entwicklung werden die Flächen der Überseestadt nicht bewertet.



Abb. 9:
Bremer Industrieböfen

Die Industrieböfen sowie der Neustädter Hafen werden überwiegend von sehr großflächigen Industrie- und Hafennutzungen geprägt. Im Bereich Industrieböfen ist das sehr großflächige Bremer Stahlwerk herauszustellen. Diese großen Flächen sind überwiegend nicht zugänglich oder durch Stickerschließungen geprägt. Sie können daher allenfalls eine randliche Wirkung auf die angrenzenden Stadtteile entfalten. Die Böfen selber bzw. die Weser sind nicht zugänglich und, bedingt durch die Bau- und Nutzungsstruktur, überwiegend auch nicht sicht- und erlebbar. Aufgrund dessen haben diese Bereiche lediglich eine sehr geringe Bedeutung für das Freiraumerleben. Ausnahmen sind:

- Der auf der Höhe Gröpelingen – Lindenhof gelegene neugestaltete Bereich der „Waterfront“ (ehemals AG Weser): hier ist der Uferbereich durch die Neugestaltung öffentlich zugänglich. Dies ermöglicht eine freie Sicht weit weserabwärts. Im weiteren besteht auch entlang der „Kap Hoorn

Straße“ ein direkter Zugang zum Wasser. Nur von dieser Seite her ist der Bereich der Industriehäfen wasserseitig erlebbar.

- Das „Lankenauer Höft“, welches auf der Seite des Neustädter Hafens nördlich von Woltmershausen einen umfassenden Rundblick über Weser und Häfen und besonders auf die gegenüber gelegene „Waterfront“ erlaubt.
- Großflächige naturnahe Flächen im Bereich des Bremer Industrieparks und - zumindest aus der Randlage erlebbar - auf dem Stahlwerke-Gelände.

Als wesentlicher **naturräumlicher Einfluss** bildet der Weserlauf das Rückgrat der Stadtbremischen Häfen, wenngleich die Weser in diesem Abschnitt vom Stadtraum aus nur von einigen Aussichtspunkten aus sichtbar ist. Darüber hinaus haben die Häfen die dort ursprüngliche Wesermarsch weitgehend überprägt. Nur westlich angrenzend an den Neustädter Hafen sind noch Reste des Landschaftsraumes vorhanden. Bis auf den westlich an den Hafenbereich angrenzenden Hochwasserpolder sind diese Restflächen jedoch im Begriff der Überbauung durch großflächige Industrie- bzw. Gewerbenutzung (Ausdehnung des GVZ) oder durch große Trocknungsfelder südlich von Seehausen.

Als **Einzelelemente** von denen eine im positiven Sinne fernwirksame Ausstrahlung der Hafennutzung bzw. der Nutzung im Bereich der Häfen ausgeht, sind der alte Getreidespeicher und das Hochhaus am Stephanitorsbollwerk sowie weitere Speicher im Bereich des Holzhafens hervorzuheben.

Von der Nutzung sowie durch deren verkehrliche Erschließung (Straße / Schiene) gehen **Vorbelastungen** der angrenzenden Gebiete durch Industrie- und Verkehrslärm, u. U. auch durch erhöhte Schadstoffemissionen aus.

Betroffen sind die südwestlichen Randlagen der Ortsteile von Gröpelingen und Walle, sowie auf der westlichen Weserseite Randbereiche von Rablinghausen und Woltmershausen. Allerdings sorgen begrünte Abstandsflächen, teils auch Verwallungen für eine Minderung dieser Effekte in den Ortsteilen.

Als fernwirksame visuelle Belastungen treten im Bereich Industriehäfen die Hochöfen und Industrieanlagen der Stahlwerke Bremen und das Kraftwerk Hafen mit weit reichender Fernwirkung hervor. Einzelne Masten, technische Anlagen, Schlote und Windräder sind von untergeordneter Bedeutung. Eine Belastung ergibt sich aufgrund der industriellen Nutzung des direkten Umfeldes erst durch die Fernwirkung auf die angrenzenden Stadtteile. Betroffen sind insbesondere das Werderland und die Ortsteile Seehausen und Hasenbüren (Stahlwerk) sowie Gröpelingen (Kraftwerk).

Fazit / Zusammenfassung

- **Stärken:** die Besonderheit der Häfen ist die maritime Prägung mit dem Einfluss der Wasserflächen von Weser und Hafenbecken. Ihre Attraktivität erschließt sich besonders in den Bereichen Hohentorshafen, Teilen der Han-

delshäfen, sowie entlang der „Kap–Hoorn Straße“. Die Uferwege bei Rablinghausen gewähren einen Blick über die Weser auf die jenseitigen Hafenaareale.

- **Schwächen:** Weite Teile der Häfen sind von der Landseite her nicht zugänglich und entziehen sich dem städtischen Gefüge. Dies ist –wenngleich aus Gründen des Immissionsschutzes geboten- besonders gravierend für den gesamten Bereich der Industrieböden und dessen ursprünglich engen funktionalen Zusammenhang zum angrenzenden Gröpelingen.
Auch eine Einsehbarkeit dieser Gebiete „von außen“ (vom Wasser aus / vom gegenüber liegenden Ufer) besteht nur begrenzt.
Im Bereich der „Waterfront“ ist die Zugänglichkeit vom angrenzenden Gröpelingen gestalterisch und funktional trotz der Neugestaltung eingeschränkt. Die Nutzung weist im Schwerpunkt keinen funktionalen Bezug zu Gröpelingen auf.
- **Risiken:** Mögliche Risiken ergeben sich aus einem weiteren Strukturwandel der (maritimen) Wirtschaft und sind hier nicht weiter anzusprechen.
- **Potenziale:** Fortführung einer Öffnung im Bereich Walle – Überseequartier, Verbesserung vorhandener Ansätze z.B. im Bereich Oslebshausen – Kohlenhafen, Förderung der Erlebbarkeit der Häfen zu Wasser und von der anderen Weserseite; (Seehausen, am „Lankenauer Höft“, Hohentorshafen). Rad-/Fußwegeverbindung entlang der Weser.

2.5 Gröpelingen

Übersicht



Gröpelingen liegt auf der schmalen Weserdüne und wird weserseitig von den Bremer Industrieböden, auf der weserabgewandten Seite vom Niederungsgebiet des Blocklandes eingerahmt.

Der Stadtteil gliedert sich in die südlich gelegenen, zusammenhängenden Ortsteile Lindenhof, Ohlenhof und Gröpelingen, das

nördlich davon abgesetzte Oslebshausen sowie das Kleingartengebiet „In den Wischen“.

Die dörflichen Wurzeln Gröpelingens sind im Freiraumerleben nicht mehr präsent. Hier zeigt sich eine durchgängig städtische Prägung. In Oslebshausen sind hingegen noch einzelne Relikte dörflichen Ursprungs erhalten.

Erlebniswirkung

Der Ortsteil Lindenhof ist dicht bebaut und bildet den Teil Gröpelingens mit der längsten städtischen Geschichte. Es überwiegen Quartiere mit älterer „Bremer Haus“ – Bebauung, wo kleinteilige Wohnhäuser einen Block einschließlich rückwärtig schmaler Innenhofflächen ausbilden. Im zentralen Bereich sind Übergänge zu der für Bremen weniger typischen höheren Blockrandbebauung vertreten. Aufgrund der vielfältigen baulichen Gestaltung, der gestalteten und teils auch mit Gehölzen versehenen Vorgärten und der vielfach vorhandenen Durchgrünung im Straßenraum durch Straßenbäume und kleine Platzsituationen ergibt sich überwiegend eine hohe Bedeutung des Freiraumerlebens.

Die Ortsteile Gröpelingen und Ohlenhof sind durch eine Mischung von älteren Quartieren mit typischer „Bremer Haus“ – Bebauung mit später entstandenen Komplexen charakterisiert, wobei der Anteil der „Bremer Häuser“ mit zunehmender Entfernung von der „Gröpelinger Heerstraße“ abnimmt. Neben Quartieren des Geschosswohnungsbaues und einigen jüngeren Reihenhausbauquartieren sind als Besonderheit mehrere Quartiere der „Zwischenkriegszeit“ hervorzuheben, welche aufgrund ihrer besonderen baulichen Gestaltung und der Einbettung der Gebäude in durchgestaltete Freiräume halböffentlichen Charakters (Denkmalschutz / hohe Konsistenz) eine hohe bis sehr hohe Bedeutung haben. Während die „Bremer Haus“ – Quartiere – wie auch der überwiegende Teil der Geschosswohnungsbauquartiere – aufgrund des Fehlens hervorstechender Gestaltungsmerkmale überwiegend eine mittlere Bedeutung haben, ist die besondere gestalterische Qualität des Geschosswohnungsbauquartiers entlang des Straßenzuges „Klittenburg“ hervorzuheben.



Abb. 10:
Zugang vom OT Lindenhof in
Richtung Waterfront

Oslebshausen wird zum großen Teil durch Einzelhäuser –als Kleinsiedlung–, Reihenhäuser und einige ältere Quartiere mit einer niedrigen Form des „Bremer Hauses“ geprägt. Trotz teils besonderer Bedeutung der baulichen Strukturen ergibt sich aufgrund schlechter Ausprägung der Durchgrünung überwiegend (nur)

eine mittlere Bedeutung. Einige neuere Baugebiete am Oslebshauer Park sowie eine Siedlung mit zwei- bis dreigeschossiger Zeilenbebauung haben aufgrund ihrer guten Durchgrünung bzw. der gestalterischen Konsistenz eine hohe Bedeutung. Für das Geschosswohnungsbaugelände „Wohlers Eichen“ ergibt sich aufgrund der dominanten Wirkung der Großformbebauung entlang des Hafenrandes nur eine geringe Bedeutung.



Abb. 11:
Geschosswohnungsbau mit
geringem Erlebniswert in Grö-
pelingen

Vergleichsweise große Flächen werden von Gewerbe- und Industrieflächen eingenommen, die überwiegend nicht in den städtebaulichen Zusammenhang integriert sind, sondern in Ortsrandlage („Schragestraße“) bzw. als Barriere zum angrenzenden Ortsteil Grambke wirken.

Da Gröpelingen insgesamt vergleichsweise dicht bebaut ist, kommt – wo vorhanden – den Straßenbäumen sowie anderen **Grünstrukturen** im öffentlichen Straßenraum eine besondere Bedeutung zu. Hervorzuheben sind der „Oslebshauer Park“ als einzige größere Parkanlage des Stadtteils sowie die Grünverbindung im Bereich der ehemaligen Bahntrasse („Grünzug West“), die den Stadtteil zwischen Walle und Oslebshausen durchzieht. Auch die kleinen Platzsituationen im Stadtteil Lindenhof haben große Bedeutung für das Freiraumerleben.

Die nördlich der Autobahn gelegenen Kleingartengebiete „In den Wischen“ weisen durch die eingestreuten Waldbestände und Wegeanbindung an das Blockland eine besondere Qualität auf. Insgesamt kommt den Kleingärten im Stadtteil eine besondere Bedeutung zu. Relikte der ursprünglichen naturräumlichen Gebietscharakteristik sind im Siedlungsraum allenfalls noch kleinflächig in Oslebshausen in Randbereichen zur Bahn sichtbar.



Abb. 12:
Hochwertige Wohnanlage im
OT Ohlenhof

Einzelemente mit begrenzter Fernwirkung sind die Oslebshäuser Nicolai-Kirche, das Hauptgebäude der alten Jugendstrafanstalt Oslebshausen, neue Kirchenbauten in Oslebshausen (St. Josef) und im Ortsteil Gröpelingen (Philippus Kirche) sowie das Minarett der Fatih – Moschee.

Als **Vorbelastungen** ist vor Allem die sehr starke zerschneidende Wirkung der den Stadtteil nahezu allseitig umgebenden Bahntrassen zu nennen. Im Südwesten verhindert die Bahn – zusammen mit den Industriegebieten des Industriehafens und den zugehörigen Erschließungsstraßen – den Zugang zur Weser, im Nordosten trennt sie zusammen mit der BAB 27 den Stadtteil von der Niederung des Blocklandes ab und in nordwestlicher Richtung führt sie, zusammen mit den hier gelegenen Industriegebieten auch zu einer starken Trennwirkung in Richtung Grambke. Belastungen aus Richtung der Industriehäfen werden durch Verwaltungen teils gemindert. Größere Fernwirkung auf benachbarte kleinstrukturierte Wohngebiete geht von der Großformbebauung „Wohlers Eichen“ aus

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Als besondere Stärke ist die kleinräumige Mischung unterschiedlicher Baugebietstypen in den südlichen Ortsteilen Gröpelingens hervorzuheben. Eine besondere Bedeutung kommt dem durchgehenden Grünzug zwischen Walle und Oslebshausen zu.

Schwächen: eingeschränkte „Durchlässigkeit“ in Richtung Weser, Grambke sowie Blockland (In den Wischen) und teils auch zwischen Gröpelingen–Ohlenhof und Oslebshausen, isolierte Lage des Siedlungsteils an der alten "Ritterhuder Heerstraße". Hervorzuheben ist das nahezu völlige Fehlen einer Anbindung an die Weser.

Risiken: Risiken bestehen kleinflächig insbesondere für die durch Vorbelastungen beeinflussten, weniger attraktiven „Randlagen“ innerhalb des Stadtteils.

Potenziale: „öffnende“ Umnutzung der alten Jugendstrafanstalt, Verbesserung der Anbindung in Richtung Grambke, u. a. durch Fortsetzung des Grünzuges, und an die Erholungsbereiche nördlich der BAB A 27, Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. Attraktivität der Weser im Bereich Gröpelingen („Waterfront“, „Kap – Hoorn Straße“) und Oslebshausen (Ansätze am Kohlehafen).

2.6 Walle

Übersicht



Der Stadtteil Walle liegt unmittelbar nordwestlich der Kernstadt (Bremen–Mitte) und schließt sich westlich an den Stadtteil Findorff an. Im Südwesten ist der Stadtteil benachbart vom Stadtteil Häfen, im Nordwesten von Gröpelingen, im Norden schließt das Blockland an.

Walle besteht aus den Ortsteilen Walle, Hohweg, Steffensweg, Westend, Osterfeuerberg und Utbremen.

Erlebniswert

Wesentlich für das Freiraumerleben ist die Aufteilung des Stadtteiles in kompakte, dichte Bebauung mit nur geringem Freiflächenanteil auf der einen Seite und in die großflächig zusammenhängenden Freiflächen im Norden von Walle, im Ortsteil Hohweg. Weiterhin eine starke Wirkung hat die Trennung des Stadtteiles durch Hauptverkehrsstrassen wie die Bahntrassen Bremen – Hamburg, Bremen – Bremen–Nord bzw. Bremerhaven / Cuxhaven und die Güterverkehrsanbindung an den Hafen sowie die Autobahn BAB 27.

Der bebaute Raum von Walle wird dominiert von überwiegend kleinteiliger, sehr maßstäblicher Blockrandbebauung, z. T. im Stil der „Bremer Haus“ – Quartiere und kleiner Reihenhausbebauung wie beispielsweise das „Waller Wied“ zwischen Nordstraße und Hafengebiet. Die historische Bausubstanz ist im Zweiten Weltkrieg stark zerstört und nach dem Krieg rasch wieder aufgebaut worden. Die Blockrandbebauung weist in weiten Teilen eine hohe Konsistenz auf. Straßenweise gibt es schöne, vielfältig gestaltete Fassaden. Einige Straßen haben noch die historische Riegelpflasteroberfläche. Der Erlebniswert wird bestimmt von der städtebaulichen Qualität und ist, je nach Fassadengestaltung und Erhaltungsstatus, von mittlerer bis in kleinen Teilen hoher Bedeutung. Die nur spärliche Begrünung im Straßenraum und meist nur sehr kleine oder fehlende Vorgärten können dagegen kaum Akzente setzen.



Abb. 13:
Blockrandbebauung in Walle

Eine städtebauliche Besonderheit in Walle sind auch die kleinen Bremer Einzelhäuser der alten Arbeitersiedlungen im Ortsteil Osterfeuerberg, z. T. gibt es auch hier schöne, stuckverzierte Fassaden. Belebend für das Freiraumerleben sind außerdem **Einzelemente** wie z.B. die alte Waller Kirche und die Ruine des alten Waller Wasserturms. Weithin sichtbare „Landmarken“ sind der Fernmeldeturm der Deutschen Telekom zwischen „Waller Heerstraße“ und Bahntrasse mit 235m Höhe und ein Hochhaus an der Hansestraße mit mehr als 15 Geschossen.

Walle zeichnet sich durch eine kleinteilige Nutzungsmischung aus Wohnen, Geschäften, Dienstleistungsbetrieben und kleinen Gewerbetrieben aus. Größere Gewerbeflächen sind auf vorbelastete Standorte entlang der Bahntrasse im Osten und im Übergang zu den Häfen beschränkt.

Prägende **Grünstrukturen** wie straßenbegleitende Allen und Baumreihen („Waller Ring“, „Vegesacker Straße“) oder Grünzüge sind nur in geringem Umfang erlebbar. Die Hauptverkehrsstraßen „Waller Heerstraße“, z. T. mit Stadtteilzentrumfunktion und der „Osterfeuerbergerring“ weisen vor allem ein hohes Verkehrsaufkommen auf, positive Akzente für das Freiraumerleben gehen hiervon nicht aus.



Abb. 14:
Blick in den "Osterfeuer-
bergerring"

Der parkartig gestaltete Waller Friedhof mit dem sich anschließenden Waller Park im Nordwesten des Stadtteiles strahlt positiv auf seine unmittelbare Umgebung aus.

Nördlich des bebauten Raumes von Walle erstreckt sich ein großes Kleingartengebiet (Hohweg) zwischen Güterverkehrsbahn und Bundesautobahn BAB 27 und stellt das größte Freiraumangebot von Walle dar. Neben den **Vorbelastungen** durch Barrierewirkung und Lärmemissionen durch die Verkehrsstrassen beeinträchtigt das hier angesiedelte größte Industrie- und Gewerbeareal von Walle die Freiraumqualität. Der Übergang des besiedelten Stadtraumes mit der sich im Norden anschließenden freien Landschaft ist erschwert durch die Barrierewirkung mehrerer Hauptverkehrsstrassen und durch die Mülldeponie nördlich der BAB 27. Der Erlebniswert der Freizeitanlage um den Waller Feldmarksee und die östlich anschließende Graben – Grünland –Landschaft ist negativ beeinflusst durch die unmittelbare Nachbarschaft zur Autobahn und Mülldeponie. Gleiches gilt für die Niederung der Kleinen Wümme östlich der Mülldeponie, die die Stadtteilgrenze zum Blockland darstellt.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Z. T. hohe städtebauliche Konsistenz der „Bremer Haus“ – Quartiere, insgesamt kleinteilige Siedlungsstrukturen und eine hohe Nutzungsmischung von Wohnen, Geschäften und Dienstleistungen

Schwächen: Mangelnde Durchgrünung der Wohnquartiere durch hohe Baudichte und nur wenige öffentliche Grünflächen, Zerschneidung der Wohnquartiere durch Bahntrassen und Hauptverkehrsstraßen

Risiken: Entwertung der historischen Bausubstanz durch nicht erfolgende Sanierungsmaßnahmen

Potenziale: Verbesserung der Begrünung der Haupteerschließungsstraßen, Verbesserung der Freiraumqualität des Kleingartenareals im Ortsteil Hohweg durch gestalterische Aufwertung der Hauptwegeverbindungen in die umgebenden Freiräume (Baumpflanzungen, ggf. Entwicklung öffentlicher Grünflächen im Zuge von Nutzungsaufgabe von Kleingärten), Verbesserung der Anbindung an das Kleingartengebiet, an die Überseestadt und die Weser

2.7 Findorff

Übersicht



Der Stadtteil Findorff liegt zentral in der Stadt Bremen, unmittelbar nordwestlich der Innenstadt und des Hauptbahnhofs Bremen. Findorff besteht aus den vier Ortsteilen Findorff–Bürgerweide, Regensburger Straße, Weidedamm und In den Hufen.

Im Norden wird der Stadtteil durch die Autobahn BAB 27 begrenzt, im Westen und Sü-

durch den Autobahnzubringer zum Freihafen und die Bahntrasse Bremen–Hamburg. Im Westen schließt sich der Stadtteil Walle an, im Osten der Bürgerpark / Stadtwald einschließlich Unisee im Stadtteil Schwachhausen. Einen großen Abschnitt der Stadtteilgrenze im Osten markiert der Torfkanal.

Die gesamten Wohnquartiere von Findorff sind südlich der Bahnlinie Bremen–Hamburg konzentriert, nördlich davon, im Ortsteil In den Hufen erstreckt sich ein großes Kleingartengebiet.

Erlebniswert

Findorff ist ein historisch gewachsener Stadtteil. Ein Großteil der Bebauung südlich des „Utbremer Rings“ ist vor 1900 entstanden, nördlich des Rings zu großen Teilen noch vor dem Zweiten Weltkrieg. Die Siedlungsstruktur besteht überwiegend aus der typischen Bebauung mit „Bremer Häusern“, wo kleinteilige Wohnhäuser einen Block einschließlich rückwärtig schmaler Innenhofflächen ausbilden (FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2007b) sowie aus Zeilen- und Geschosswohnbauf lächen mit offenen Grünflächen (Bauzeit nach dem Zweiten Weltkrieg). Einfamilienhäuser sind nur vereinzelt anzutreffen. Städtebaulich bedeutsam ist die konsistente Bebauung der Kleinsiedlung im Bereich Innsbrucker Straße und Utbremer Ring.



Abb. 15:
Kleinsiedlung an der "Innsbrucker Straße"/"Utbremer Ring"

Ergänzt werden diese Siedlungstypen durch modernen Geschosswohnungsbau (Wohngebiet Weidedamm III) im Norden des Stadtteils, direkt an der Bahntrasse Bremen – Hamburg und in direkter Nachbarschaft zum Bürgerpark. Hier entsteht auch ein neues kleines Stadtteilzentrum mit Kirchenneubau.

Größere Gewerbestandorte beschränken sich auf das Areal Plantage und den Messe- und Veranstaltungsstandort an der Bürgerweide, hier auch mit Großformbebauung im Kontrast zur umgebenden kleinteiligen Wohnbebauung. Positiv zu beurteilen ist die isolierte Randlage des großflächigen Industriestandortes mit Müllverbrennungsanlage ganz im Norden des Stadtteiles zwischen Autobahnzubringer und BAB 27.

Prägend für das Freiraumerleben in Findorff ist die Trennung der kompakten, überwiegend durch Wohnnutzung dominierten Bebauung südlich der Bahntrasse Bremen – Hamburg von den nördlich davon gelegenen ausgedehnten Freiflächen des Kleingartengeländes. Größere Freiflächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Flächen bestehen nur am südöstlichen (Bürgerweide) und westlichen Rand des Stadtteils (Bezirkssportanlage Findorff). Hervorzuheben ist ebenfalls die unmittelbare Zuordnung von Wohnnutzungen zu sozialen Infrastruktureinrichtungen und zu Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten wie im Bereich der Münchner Straße und der Hemmstraße. Kleine Geschäfte und kleine Plätze beleben hier das Straßenbild.

Die städtebauliche Qualität der historisch gewachsenen „Bremer Haus“ – Quartiere ist aufgrund der hohen Konsistenz und der homogenen Struktur als hoch zu bewerten. Auch das geschlossene Einfamilien- und Doppelhausgebiet (Vorkriegsbebauung) am „Utbremer Ring“ / „Innsbrucker Straße“ weist ein homogenes städtebauliches Erscheinungsbild auf. Entsprechend der verdichteten Siedlungsstruktur – vor allem im Bereich der historischen Quartiere – ist die Ausstattung sowohl mit privaten als auch öffentlichen **Grünstrukturen** eher gering. Die Innenhöfe der Blockrandbebauung sind klein und im öffentlichen Straßenraum

nicht erlebbar. Die Straßenräume selbst sind durch die sehr kleinen Vorgärten und wenig Baumbestand nur gering bis mäßig begrünt. Die Grünausstattung innerhalb der Quartiere mit Geschosswohnungsbau „Innsbrucker Straße“ / „Utbremer Ring“ und östlich der „Hemmstraße“ ist deutlich besser. Alter Baumbestand ist hier charakteristisch. Die Wohnquartiere profitieren auch von der schönen Randwirkung der dort integrierten Grünzüge. Das relativ neue Baugebiet „Weidendamm III“ wird gegliedert durch einen öffentlichen zentralen Grünzug mit Fleet und südlich im Bereich des Blumenweges.



Abb. 16:
Grünzug mit Fleet im Wohngebiet „Weidendamm III“

Insgesamt ist der Anteil öffentlicher Grün- und Freiflächen im Stadtteil Findorff gering, insbesondere innerhalb der bebauten Flächen.

Eine besondere Erlebnisqualität hat die Nachbarschaft zum Bürgerpark mit dem an der Stadtteilgrenze zu Schwachhausen verlaufenden Torfkanal, altem Torhafen und Findorffmarkt und zum Stadtwald mit Unisee. Besonders schön sind die Baumalleen entlang des Kanals aus knorrigen, alten Linden. Der Bürgerpark und der Stadtwald bieten mit teils mehr, teils weniger gestalteten, abwechslungsreichen Grün- und Freiräumen einen sehr hohen Erholungswert in unmittelbarer Wohnungsnähe. Der nördlich gelegene Unisee hat eine hohe Bedeutung für das Landschaftserleben (hohe Vielfalt an erlebniswirksamen Landschaftselementen, hohe Naturwirkung) und bereichert noch das Erholungsangebot. Vom Cafe am nördlichen Ufer des Sees eröffnet sich ein weiter Blick über den ganzen See.

Die größte zusammenhängende Grünfläche innerhalb des Stadtteils ist das Kleingartengebiet im Ortsteil In den Hufen. Aufgrund fehlender öffentlicher Flächen ist dieser Freiraum für die Öffentlichkeit lediglich als Grünverbindung zum Stadtwald und Unisee und in das nördlich anschließende Blockland nutzbar. Das Gebiet selber weist aufgrund des Fehlens dominanter Baumbestände und der geringen Erlebnisqualität der Wegeverbindungen keine herausgehobene Bedeutung für das Freiraumerleben auf. Im Südosten des Stadtteils stellt die Bürgerweide als Park- und Veranstaltungsplatz die größte Freifläche innerhalb der Be-

bauung dar. Prägend ist hier das historische Bauwerk des Schlachthofes, die Fläche selber ist aufgrund der großflächigen Versiegelung unattraktiv.

Als **Vorbelastung** ist die Trennwirkung der den Stadtteil Findorff umschließenden Bahntrassen zu nennen. Der Übergang in die benachbarten Stadtteile und die nördlichen Grün- und Freiräume wird erschwert.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Hohe städtebauliche Konsistenz der „Bremer Haus“ – Quartiere, geschlossene Siedlungsstruktur, hohe Nutzungsmischung von Wohnen, Geschäften und Dienstleistungen im Stadtteil.

Schwächen: Mangelnde Durchgrünung der Wohnquartiere durch hohe Baudichte, Barrierewirkung der die Wohnbebauung umgebenden Hauptbahntrassen.

Risiken: Entwertung der historischen Bausubstanz durch nicht erfolgende Sanierungsmaßnahmen.

Potenziale: Verbesserung der Begrünung der Haupteerschließungsstraßen, Verbesserung der Erlebnisqualität des Kleingartenareals im Ortsteil „In den Hufen“ durch gestalterische Aufwertung der Hauptwegeverbindungen in die umgebenden Freiräume (Baumpflanzungen, ggf. Entwicklung öffentlicher Grünflächen im Zuge von Nutzungsaufgabe von Kleingärten).

2.8 Blockland

Übersicht



Der Stadtteil Blockland umfasst die offene, als Grünland genutzte Wümmeniederung zwischen dem Siedlungsrand der Stadt Bremen und dem Blocklander Deich westlich des Kuhgrabens. Das Blockland ist dem landschaftlichen Freiraum zuzurechnen. Die wenigen Siedlungsflächen sind, entlang des Wümmedeiches angeordnet.

Nach Südwesten wird das Blockland vom Siedlungsrand Bremens mit den dort teils angelegten Kleingärten sowie die A 27 begrenzt. In südöstlicher Richtung

setzt sich die Wümmeniederung im Stadtteil Horn – Lehe fort. In nördlicher Richtung schließen sich auf niedersächsischem Gebiet weitere Niederungsflächen an.

Erlebniswert des Stadt – / Landschaftsbildes

Die Siedlungsflächen des Blocklandes zeigen sich als eine landwirtschaftlich geprägte lockere Aneinanderreihung landwirtschaftlicher Hofstellen als Deichsiedlung entlang des gewundenen Wümmedeiches. Aufgrund der durchgängigen landwirtschaftlichen Prägung zeigt sich eine hohe Konsistenz. Die Gebäude und ihre Anlage resultieren überwiegend aus der historisch gewachsenen und noch sehr präsenten landwirtschaftlichen Nutzung. Gestaltung und Materialien sind bis auf Ausnahmen in hohem Maße landschaftstypisch. Die Hofstellen sind von großflächigen hofnahen Garten- und kleineren Gehölzflächen umgeben. Eingelagert sind Gräben und größere Wasserflächen. Die Deichsiedlung ist organisch in die umgebende Landschaft eingebettet.

Der westlich gelegene Ortsteil Wasserhorst, der um eine kleine Geestinsel gruppiert ist, stellt als einzige Teilfläche einen stärker geschlossenen Siedlungsbe- reich dar, der jedoch in ähnlicher Weise in hohem Maße landschaftstypisch wirkt und sich organisch in seine Umgebung einfügt.



Abb. 17:
Alte Hofstelle im Blockland

Eine größere Zahl von Hofcafés und Gaststätten zeigt die besondere landschaftliche Attraktivität der Siedlung Blockland als Naherholungsgebiet für die Bremer Bevölkerung. Hierfür spielt die erhöhte Lage der Straße auf der Deichkrone eine besondere Rolle. Aufgrund der umgebenden, offenen Landschaft ist eine kombinierte Wahrnehmung der strukturreichen Umgebung im Nahbereich mit der offenen, ausgedehnten und naturnah wirkenden Niederungslandschaft des Blocklands möglich (landschaftstypische Hofstellen als historische Kulturlandschaft in Kombination mit der naturnahen, vielfältigen Wümmeniederung als naturbelassene Flusslandschaft). Am Horizont zeigt sich in südwestlicher Richtung die Skyline der Stadt Bremen in wechselnder Perspektive. Im westlichen Teil schließlich kommt die Geestkante nördlich der Lesum bei Ritterhude – Burgdamm in Sicht. Alles in allem bietet das Blockland im Bereich des Wümmedeiches in seiner

Kombination mit dem entfernten Stadtrand ein herausragendes landschaftliches Panorama von klassischer Schönheit.

Das Blockland ist insgesamt von der an den **naturräumlichen Besonderheiten** orientierten Landnutzung bestimmt. Der überwiegende Teil des Blocklandes wird als Grünland für die traditionelle Milchviehhaltung genutzt. Eine zunehmende Bedeutung kommt auch der Pferdehaltung zu. Auch hierin zeigt sich die zunehmende Bedeutung des Blocklandes für die Erholungsnutzung.

Neben den typischen, langgestreckten und nutzungsgeschichtlich sehr alten Flurformen sind die breiten Gräben typisch für diesen Landschaftsraum. Teilräumlich, wie z..B. entlang der Kleinen Wümme und entlang des Blocklander Deiches, ist entlang von Gräben oder Flurgrenzen eine höhere Dichte landschaftstypischer Gehölze kennzeichnend.

Die eigentliche Niederung ist im Grunde überwiegend nicht zugänglich. Nur wenige Wege queren die weite Grünlandniederung, der Wichtigste verläuft entlang der Kleinen Wümme.

Das Blockland ist im wesentlichen frei von **Vorbelastungen**. Lediglich die „Ritterhuder Heerstraße“ mit ihrer Verkehrsbelastung führt im westlichen Teil zu Lärmbelastung. Der südliche Teil der Niederung wird darüber hinaus randlich durch eine Hochspannungsfreileitung, die BAB 27 und die Mülldeponie im südlich angrenzenden Stadtteil Walle beeinträchtigt.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Herausragendes und schützenswertes landschaftliches Panorama mit einer Vielfalt unterschiedlicher Ausblicke.

Schwächen: Die Anbindung aus Richtung Bremen ist durch die Zerschneidungswirkung der A 27 und die begrenzte Anzahl von Wegen eingeschränkt.

Risiken: Strukturwandel in der Landwirtschaft könnte zu Nutzungsänderungen im Niederungsbereich und zu unmaßstäblicher baulicher Veränderung und baulicher Verdichtung im Siedlungsbereich führen.

Potenziale: Bei vorsichtiger Herangehensweise könnten noch Entwicklungsmöglichkeiten z. B. im Zuge eines Ausbaues des Wegenetzes bestehen.

2.9 Horn – Lehe

Übersicht



Der Stadtteil Horn–Lehe besteht aus den drei Ortsteilen Horn (südlich der Bahntrasse Bremen – Hamburg), Lehe (zwischen Bahntrasse und Autobahn 27) und Lehesterdeich nördlich der Autobahn.

Im Norden grenzen die Stadtteile Blockland und Borgfeld an, im Westen und Süden

schließen sich Findorff, Schwachhausen und Vahr an. Östlich wird der Stadtteil von Oberneuland begrenzt.

Die Siedlungsstruktur von Horn – Lehe wird dominiert von großen zusammenhängenden Wohnbauflächen unterschiedlicher Siedlungstypen. Industrie- und Gewerbeflächen sind gebündelt im Gewerbegebiet Horn–Lehe nördlich der BAB 27 sowie im Umfeld der Universität Bremen, im Technologiepark. Die Funktionstrennung von Industrie und Gewerbe sowie Wohnen ist weitgehend durchgängig. Im Nordwesten des Stadtteils schließen sich die weiträumigen Grünlandflächen des Blockland an, im Südwesten die „Uniwildnis“ mit Stadtwaldsee. Siedlungsinterne größere Grün- und Freiflächen sind der Grünzug „Leher Feld“ mit dem südwestlich anschließenden Stadtteilpark Lehe sowie der über die Stadtgrenzen Bremens hinaus bekannte Rhododendronpark.

Erlebniswert

Die stadträumliche Struktur Horn – Lehes wird geprägt von einem Nebeneinander von Wohnbauflächen unterschiedlichen Typs. Einfamilienhäuser – sowohl als freistehende Einzelhäuser oder in verdichteter Bauweise in Form von Doppel- oder Reihenhäusern – sind in sämtlichen Ortsteilen umfangreich vertreten und dominieren die Wohnbebauung (FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2006a). Schwerpunkt des Geschosswohnungsbaues sind das „Leher Feld“ und der „Holtergrund“.

Gegliedert wird der Stadtteil durch den historischen Heerstraßenzug mit „Horner“, „Leher“ und „Lilienthaler Heerstraße“. Entlang dieser Straßenzüge ist die historische Bebauung z. T. noch erhalten. Von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben sind die alten Landsitze im Umfeld des Rhododendronparks im Ortsteil Horn. Entlang der „Horner Heerstraße“ reihen sich Anwesen und parkartige Gärten aneinander. Vereinzelt sind noch historische Gebäude und alte Gutshäuser erhalten. Im Süden von Horn, entlang der Marcusallee erstreckt sich ein Villenviertel mit parkartigen Gärten.

Das Kleinsiedlungsgebiet Lehe westlich der "Leher Heerstraße" im Umfeld der "Vorstraße", ein Quartier der Vorkriegsbebauung, weist eine hohe städtebauliche Konsistenz auf. Alter Baumbestand in den meist großen Gärten und gärtnerisch gestaltete Vorgärten bereichern das Freiraumerleben. Auch die im Umfeld ergänzten Reihenhauserquartiere mit ihren vielfältig gestalteten Gärten sind von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben.

Städtische Kerngebietsstrukturen sind entlang der Horner- und Leher Heerstraße zu finden. Allerdings entfaltet hier das Einkaufs- und Stadtteilzentrum Lestra, ebenso wie das Stadtteilzentrum an der Straße Im Leher Feld und auf dem alten Telekom-Gelände neben der Horner Mühle nur geringe gestalterische Attraktivität.

Das bandartige Kleinsiedlungsgebiet entlang der „Lilienthaler Heerstraße“ ist städtebaulich ebenfalls konsistent, die Gestaltung der Vorgärten zum Straßenraum, meist ohne prägenden Baumbestand, setzt jedoch keine besonderen Akzente. Negativ wirkt sich die Dominanz des Straßenraumes insbesondere in den vierspurigen Abschnitten mit Straßenbahntrasse mit noch jungem und daher noch nicht besonders erlebniswirksamem Baumbestand aus.



Abb. 18:
Kleinsiedlung an der
Lilienthaler Heerstraße



Abb. 19:
Positive Wirkung des Baumbe-
standes in der Lilienthaler
Heerstraße

Von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben ist die bandartige Deichrandbebauung am Lehester Deich westlich der Lilienthaler Heerstraße. Einen besonderen Erlebniswert ergibt sich durch die alten Linden entlang der Straße zusammen mit den sich immer wieder ergebenden Ausblicken in die umgebende Landschaft des Hollerlandes und der Wümmeniederung. Hervorzuheben ist die alte landwirtschaftliche Bebauung ganz im Osten an der Grenze zum Stadtteil Blockland. Die Struktur alter Landnahmeformen ist in der Grünland-Graben-Landschaft des Blocklandes auch heute noch an den schmalen Schlägen erkennbar. Hervorragendes Charakteristikum in diesen Gebieten ist die Weitläufigkeit und Offenheit, die nahezu unbegrenzte Sicht ermöglichen. Die angrenzende Wümmeniederung ist aufgrund ihrer Strukturvielfalt und hohen Naturwirkung von sehr hohem Erlebniswert.

Das Leher Feld (Ortsteil Lehesterdeich) wird dominiert von Geschosswohnungsbauflächen aus den 1960er Jahren. Die mehrgeschossigen Mehrfamilienhäuser (bis zu acht Geschosse), die vorwiegend in Zeilenbauweise errichtet wurden, sind mit Reihen- und Gartenhofhäusern kombiniert.



Abb. 20:
Geschosswohnungsbau
„Im Leher Feld“

Das Nebeneinander von unterschiedlichen Bebauungsstrukturen weist eine geringe städtebauliche Konsistenz auf. Die einzelnen Wohnlagen sind durch großzügige Grünflächen untereinander vernetzt. Die Wohnblocks sind mit durchfließenden Rasenflächen mit älterem Baumbestand und Hecken im Vorgartenbereich gestalterisch eingebunden, die Vielfalt an unterschiedlichen Räumen und Grünstrukturen ist aber relativ gering. Der Grünzug Leher Feld mit Gewässern, Kleingärten, Sportanlagen, Freizeithelm, Kindergärten u. a. bildet das „grüne“ Zentrum im Stadtteil.

Westlich des „Leher Feldes“ erstreckt sich das zweite große Geschosswohnungsgebiet im Stadtteil, das Wohngebiet "Hollergrund", das in den 1990er Jahren westlich der "Lilienthaler Heerstraße" entstanden und weitgehend fertiggestellt ist (FREIE HANSESTADT BREMEN, SENATOR FÜR UMWELT, SUBVE 2006b). Die offene Blockbebauung entlang der Straße „Am Hollergrund“ wird ergänzt durch Reihen-, Einzel- und Doppelhausquartiere. Positiv wirkt der neugeschaffene Grünzug mit zentral verlaufendem Fleet, in dem sich die landschaftlichen Ursprünge der moorigen Landschaft widerspiegeln.

Aufgrund des großen Flächenanteils im Stadtteil sind auch das Unigelände mit Technologiepark und das Gewerbegebiet Horn – Lehe wesentlich für das Freiraumerleben. Letzteres weist eine Grüngliederung aus z. T. beidseitigen Baumreihen im Straßenraum und Grünstreifen mit Fleeten auf. Die Vorgärten der gewerblichen Bauflächen sind gärtnerisch gestaltet. Gebietsweise wirkt die Großformbebauung unmaßstäblich. Von untergeordneter bis mittlerer Bedeutung für das Freiraumerleben sind das Unigelände und der Technologiepark. Dem Unigelände mit wenig ansprechender 1970er Jahre – Bebauung fehlt die gestalterische Konsistenz der Grün- und Freiflächen. Im hinteren Bereich wirkt das Gelände mit eingestreuten Brachen ungeordnet. Die neue Bebauung im Technologiepark jedoch ist teils architektonisch ansprechend. Dominiert wird das Freiraumerleben von technischer Infrastruktur und nicht von Grünelementen. Positiv zu beurteilen ist die „grüne“ Randwirkung der westlich angrenzenden "Uniwildnis" und des südlich anschließenden Kleingartengebietes. Einen hohen Erlebniswert hat hier die Grünverbindung „Achterstraße“ südlich des Unigeländes mit Rad- und Fußweg sowie kleinen Bootsanlegestellen entlang der Kleinen Wümme .



Abb. 21:
Grünzug an der Kleinen Wümme südlich des Unigeländes

Als charakteristische **Einzelemente** sind herrschaftliche Wohnsitze (vor allem in Horn) und vereinzelte historische Gebäude wie die Horner Mühle und die Horner Kirche zu nennen. Weithin sichtbar ist der Fallturm, der den Standort der Universität mit dem Technologiepark markiert (SUBVE BREMEN 2006b). Ein neues Wahrzeichen ist das Universum.

Im Rhododendronpark als prägende Grünfläche sind die Gartenlandschaften der ehemaligen Landgüter von Horn heute noch erlebbar. Insgesamt betrachtet ist der Stadtteil Horn–Lehe aufgrund seiner Lage am Rande des bebauten Stadtkörpers großzügig mit **Grünstrukturen** ausgestattet wie z.B. dem Menkepark/ Gut Landruhe. Große Freiraumbereiche ragen bis in das Stadtteilgebiet hinein. Über die Fahrrad– und Wanderwege „Kuhgrabenweg“ (westlich Uni und Technologiepark) und „Jan–Reiners–Weg“ (östlich von Uni und Technologiepark), ist der Siedlungsraum gut mit der landschaftlichen Umgebung mit dem für Bremen typischen Feuchtgrünland im Hollerland verknüpft. Die Grünlandnutzung hat eine hohe historische Kontinuität, das heutige Grabennetz geht zurück auf die im 12. Jahrhundert durch Holländer (daher der Name) begonnene Entwässerung. Seitdem besteht die jahrhundertelange extensive Nutzung ohne Veränderung des Grabennetzes.

Zusammen mit den alleearartigen Heerstraßenzügen vermittelt der Stadtteil in weiten Teilen den Eindruck einer guten Durchgrünung. Lücken in der Begrünung fallen im Straßenbild der „Leher Heerstraße“ im Horner Zentrum auf (vgl. SUBVE BREMEN 2006b).

Als **Vorbelastungen** sind die Barrierewirkung und die Lärmbelastung durch die Hauptverkehrsstraßen BAB 27, Autobahnzubringer und die Bahntrasse Bremen – Hamburg zu nennen.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Insgesamt hohe Durchgrünung des Stadtteils mit dem Rhododendronpark als Herzstück. Noch erkennbares Gliederungsmuster der ursprünglichen Siedlungsentwicklung im Bereich der Deich- und Heerstraßen. Alte Baumbestände vor allem im Bereich der villenartigen Bebauung in Horn, aber auch im Westen von Lehe. Attraktive Randlage zum Blockland mit dem Naturschutzgebiet Westliches Hollerland im Westen und zu den Oberneulander Wiesen im Osten. Historische Bebauung in Horn mit hohem Erlebniswert.

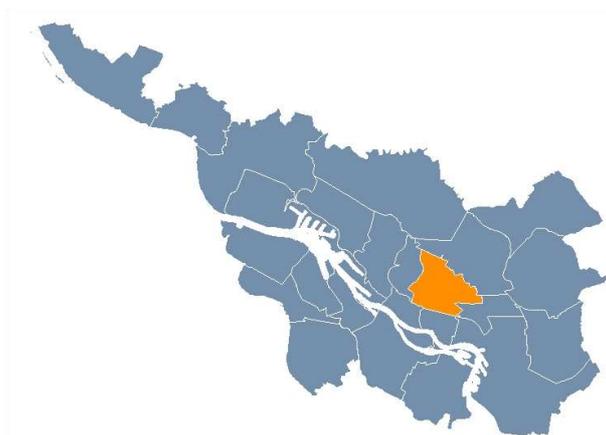
Schwächen: Mangelnde städtebauliche Konsistenz vor allem im Geschosswohnungsbaugelände Leher Feld, geringe Struktur- und Gestaltvielfalt der durchfließenden Grünflächen. Starke Zerschneidung des Stadtteils durch Verkehrsstraßen. Unzureichende, lückige Begrünung der Hauptverkehrsstraßen. Geringe gestalterische Attraktivität der Stadtteilzentren Lestra und an der Straße „Im Leher Feld“.

Risiken: Weitere Zersiedlung des Landschaftsraumes „Hollerland“ für Siedlungserweiterung und Gewerbeansiedlung

Potenziale: Verbesserung der Begrünung der Haupterschließungsstraßen. „Grüne“ Verknüpfung von Universität und Technologiepark mit dem restlichen Stadtteil.

2.10 Schwachhausen

Übersicht



Schwachhausen ist unmittelbar nordöstlich von Bremens Mitte / östlicher Vorstadt gelegen. Umgeben wird der Stadtteil im Westen von Findorff, im Osten von Vahr. Im Norden grenzt der Stadtteil Horn–Lehe an.

Schwachhausen besteht aus den sieben Ortsteilen Bürgerweide–Barkhof, Bürgerpark,

Schwachhausen, Gete, Neu–Schwachhausen, Riensberg und Radio Bremen.

Die Siedlungsstruktur des Stadtteiles wird dominiert von Wohnbauflächen. Bis zum „Schwachhauser Ring“ ist „Bremer Haus“ – Bebauung unterschiedlicher Gestaltung aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg vorherrschend. Bis zu dieser Zeit wurden ganze Straßenzüge planmäßig erschlossen. Ab 1960 wurde Schwachhausen im heutigen Neu–Schwachhausen großflächig mit offener Wohnblock–

und Reihenhausbauung erweitert. Der Bremer Bürgerpark als größter Park der Stadt prägt die angrenzende Bebauung.

Erlebniswert

Positiv beeinflusst wird das Freiraumerleben durch die hohe städtebauliche Konsistenz der ausgedehnten „Bremer Haus“ – Quartiere in den Ortsteilen Bürgerpark, Schwachhausen und Gete nördlich der Bahntrasse bis zum „Schwachhauser Ring“. Im Umfeld des Bürgerparks ist eine großzügige Gründerzeitbebauung vorherrschend. Verzierte Fassaden und vielfältig gestaltete Vorgärten zeichnen die „Bremer Haus“ – Quartiere aus. Besonders hervorzuheben ist der Ortsteil Bürgerpark, wo ganze Straßenzüge wie die „Hermann–Allmers–Straße“ und die „Bulthauptstraße“ wegen vollständig erhaltener Bauensembles unter Denkmalschutz gestellt wurden. Auch die neueren, städtebaulich weniger bedeutsamen Reihenhaus- und Zeilenbebauungen in Neu–Schwachhausen wirken als grüne Wohngebiete. Sehr positiv wirkt hier die Randlage zum parkartig gestalteten Riensberger Friedhof.

Die Einzel- und Doppelhausbebauung, teils im Verbund mit Reihenhausbauung im östlichen Ortsteil Radio Bremen ist ebenfalls als großzügig, vielgestaltig und gut durchgrünt und von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben zu beschreiben.

Alte Baumalleen in allen Hauptverkehrsstraßen, insbesondere herauszuheben ist die 4-reihige Lindenallee an Schwachhauser Ring, der Kirchbachstraße und vielen Nebenstraßen stellen die markante **Grüngliederung** des Stadtteiles dar. Der sog. „Schröder-Ring“, ein vierreihiger durchgehender Alleenring um die damalige Stadt ist hier im Stadtbild noch deutlich sichtbar. Er findet im Utbremer, Osterfeuerberger und Waller Ring seine Fortsetzung, wo der Alleecharakter jedoch nur noch in Resten sichtbar ist. Herausragend ist die Bedeutung des Bürgerparks (vgl. Kap. 3.2.2.4) mit vielfältigen Grün- und Freiraumstrukturen und Anziehungspunkten wie dem Parkhotel. Im Nordosten des Stadtteils befindet sich der parkartig gestaltete Riensberger Friedhof. Im Norden ergänzt ein großes Kleingartengebiet die insgesamt gute Durchgrünung des Stadtteils mit halböffentlichem Grünraum.



Abb. 22:
Benqueplatz in Schwachhausen

Beeinträchtigt wird der überwiegend hohe bis sehr hohe Erlebniswert der bebauten Strukturen von Schwachhausen durch ein hohes Verkehrsaufkommen auf den HAUPTSCHLIEßUNGSSTRAßEN mit Durchgangsfunktion wie dem „Schwachhauser Ring“, der „Schwachhauser Heerstraße“ und der „Kurfürstenallee“. Dies führt neben der Lärmbelastung zu einer starken Barrierewirkung, vor allem im Bereich der Kurfürstenallee.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Hohe städtebauliche Qualität der weit ausgedehnten „Bremer Haus“ – Quartiere, architektonisch wertvolle, historische Bebauung im Umfeld des Bürgerparks. Insgesamt sehr gute Durchgrünung des Stadtteiles sowohl im Bereich der privaten Bauflächen als auch im Straßenraum. Bürgerpark mit hoher Freiraumqualität und vielfältigem Erholungsangebot.

Schwächen: Starke Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen durch hohes Verkehrsaufkommen.

Risiken: Möglicherweise Überprägung der „Bremer Haus“ – Quartiere durch Nachverdichtung und verstärkte Etablierung von Büros – und Kleingewerbebetrieben und dadurch hervorgerufenen erhöhten Parkplatzbedarf zu Lasten der Bäume.

Potentiale: Vervollständigung des Alleenrings zwischen Schwachhauser Heerstraße und Kurfürstenallee.

2.11 Mitte

Übersicht



Bremens Mitte umfasst die Altstadt, die Bahnhofsvorstadt und das Ostertorviertel im Osten. Der Stadtteil erstreckt sich rechts der Weser bis zu den Bahnanlagen im Nordosten.

Die Altstadt ist der historische Kern der Stadt Bremen. Sie lässt sich unterteilen in den Stadtkern, das Schnoorviertel

im Südosten, das Stephanieviertel mit dem Faulenquartier im Westen und das Weserufer mit der Schlachte. Der Ursprung der Stadt Bremen befindet sich in der Mitte des heutigen Stadtkerns, rund um den Bremer Marktplatz und den Dom. Auf diesen Kern geht auch die Besiedlung des Schnoorviertels und des östlichen Rands des Faulenquartiers zurück.

Erlebniswert

Bestimmend für das Freiraumerleben ist die unmittelbare Nachbarschaft dichter Bebauung mit der weiträumig wirkenden, sich nach Südosten aufweitenden Flusslandschaft der Weser. Die Promenade entlang der Weser zwischen „Stephanibrücke“, „Bürgermeister Smidt-Brücke“ und „Wilhelm Kaisen-Brücke“ mit der Schlachte bietet vielfältige Ausblicke auf die gegenüberliegende Neustadt und die Spitze der Weserinsel, dem „Teerhof“.



Abb. 23:
Weserpromenade an der Schlachte mit Blick Richtung Stadtmitte

Herausragend sind auch die die Altstadt umgebenden Wallanlagen mit Wallgraben, die die Innenstadt freistellen und sich auf der linken Weserseite in der Neustadt fortsetzen, hier aber geschliffen sind. Die ehemaligen Stadtbefestigungsan-

lagen wurden zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu einer Grünanlage umgestaltet. Sie versorgen die Innenstadt mit ansonsten rarem Freiraum und bieten vielfältig gestaltete Grünräume. Hauptanziehungspunkt am Wallgraben ist die Mühle am Herdentor, welche als einzige der ehemals hier befindlichen Windmühlen erhalten ist.



Abb. 24:
Kunsthalle am Wallgraben

Von hoher bis sehr hoher Bedeutung für das Freiraumerleben ist die Altstadt zwischen „Bürgermeister Smidt-Straße“ und „Altenwall“. Die historische Blockrandbebauung ist in Teilen durch neuere Großformbebauung, in der heute Büro- und Geschäftshäuser untergebracht sind, ersetzt. Vor allem die City mit ihren Geschäftshäusern in moderner Architektur unterscheidet sich nicht von der in anderen deutschen Großstädten. Entlang der Schlachte und der Straße „Am Wall“ ist die historische Bebauung noch weitgehend erhalten. Von sehr hoher Bedeutung ist auch das Schnoorviertel mit historischer, sehr kleinteiliger Bebauung entlang schmaler Gassen. Einen hohen Erlebniswert hat auch die Zeilenbebauung in Klinkerbauweise im Stephaniviertel. Der Kern des Stephaniviertels ist die vor den Toren der Stadt um 1050 erbaute Stephanikirche mit dem baumbestandenen Kirchplatz.

Außerhalb der Wallanlagen im Ostertorviertel ist kleinförmige „Bremer Haus“ – Bebauung Freiraumerleben prägend. Zur Weser und zur Wallanlage wird das Quartier von großzügiger Gründerzeitbebauung eingerahmt. Entlang der Straße „Ostertorsteinweg“ und der Straße „Am Dobben“ mischt sich Wohnnutzung mit Geschäften und Dienstleistungsbetrieben.



Abb. 25:
Ostertorviertel

Sie bilden das geschäftliche Zentrum des Ostertorviertels. Die hohe Bedeutung des Freiraumerlebens wird maßgeblich durch die hohe bauliche Konsistenz beeinflusst. Die Fassadengestaltung der überwiegend 2–3 geschossigen Bebauung ist vielfältig. Oft zieren Jugendstilfassaden die Gebäude.

Die **Durchgrünung** des Quartiers ist siedlungstypisch eher mäßig, Bäume im Straßenraum sind selten. Die kleinen Vorgärten können jedoch mit ihrer kleinteiligen und vielfältigen Gestaltung Akzente setzen.

Die Bahnhofsvorstadt mit Hauptbahnhof und Bahnanlagen kann kaum positive Akzente für das Freiraumerleben setzen. Der Bahnhofsbereich wird dominiert von Verkehrsinfrastruktur (u. a. Hochstraße) ohne Grüngliederung, die umgebende, neuere Großformbebauung wirkt wenig ansprechend, ebenso wie der überdimensionierte Rembertikreisel einschließlich der angrenzenden Bebauung. Die Wohn- und Geschäftsquartiere zwischen Hochstraße und Wallgraben sind eine Mischung aus unterschiedlichen Siedlungstypen, Blockrandbebauung wechselt sich mit neuerer Großformbebauung ab, eingestreut sind einzelne Hochhäuser. Negativ wirkt das Gewerbegebiet im Bereich der Hochstraße und des Güterbahnhofs. Die mangelnde Raum- und Grünstruktur hat eine insgesamt geringe Bedeutung für das Freiraumerleben zur Folge. Eine Verknüpfung der Bahnhofsvorstadt mit den nördlich gelegenen Wohnquartieren von Findorff besteht nur durch den Tunnel im Bereich Güterbahn oder für Fußgänger durch den Bahnhof.

Erlebniswirksame Einzelstrukturen im Stadtteil Mitte sind die zahlreichen Sehenswürdigkeiten wie z.B. der Marktplatz mit Roland und Rathaus und der Dom. Besonders herauszuheben die Randlage zur Weser im Bereich Schlachte und Ostertordeich.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Hohe städtebauliche Qualität der historischen Baustrukturen in der Altstadt sowie der ausgedehnten „Bremer Haus“ – Bebauung im Ostertorviertel, Weser und Wallanlage als prägende Elemente von Bremens Mitte

Schwächen: Überprägung der historischen Bebauung durch moderne Großformbebauung, geringe Durchgrünung der Innenstadt.

Risiken: Weitere Überprägung der historischen Bebauung, innerstädtische Verdichtung auf Kosten der wenigen Grün- und Freiflächen.

Potenziale: (Grün)Gestalterische Aufwertung der Bahnhofsvorstadt und insbesondere des Bahnhofsvorplatzes als nordöstliches „Eingangstor“ zur Stadtmitte. Verbesserung der Verknüpfung mit den nördlichen Wohnquartieren vor allem für Fußgänger und Radfahrer. Rückbau des Rembertikreisels.

2.12 Östliche Vorstadt

Übersicht



Die Östliche Vorstadt mit ihren vier Ortsteilen Steintor, Fesenfeld, Hulsberg und Peterswerder erstreckt sich östlich von Bremens Mitte bis zur „Georg Bitter Straße“ als westliche Begrenzung des Stadtteils Hemelingen. Im Süden links der Weser sind die Stadtteile Neustadt und Obervieland benachbart, im Norden Schwachhausen.

Zwischen Bahntrasse im Norden und Osterdeich im Süden erstrecken sich hauptsächlich Wohnbauflächen. Die Straßen „Vor dem Steintor“, als Fortsetzung der Geschäftsstraße im Ostertorviertel, und die „Hamburger Straße“ haben mit ihrer Mischung aus Wohnungen, Geschäften und Dienstleistungsbetrieben und Büros Kern- und Mischgebietscharakter, die „Bismarckstraße“ im Norden des Stadtteils hat ebenfalls Mischgebietscharakter. Im Zentrum des Stadtteils befindet sich das Klinikum Bremen Mitte als drittgrößter Arbeitgeber Bremens auf über zwei Hektar Fläche.

Erlebniswert

Die „Bremer Haus“ – Bebauung aus dem Ostertorviertel setzt sich in der östlichen Vorstadt fort und dominiert nahezu den gesamten Stadtteil. In den Ortsteilen Steintor, Fesenfeld und Peterswerder ist die städtebauliche Konsistenz der

Baustruktur besonders hoch. Beispielsweise gleichen sich im Ortsteil Fesenfeld vom Grundplan her sämtliche alten Reihenhäuser. Typische Merkmale sind parallel zur Straße ausgerichteter Dachfirst und Traufe, Souterrain, sowie Hauseingang durch den Windfang im Hochparterre. Auch Wintergärten sind hier an vielen Häusern zu finden. Je nach ihrer Bauzeit, zeigen die „Bremer Häuser“ verschiedene Stilelemente in der Fassadengestaltung.

Die „Bremer Haus“ – Quartiere sind aufgrund der baulichen Konsistenz und der interessanten Architektur von hoher städtebaulicher Qualität. Die **Durchgrünung** des Stadtteils innerhalb des Siedlungskörpers ist entsprechend der dichten Bebauung gering bis mäßig. Die zwar kleinen, aber vielfältig gestalteten Vorgärten können jedoch positive Akzente im Straßenraum setzen. Der Brommyplatz als einzige größere Grünfläche/Stadtplatz hat eine herausragende Bedeutung im Stadtteil. Insgesamt wirkt die kleinförmige Bebauung entlang der regelmäßigen rasterartigen Erschließungsstraßen sehr harmonisch. Die fehlende Begrünung der schmalen Straßen mit Straßenbäumen wirkt nicht störend. Insgesamt kann das Freiraumerleben im Stadtteil vor allem aufgrund der durchgängig hohen städtebaulichen Qualität als hoch bewertet werden.

Das Zentralkrankenhaus fügt sich mit seiner, bis auf das Hauptgebäude, kleinteiligen Baustruktur aus Backsteinbauwerken und den umgebenden Grün- und Freiflächen mit reichem Baumbestand positiv in das Freiraumerleben ein. Die offene Blockbebauung mit Übergängen zum Geschosswohnungsbau im Ortsteil Hulsberg und im östlichen Teil von Peterswerder weisen keine besonderen städtebaulichen Qualitäten auf, sind aber durch älteren Baumbestand auf den umlaufenden Grünflächen gut eingegrünt.

Außerhalb der bebauten Strukturen ist die sich südlich des Osterdeichs erstreckende Pauliner Marsch mit dem Weserstadion als einem Wahrzeichen von Bremen wesentlich für das Freiraumerleben. Ausgedehnte Kleingartengebiete und Sportanlagen versorgen den Stadtteil mit halböffentlichem Freiraum. Entlang der Weser verläuft ein Rad- und Fußweg.

Als erlebniswirksames Einzelelement mit Fernwirkung ist das Weserstadion zu nennen.

Als **Vorbelastung** wirken die Lärmbelastung und Barrierewirkung in Folge des hohen Verkehrsaufkommens auf den Hauptverkehrsstraßen „Osterdeich“ (B 75), „Georg Bitter Straße“ und „Bismarckstraße“ und die Bahntrasse Bremen – Hannover.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Hohe städtebauliche Konsistenz der fast im ganzen Stadtteil durchgängigen „Bremer Haus“ – Bebauung, positive Randwirkung der Weser. Überwiegend gute Zugänglichkeit des Weserufers (Rad-/ Fußweg).

Schwächen: Geringer Grünanteil innerhalb der Bebauung und kaum öffentliche Grün- und Freiflächen, Überprägung der Wesermarsch durch Kleingärten und teils großflächige Sportanlagen.

Risiken: Weitere Intensivierung und Ausdehnung der Sportnutzungen, Entwicklung von Bauflächen.

Potenziale: Rückgewinnung der Pauliner Marsch als öffentlicher Grün- und Freiraum bei sinkender Nachfrage nach Kleingärten.

2.13 Vahr

Übersicht



Östlich von Schwachhausen schließt sich der Stadtteil Vahr an. Im Norden ist Vahr von Horn-Lehe benachbart, im Osten von Oberneuland und Osterholz. Im Süden bildet der Stadtteil Hemelingen die Begrenzung.

Vahr besteht aus vier Ortsteilen. Zunächst entstand die Gartenstadt Vahr in den Jahren von 1954 bis 1957, die

Neue Vahr mit den Ortsteilen Nord, Südost und Südwest zwischen 1957 und 1963. Die Neue Vahr wurde zu einer Zeit massiver Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg als eine der ersten Großwohnanlagen von Bremen zur Bereitstellung von preiswertem Mietwohnraum entwickelt. Die Entwicklung des Stadtteiles folgte dem städtebaulichen Leitbild der aufgelockerten, durchgrünten Stadt entgegen der in Bremen bis dahin weit verbreiteten verdichteten Blockrandbebauung in der Innenstadt und Vorstadt.

Erlebniswert

Die Gartenstadt Vahr im Westen des Stadtteiles wird geprägt durch eine Mischung aus Reihenhaus- und Geschosswohnungsquartieren. Baustrukturen unterschiedlichen Stils wechseln sich kleinräumig ab, es überwiegt die zweigeschossige Reihenhausbebauung. Die Bebauung ist insgesamt kleinteiliger und niedriger als in der Neuen Vahr. In dem Reihenhausquartier innerhalb des Straßenrings „Eislebener Straße“ ist die eingeschossige Flachdachbebauung sehr kleinformatig. Unmaßstäblich wirkt die direkte Nachbarschaft zu den umgebenden Geschossbauten mit mehr als sechs Geschossen. Ergänzt wird die Wohnbebauung in der Gartenstadt durch Kleingartengebiete entlang der Bahntrasse Bre-

men–Hamburg. Die städtebauliche Qualität ist aufgrund der in Teilen eingeschränkten Konsistenz als gering bis mittel zu beschreiben.

Die **Durchgrünung** der Siedlungsstrukturen ist gut, die Qualität der Grünstrukturen im öffentlich erlebbaren (Straßen)Raum als mittel bis hoch zu bewerten. Südlich der „Julius–Brecht–Allee“ sind die Grünstrukturen mit altem Baumbestand auf den umlaufenden Grünflächen in den Geschossquartieren und in den Vorgärten der Reihenhausbebauung vielgestaltiger. Im Bereich der Flachdachbebauung entlang der „Eislebener Straße“ prägen vor allem unbegrünte, breite Straßen den Freiraum.

Die Neue Vahr wird dominiert von Geschosswohnungsbauten mit vier bis acht Geschossen. Überragend im wahrsten Sinne des Wortes ist das „Aalto– Hochhaus“ im Ortsteil Vahr Südost. Das Hochhaus im Zentrum der Neuen Vahr, das seine Westseite wie einen Fächer zur Nachmittags– und Abendsonne öffnet, steht inzwischen unter Denkmalschutz.



Abb. 26:
**Geschosswohnungsbau in der
Neuen Vahr Süd**

Ergänzt wird die Geschossbebauung durch eine an den Rändern des Stadtteiles umlaufende, mit 1 – 1 1/2 Geschossen niedrige Reihenhausbebauung. Der Ortsteil Neue Vahr Nord besteht aus reiner Wohnbebauung. Im Ortsteil Südost ist das Einkaufs– und Stadtteilzentrum „Berliner Freiheit“ im Schatten des „Aalto–Hochhauses“ untergebracht. Im Ortsteil Vahr Südwest wird die Wohnbebauung durch ein kleinteiliges Gewerbegebiet einschließlich öffentlicher Verwaltungen ergänzt.

Das Freiraumerleben in der Neuen Vahr ist geprägt durch die regelmäßige Anordnung von Geschosswohnungsbauten entlang der rasterartig angelegten Erschließungsstraßen. Die städtebauliche Qualität der Siedlungsstrukturen aus den 50er und 60er Jahren, die nahezu komplett saniert sind, ist aufgrund der hohen Konsistenz, bei in Teilen jedoch unmaßstäblicher Bebauung, als mittel zu bewerten.

Die **Grünausstattung** der Großwohnungsanlage ist großzügig. Die üppige Bepflanzung der Rasenflächen mit Bäumen gewährleistet eine gute gestalterische Einbindung der Baukörper. Jedoch wirkt die Gestaltung der die Geschossbauten umlaufenden Grünflächen insgesamt etwas einförmig, eine Vielfalt an Räumen und Strukturen unterschiedlichen Charakters wie beispielsweise gestaltete Vorgärten oder Eingangsbereiche sowie konkrete Nutzungszuweisungen fehlen weitgehend. Ergänzt wird die Grüngliederung des Stadtteiles durch kleine Grünzüge, z. T. mit integrierten Fleeten.



Abb. 27:
Gute Durchgrünung der Neuen Vahr

Positiv zu werten ist die Grünanlage um den Vahrer See im Ortsteil Vahr Südost, die Naherholung mit Erholungsangeboten wie z. B. Angeln wohnungsnah im Stadtteil ermöglicht. Die Verknüpfung des Stadtteils Vahr mit der umgebenden Landschaft (Kulturlandschaft Achterdiek und weiter nordöstlich die Heckenlandschaft um Oberneuland mit hohem Erlebniswert) ist aufgrund der stadtzentralen Lage und der Barrierewirkung der BAB 27 weniger günstig.

Erlebniswirksames Einzelelement mit Fernwirkung ist das „Aalto-Hochhaus“ im Zentrum der Neuen Vahr.

Als **Vorbelastung** sind die überdimensioniert wirkenden Haupterschließungsstraßen mit Autobahnzubringer (Richard-Boljahn-Allee / Kurfürstenallee) sowie die den Stadtteil im Osten begrenzende Autobahn BAB 27 zu erwähnen.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Hohe städtebauliche Konsistenz der Bebauung aufgrund des durchlaufenden städtebaulichen Gestaltungs- und Gliederungsprinzips. Insgesamt gute Durchgrünung des Stadtteils.

Schwächen: Dominante Wirkung der Hauptverkehrserschließungen „Richard-Boljahn-Allee“ und „Kurt-Schumacher-Allee“ mit Barrierewirkung zwischen den Ortsteilen Vahr Nord und Vahr Süd. Einförmigkeit der Grünflächen und deren Gestaltung in der Neuen Vahr.

Risiken: Wohnungsleerstand in Folge des hohen Altersdurchschnitts der Wohnbevölkerung des Stadtteils.

Potenziale: Verbesserung der Struktur- und Gestaltungsvielfalt der halböffentlichen Grünflächen in den Geschosswohnungsquartieren.

2.14 Borgfeld

Übersicht



Borgfeld liegt an der Wümme zwischen den Naturräumen Wümmeniederung und Blockland. Der Stadtteil an der nordöstlichen Grenze zu Niedersachsen ist trotz seiner Entwicklung hin zu einem attraktiven Wohnstandort noch als landwirtschaftlich geprägter Stadtteil zu beschreiben. Angrenzende Stadtteile sind Horn-Lehe (Süden) und Oberneuland (Osten).

Neben dem noch dörflich geprägten ursprünglichen Siedlungskern am Rande der Wümmeniederung besteht Borgfeld hauptsächlich aus Wohnsiedlungen, die mit dem größten Flächenanteil östlich der „Borgfelder Heerstraße“ bzw. „Borgfelder Allee“ und nördlich „Lehester Deich“ liegen. Das Baugebiet Borgfeld-Ost westlich der „Borgfelder Heerstraße“ ist zu einem großen Teil bebaut.

Erlebniswert

Von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben ist die unmittelbare Nachbarschaft von Borgfeld zur Wümmeniederung. Die Siedlungsbänder mit lockerer, großzügiger Wohnbebauung entlang des Borgfelder Deichs (südlich der Wümme) und entlang der „Warfer Landstraße“ (nördlich der Wümme) sind von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben. Der kleinräumige Wechsel von großzügiger, z. T. villenartiger Bebauung mit niederungstypischen Gehölzstrukturen und die durchgängig erlebbare Wümmeniederung entlang des Borgfelder Deiches haben einen hohen bis sehr hohen Erlebniswert. Negativ wirken sich zunehmend die Neubebauung auf noch freien Grundstücken und zur Zeit die Großbaustelle des Neubaus der Ortsumgehung Lilienthal aus. Einen hohen Erlebniswert hat auch das Siedlungsband entlang der „Warfer Landstraße“ aus landwirtschaftlichen Höfen mit altem Hofbaumbestand und älterer Einzelhausbebauung auf großzügigen Grundstücken. Positiv wirkt die insgesamt gute Durchgrünung des Gebietes – auch im Straßenraum – und die Blickbeziehungen in die Wümmeniederung.

Der historische Dorfkern von Borgfeld, mit alter dörflich geprägter Bebauung und durchsetzt mit einzelnen kleinen Betrieben, Geschäften und Gasthäusern, ist in seiner Gesamtheit noch erhalten und von hohem Erlebniswert. Sehr positiv wirkt sich der alte Baumbestand (Eichen) im Straßenraum und auf den Grundstücken aus.



Abb. 28:
Dorfkern von Borgfeld

Sehr schön ist auch der östliche Abschnitt, wo die z. T. villenartige, z. T. landwirtschaftliche Bebauung direkt bis zur Wümme reicht. Sehenswerte alte Bauernhäuser mit reetgedeckten Dächern und Villen mit großzügigen Gärten bereichern das Freiraumerleben.

Südlich des Dorfkernes und des Siedlungsbandes entlang der Wümme erstrecken sich große Einfamilienhausgebiete. Die älteren Gebiete mit Bebauung aus der Nachkriegszeit südlich des Dorfkernes und im Osten des Stadtteiles weisen noch einen großen Bestand an Altbäumen auf, die mindestens im Hintergrund erlebbar und von mittlerer bis hoher Bedeutung für das Freiraumerleben sind. Die übrigen Einzelhausgebiete, teilweise ergänzt durch Reihenhausbebauung weisen unterschiedliche Baustile entlang ruhiger Wohnstraßen auf. Der Erlebniswert der Gebiete ist stark abhängig von der Begrünung der Vorgärten und des Straßenraumes und ist als durchschnittlich zu beschreiben, die Wohnstraßen sind meist ohne prägenden Baumbestand.



Abb. 29:
Grünzug im Neubauggebiet
Borgfeld Ost

Wesentliche Elemente **Grünstruktur- und Freiraumstrukturen** sind neben der Wümmeniederung und dem alten Baumbestand die entlang von Straßen, Wegen und Grundstücksgrenzen verlaufenden Fleete. Diese werden auch in den neuen Baugebieten Borgfeld Ost und Borgfeld West als Gestaltungselement aufgegriffen. Die neuen Baugebiete sind aufgrund noch fehlender Wirkung der Grünausstattung (noch) von untergeordneter Bedeutung für das Freiraumerleben. Der landschaftliche Außenraum im Stadtteil mit Wümmeniederung und der z.T. kleinräumig gegliederten Acker-Grünland-Landschaft um Timmersloh ist zum großen Teil von hoher bis sehr hoher Bedeutung für das Landschaftserleben.

Beeinträchtigt wird der dörflich-ländliche Charakter des Freiraumerlebens von Borgfeld durch die sehr hohe Verkehrsbelastung auf der „Borgfelder Heerstraße“, die als Durchgangsstraße für den Verkehr nach Lilienthal dient.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Dörflicher Ursprung der Siedlungsentwicklung ist noch deutlich erkennbar. Naturraumtypische Landschaftselemente wie Entwässerungsgräben und alter Eichenbaumbestand sind im Stadtteil gebietsweise auch innerhalb der Siedlungsquartiere Ortsbild prägend.

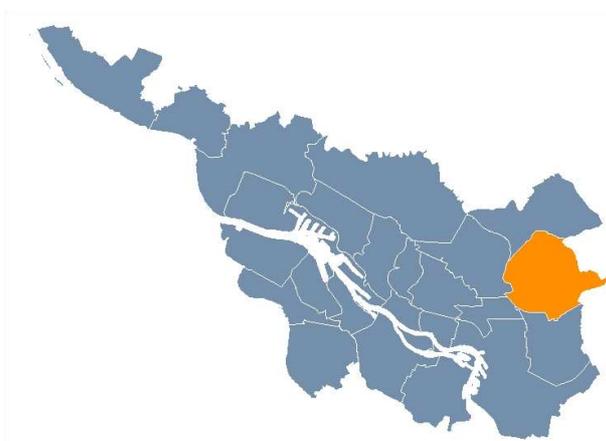
Schwächen: Hohes Verkehrsaufkommen auf der "Borgfelder Heerstraße" und Borgfelder Allee.

Risiken: Fortschreitende Überprägung des alten Dorfkernes, Verstädterung bzw. Nivellierung des noch ländlich (landwirtschaftlich) geprägten Stadtteiles durch sich in die Landschaft ausdehnende Neubaugebiete.

Potenziale: Verbesserung der Begrünung der Wohnstraßen in Reihen- / Einzelhausgebieten.

2.15 Oberneuland

Übersicht



Oberneuland liegt am östlichen Stadtrand von Bremen und ist ein noch ländlich geprägter Stadtteil. Er ist nicht in weitere Ortsteile gegliedert. Im Norden angrenzend liegt Borgfeld, im Westen Horn-Lehe und Vahr und im Süden schließt sich der Stadtteil Osterholz an.

Der Stadtteil wird zentral von der Bahntrasse Bremen – Hamburg in West–Ost-Richtung gequert. Im Süden wird Oberneuland von der BAB 27 begrenzt.

Der Siedlungsursprung geht auf das 18. Jahrhundert zurück, als vermögende Bremer Familien herrschaftliche Landsitze, umgeben von weitläufigen Parks gründeten. Der Siedlungssprung ist auch heute noch deutlich im Stadtteil erkennbar. Der Siedlungsstruktur von Oberneuland wird nahezu komplett dominiert von Einzelhausbebauung unterschiedlicher Dichte, durchsetzt mit großzügigen Landsitzen und einigen heute noch bewirtschafteten landwirtschaftlichen Höfen. Verdichtete Wohnbebauung wie Reihenhausbebauung ist kaum vorzufinden. Geschosswohnungsbau fehlt ganz.

Erlebniswert

Charakteristisch ist zum einen die insgesamt großzügige Einzelhausbebauung, z. T. villenartig, mit umgebenden großen Gärten. Zum anderen wird Oberneuland durch die fast überall großzügig erhaltenen, naturnahen Landschaftselemente der Oberneulander Wesersandterrasse am Rande der Borgfelder Wümmeniederung bis in den Siedlungsraum hinein geprägt. Im Straßenbild, aber auch auf den privaten Grundstücken sind das ausgeprägte Fleetsystem und zahlreiche Kleingewässer zusammen mit einem großen Bestand an Altbäumen, meist alten Eichen prägend.

Von hoher bis sehr hoher Bedeutung für das Freiraumerleben ist die zwischen „Rockwinkeler Heerstraße“ (südlich der Bahntrasse) und der „Oberneulander Landstraße“ / „Oberneulander Heerstraße“ noch erhaltene ursprüngliche Siedlungsstruktur aus alten Villen und Landgütern mit umgebenden Parks bzw. parkartigen Gärten. Ergänzt wird die alte Bebauung durch gehobene Einfamilienhausbebauung mit überwiegend großen Gärten.



Abb. 30:
Landgut mit Parkanlage in
Oberneuland

Nach dem zweiten Weltkrieg und in den 70er Jahren bis heute kam es zu den größten Bevölkerungszuwächsen, was sich auch im Freiraumerleben bemerkbar gemacht hat. Die Einzelhausbebauung zwischen „Rockwinkeler Heerstraße“ und Bahntrasse und südlich der Bahntrasse ist stärker verdichtet, die Grundstücke sind kleiner. Aber auch im Rest des Stadtteils wird die Tendenz der Nachverdichtung und Neubebauung auf den ursprünglich großzügigen Grundstücken deutlich.

Als sehenswertes **Einzelement** hervorzuheben ist die Oberneulander Mühle direkt südlich der Bahntrasse Bremen – Hamburg als Wahrzeichen von Oberneuland. Der Blick auf die Mühle von der „Rockwinkeler Landstraße“ ist aufgrund der vorgelagerten freien Ackerflächen möglich. Weitere sehenswerte Bauwerke sind neben den vielen erhaltenen Bauernhäusern und Landsitzen der „Klattes Hof“ an der „Rockwinkeler Heerstraße“, der „Lür-Kropp-Hof“ und die Kirche St. Johann.

Neben den zahlreichen sehenswerten, z. T. denkmalgeschützten Bauwerken machen alte Parkanlagen im Zusammenhang mit den alten Landsitzen wie z.B. Achterdiekpark und Heinekens Park, Muhles Park, Höpkens Ruh (an der „Oberneulander Landstraße“) den besonderen Reiz des Stadtteiles aus. **Die Grüngliederung** des Stadtteils aus vielen alten Parks, dem großen Bestand an Altbäumen in den Gärten und auch als Alleen im Straßenraum und den oft mit Rhododendren und Azaleen gestalteten Vorgärten der Herrenhäuser verleihen dem Stadtteil ein hohes Maß an noch ländlich geprägter Ausstrahlung. Besonders schön wirkt die Doppelallee in der „Franz-Schütte-Allee“.

Positiver Ortsrand zu den Oberneulander Wiesen erwähnen

Ein besonderer Reiz von Oberneuland besteht zudem in der direkten Nachbarschaft zum erlebnisreichen Landschaftsraum Oberneulander Wiesen. Jenseits des Holler Deiches schließt sich das Naturschutzgebiet Borgfelder Wümmewiesen mit einer hohen Vielfalt an naturnahen Landschaftselementen wie dem Flusslauf der Wümme, wasserreichen Sümpfen und Gräben sowie naturnahen, bewirtschafteten Feuchtwiesen. Vom Deichweg aus, teilweise mit alten Bäumen ge-

säumt, ergeben sich vielfältige Blickbeziehungen in die naturnahe Landschaft. Auch die Acker-Grünland-Landschaft des Oberneuländer Schnabel ist von hoher Bedeutung für das Landschaftserleben.



Abb. 31:
Straße „Am Holler Deich“

Vorbelastungen sind die Barrierewirkung der Bahntrasse Bremen–Hamburg und die Lärmbelastung entlang der BAB 27 im Bereich der südlichen Stadtteilgrenze. Störend wirkt das hohe Verkehrsaufkommen auf der „Oberneuländer Landstraße“ (mit Durchgangsfunktion nach Lilienthal) und „Rockwinkeler Heerstraße“, die den hohen Erlebniswert dieser von alten Baumalleen gesäumten Straßen mindert.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Die erhaltenen alten Landgüter machen den Ursprung der Siedlungsentwicklung noch deutlich erkennbar. Naturraumtypische Landschaftselemente wie Entwässerungsgräben und alter Eichenbaumbestand sind im Stadtteil, gebietsweise auch innerhalb der Siedlungsquartiere Ortsbild prägend.

Schwächen: Hohes Verkehrsaufkommen auf der „Oberneuländer Landstraße“ und „Rockwinkeler Heerstraße“

Risiken: Fortschreitende Überprägung der großzügigen Wohnbebauung durch Innenverdichtung, Verlust des prägenden Altbaumbestandes. Überbauung der südlich der Bahntrasse verbliebenen landwirtschaftlichen Freiflächen, insbesondere der kleinen Areale innerhalb der bebauten Strukturen.

Potenziale: Weitere Öffnung der parkartigen Grünanlagen rund um die Landgüter als öffentlich erlebbare und nutzbare Freiflächen.

2.16 Osterholz

Übersicht



Der Stadtteil Osterholz liegt im Osten des Stadtgebietes Bremen. Er besteht aus den Ortsteilen Blockdiek, Ellener Feld, Ellenerbrok–Schevemoor, Tenever und Osterholz. Angrenzende Stadtteile sind Hemelingen im Westen und Süden sowie in einem kleinen Teilbereich Vahr, im Norden Oberneuland. Im Osten schließt niedersächsisches Gebiet an.

Der Siedlungsursprung geht bis auf das 12. Jahrhundert zurück. Erst Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgte eine städtische Besiedelung entlang der „Ellenerbrokstraße“, „Schevemoorer Landstraße“ und der „Osterholzer Heerstraße“. Eine fortschreitende planmäßige Besiedelung setzte in den 1930er Jahren ein – es entstanden Kleinsiedlungsgebiete südlich und östlich des Osterholzer Friedhofes. Nach dem 2. Weltkrieg setzte sich die Entwicklung in Form von ausgedehntem Geschosswohnungsbau fort (vgl. FREIE HANSESTADT BREMEN, SENATOR FÜR UMWELT, BAU, VERKEHR UND EUROPA 2006b). Der Stadtteil Osterholz wird durch die Ost–West ausgerichtete Hauptverkehrsachse der „Osterholzer Heerstraße“ in zwei Teilräume gegliedert. Nördlich der Osterholzer Heerstraße bis zur BAB 27 liegt der größere Teil der Siedlungsflächen, südlich davon im Ortsteil Osterholz das alte Dorf, weitere Wohnquartiere sowie das Gewerbegebiet Osterholz mit dem Einkaufszentrum „Weserpark“.

Erlebniswert

Entlang der Osterholzer Dorfstraße sind noch die Siedlungsursprünge des Stadtteils erkennbar. In diesem Straßendorf sind neben den alten Hofstellen mit Altbaumbestand und den alleearartigen Hofzufahrten noch mehrere landwirtschaftliche Freiflächen mit hoher Bedeutung für das Freiraumerleben erhalten. Die dörflichen Strukturen befinden sich durch eine sukzessive Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung sowie Neubautätigkeit im Umbruch. Nördlich der Dorfstraße hat sich die Veränderung zu neuer Einfamilienhaus- und Reihenhausbebauung deutlich durchgesetzt.

Außerhalb des Osterholzer Dorfes spiegelt sich im Freiraumerleben eine städtebauliche Struktur großer Bandbreite wider. Einzelne Hoflagen, Einfamilien-, Reihenhausgebiete und Block-/Zeilen- und Geschosswohnungsbau befinden sich in zum Teil recht kleinräumig wechselnder Abfolge. Hervorzuheben für das Freiraumerleben (hohe Bedeutung) sind die Kleinsiedlungsgebiete aus den 30er Jah-

ren (Siedlungen „Großen Vieren“ / „Rahdeland“, die „Focke–Wulf–Siedlung“ und die „Kuhkamp–Siedlung“ südlich der „Osterholzer Heerstraße“), die in ihrer ursprünglichen Anlage erhalten geblieben sind und eine hohe städtebauliche Konsistenz aufweisen. Die Kleinsiedlungsgebiete bestehen aus kleinteiligen Einfamilienhausquartieren auf schmalen Grundstücken mit recht großen Hintergärten. Kleine Vorgärten sind meist gärtnerisch gestaltet und durch Hecken eingefriedet. Die ruhigen Wohnstraßen sind großzügig, teils mit alten Baumreihen/Allen gestaltet und besitzen einen hohen Erlebniswert. Soweit ohne Baumbestand, wirken die Straßen überdimensioniert.

Hinsichtlich ihrer Größe und der Gebäudetypologie heben sich die Geschosswohnsiedlungen „Blockdiek“ und „Tenever“ von den restlichen Block- und Geschossquartieren ab. Sie zeigen überwiegend in sich homogene städtebauliche Strukturen mit großzügigen, nicht parzellierten Grün- und Freiflächen (vgl. FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2006). Die Grünflächen sind meist als Rasenflächen mit z. T. älterem Gehölzbestand angelegt. Vielfältig gärtnerisch gestaltete Bereiche (z.B. Vorgärten oder Mietergärten) fehlen. Die hohe Konsistenz der Bebauung begründet die mittlere, in Teilen hohe Bedeutung dieser Quartiere. Die drei- bis viergeschossige Blockbebauung nördlich der „Ludwig – Roselius Allee“ ist mit den halboffenen Grünräumen mit Sitz- und Spielmöglichkeiten etwas ansprechender gestaltet als die Quartiere im Umfeld.



Abb. 32:
Relativ kleinteiliges
Geschosswohnungsquartier im
Blockdiek

Der Ortsteil Tenever ist für die in Bremen größte Hochhausbebauung bekannt. Die städtebaulich homogen gestaltete Hochhausbebauung an der Grenze zu Niedersachsen mit bis zu 15 Geschossen wirkt im Vergleich zum Blockdiek durchgängig unmaßstäblich. Aber Tenever ist nicht nur durch die Hochhausbebauung, sondern auch durch eine Aneinanderreihung von unterschiedlichen Siedlungstypen wie Geschoss-, Block- und Reihenhausbauung und eingestreuten Einzelhausgebieten geprägt. Die Siedlungsstruktur weist eine geringe Konsistenz auf, die Quartiere sind von mäßiger bis geringer Bedeutung für das Freiraumerleben. Allerdings gibt es Planungen die Siedlung aufzuwerten z.B. durch Ge-

meinschaftsgrün auf Parkdecks und sogar Abriss von Gebäuden zugunsten von Grünflächen und Reihenhausneubebauung



Abb. 33:
Aufeinandertreffen unterschiedlicher Siedlungstypen in Tenever

Die erlebbare Grünausstattung ist ebenfalls als mäßig bis gering zu bewerten. Ein Beispiel dafür ist das wenig attraktiv gestaltete Ortsteilzentrum mit Geschäften und Dienstleistungsbetrieben an der „St. Gotthard Straße“. Die inhomogene Siedlungsstruktur mit kleinflächig wechselnden Quartieren unterschiedlichen Typs ist auch prägend für die anderen Ortsteile von Osterholz.

Ein positiver Kontrastpunkt in Tenever ist die von der „Osterholzer Heerstraße“ bis zur „St. Gotthard Straße“ reichende Anlage der Egestorfstiftung mit parkartig gestalteten Grünanlagen.



Abb. 34:
Alte Baumallee auf dem Gelände der Egestorf Stiftung

Industrie- und Gewerbegebietsflächen sind großflächig im Gewerbegebiet Osterholz südlich der Osterholzer Heerstraße konzentriert. Hier ist auch der Weserpark als ein über die Stadtgrenzen hinaus bekanntes, großes Einkaufszentrum angesiedelt. Das Areal ist aufgrund fehlender homogener Struktur und der Domi-

nanz von versiegelten Flächen von insgesamt geringer städtebaulicher Bedeutung.

Die **Grünausstattung** des Stadtteiles Osterholz wird außerhalb der Wohnquartiere durch den Osterholzer Friedhof und die Osterholzer Feldmark geprägt. Die „Osterholzer Feldmark“, südlich der Osterholzer Heerstraße, eine durch Hecken relativ kleinräumig gegliederte Acker- und Grünland-Landschaft von hohem Erlebniswert, ist wegen ihrer fehlenden Erschließung nur von ihren Rändern aus erlebbar. Eine besondere Bedeutung hat der alte, teils noch dörflich anmutende Siedlungsrand von Osterholz. Der Osterholzer Friedhof und die Grünflächen um das Klinikum Bremen–Ost sowie der Egestorff–Stiftung (Senioreneinrichtung) stellen sich als attraktiv gestaltete Parkanlagen mit hohem Erlebniswert dar.

Freiraumerleben prägend ist weiterhin der Alleebaumbestand vor allem in den historischen Straßenzügen „Osterholzer Heerstraße“ der „Osterholzer Landstraße“, des „Osterholzer Möhlendamms“, der „Schevemoorer Landstraße“, der „Walliser Straße“ sowie in den Straßenzügen „Am Siek“ und „Ehlersdamm“, vgl. FREIE HANSESTADT BREMEN, SENATOR FÜR UMWELT, BAU, VERKEHR UND EUROPA 2006.

Als **Einzelemente** von hohem Erlebniswert sind die auch außerhalb des alten Dorfes verbliebenen landwirtschaftlichen Höfe, der Alleebaumbestand und die positiven Randwirkungen der bereits oben genannten Grünanlagen zu nennen. Von den Wohnhochhäusern in Blockdiek, im Schweizer Viertel und vor allem in Tenever sowie dem Zentralbau des Klinikums Bremen–Ost als weithin sichtbare Bauwerke geht aufgrund ihrer Unmaßstäblichkeit eine negative Fernwirkung aus.

Durch die im Norden und Osten um den Stadtteil Osterholz umlaufende BAB 27 sind Zugänge zum landschaftlich geprägten Freiraum (Königsmoor in Niedersachsen und Oberneuländer Schnabel) nur eingeschränkt möglich. Für Naherholung und Freizeit spielen die Erholungsstandorte am Blockdieksee, am Teneversee und am Bultensee (östlich der Autobahn) eine große Rolle. Diese Bereiche sind allerdings durch ihre unmittelbare Nachbarschaft zur Autobahn stark verlärmert. Im Süden ist die Osterholzer Feldmark nur sehr eingeschränkt zugänglich und nutzbar.

Vorbelastungen bestehen in der trennenden Wirkung und der Lärmbelastung entlang der Hauptverkehrsachse der BAB 27 Richtung Westen und der alten „Osterholzer Heerstraße“.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Hoher Grünanteil und hohe Durchlässigkeit der Grün- und Freiflächen für Fußgänger und Radfahrer in den Geschosswohnungsbaugebieten „Tenever“, „Blockdiek“ und „Züricherstraße“. Konzentration von für das Freiraumerleben wenig bedeutsamen Gewerbegebietsflächen auf einen zentralen Standort. Historisch gewachsene, dörfliche Strukturen entlang der Osterholzer Dorfstraße.

Schwächen: wenig erlebenswerte und öffentlich nutzbare Grün- und Freiflächen innerhalb des Siedlungsgebietes, mäßig bis schlecht begrünte Straßenräume, Ortsteilzentren (Kernmischgebiete) innerhalb der Wohnquartiere mit geringem Erlebniswert.

Risiken: Wohnungsleerstand in den Geschosswohnquartieren in Folge einer negativen demographischen Entwicklung, fortschreitende Überprägung des alten Dorfes und der z. T. noch alten Bebauung an den alten Ausfallstraßen „Osterholzer Heerstraße“ und „Osterholzer Landstraße“.

Potenziale: Verbesserung des Freiraumerlebens durch Optimierung der Begrünung der Straßenräume, Verbesserung der Zugänglichkeit der Osterholzer Feldmark, um die Erlebbarkeit dieses Landschaftsraumes von hoher Vielfalt und Eigenart zu verbessern und als Naherholungsraum nutzbar zumachen, große Grün- und Freiflächen in den Geschosswohnungsbaugebieten mit der Möglichkeit einer größeren Nutzungsdifferenzierung und somit auch größeren Gestaltungsvielfalt.

2.17 Hemelingen

Übersicht



Hemelingen liegt im Südosten von Bremen und ist einer der flächenmäßig größten und einwohnerstärksten Stadtteile. Der Stadtteil erstreckt sich von der östlichen Vorstadt bis zur Landesgrenze Niedersachsen. Im Norden ist Hemelingen benachbart von Vahr und Osterholz, im Westen begrenzt die Weser den Stadtteil. Links der Weser schließt sich Obervieland an.

Hemelingen besteht aus den fünf Ortsteilen Hastedt, Sebaldsbrück, Hemelingen, Arbergen und Mahndorf. Es wird geprägt durch großflächige Industrie und Gewerbeansiedlungen, die bis auf das 19. Jahrhundert zurückgehen, als sich auch im ländlichen Bremer Osten Industrie und Gewerbe ansiedelte. Industrieflächen mit großen Firmen wie der Silbermanufaktur M. H. Wilkens & Söhne, der Rolandwerft, Nordmende und den Borgward Werken entstanden in direkter Nähe zu Wohngebieten. Heute bestimmen das Mercedes Benz – Werk in Sebaldsbrück und die weiteren großflächigen Industrie- und Gewerbeareale mit einer Vielzahl von Zulieferfirmen der Autoindustrie das Freiraumerleben im Stadtteil.

Erlebniswert

Wesentlich für das Freiraumerleben sind zum einen die großflächigen Industrie- und Gewerbeareale, die im gesamten Stadtteil verbreitet sind. Die dominante Großformbebauung hat zur Folge, dass eine Einbindung der Flächen und Gebäude durch Grünflächen nicht oder nur stark eingeschränkt möglich ist. Darüber hinaus besitzt die Bebauung eine negative Wirkung, die auch in die Umgebung ausstrahlt. Die genannten Strukturen stellen eine stark beeinträchtigende Wirkung auf das Freiraumerleben dar und sind somit nur von geringer bis sehr geringer Bedeutung.

Zum anderen ist die Vielzahl von Hauptverkehrsstrassen Freiraumerleben prägend. Die Bahntrassen Bremen – Hannover, Bremen – Osnabrück und Bremen – Hamburg und die BAB 1 sowie der Autobahnzubringer verursachen eine starke Trennwirkung. Hinzu kommen noch die „Arberger“ und „Mahndorfer Heerstraße“ mit ebenfalls hohem Verkehrsaufkommen und einer Barrierewirkung innerhalb der teils erhaltenen dörflichen Strukturen (s.u.).

Positive Akzente für das Freiraumerleben setzt die Blockrandbebauung im Ortsteil Hastedt als Fortsetzung der Baustrukturen der östlichen Vorstadt. Die Bebauung ist weniger konsistent als in der östlichen Vorstadt, in Teilen aber von hoher städtebaulicher Qualität. Hervorzuheben ist die einheitlich gestaltete Wohnanlage an der Stadtteilgrenze zur östlichen Vorstadt aus zweigeschossiger Zeilenbebauung mit begrünten Innenhöfen.



Abb. 35:
**Perspektive auf die prägenden
Strukturen von Hemelingen**

Die Wohnbebauung von Hastedt ist getrennt von dem Geschäfts- und Dienstleistungszentrum zwischen „Hastedter Heerstraße“ und „Stresemannstraße“. Ergänzt werden diese Strukturen durch kleinteilige Gewerbebetriebe, die sich bis zur Bahntrasse erstrecken. Ein weiteres Industrie- und Gewerbeareal mit dem „Hansa Carree“ erstreckt sich entlang des Weserufers. Die Weser bleibt aber durch die entlang des Ufers vorhandenen Wege bis zum Allerhafen erlebbar und bietet

schöne Blickbeziehungen Richtung Weserwehr und Weseraue mit dem Naturschutzgebiet Neue Weser.



Abb. 36:
Wohnanlage östlich der
„Georg-Bitter Straße“ in
Hastedt

Wahrzeichen von Hastedt sind das Weserwehr, das aber nur im näheren Umfeld erlebbar ist, im Gegensatz zum Kraftwerk der SWB, das weit in die Weseraue hinein ausstrahlt.

Prägend für den Ortsteil Sebaldsbrück sind die Galopprennbahn und das Mercedes Benz-Werk. Dieses stellt sowohl für den Stadtteil als auch für Bremen ein Wahrzeichen dar, wirkt aber durch seine Großformbebauung und das weitgehend für die Öffentlichkeit unzugängliche Gelände negativ auf die umgebenden Stadtstrukturen. Die Galopprennbahn stellt neben den Kleingärten um das Mercedes Benz-Werk die einzige größere Grünfläche innerhalb der bebauten Bereiche von Sebaldsbrück dar. Die Anlage ist durch umgebende Gehölzflächen gut eingegrünt.



Abb. 37:
Wohnstraße in der „Wilhelm
Busch Siedlung“ in
Sebaldsbrück

Positive Akzente im Freiraumerleben von Hemelingen setzen die Schlossparksiedlung westlich und die Eisenbahnsiedlung südlich des Mercedes Werkes. Diese Kleinsiedlungsgebiete aus den typischen kleinen Einzel- und Doppelhäusern sind überwiegend gut eingrünert. Alte Heckeneinfriedungen und alter Baumbestand in einigen Straßen gestalten den Straßenraum sehr ansprechend. In der Eisenbahnsiedlung sind einzelne villenartige Gebäude von besonderem Erlebniswert.

Der Ortsteil Hemelingen besteht aus Wohnsiedlungen und Industrie- und Gewerbearealen zwischen drei Hauptverkehrsstrassen und der Weser. Die Wohnbebauung ist zwischen Autobahnzubringer und den Bahntrassen Bremen–Osnabrück sowie Bremen–Hannover eingezwängt. Die Weseraue mit den Hafenanlagen westlich des Autobahnzubringers ist nahezu vollständig als Industriestandort überprägt und nur von allgemeiner, mittlerer Bedeutung für das Landschaftserleben. Weiter südlich ist die Auenlandschaft im Außendeichsbereich der Weser noch in ihrer charakteristischen Ausprägung erlebbar.

Südlich des Fuldahafens ist die Weseraue mit dem Hemelinger See für Naherholungssuchende zugänglich, Anziehungspunkte sind die beiden Yachthäfen. Ein Kilometer weiter südlich folgt mit der BAB 1 eine bedeutende Zäsur in der Weseraue.



Abb. 38:
**Weserdeich in Hemelingen mit
Gewerbe im Hintergrund**

Von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben sind die historischen Straßen „Sebaldsbrücker Heerstraße“, „Hemelinger Bahnhofsstraße“ und „Hannoversche Straße“ als alte, ursprüngliche Geschäftsstraßen mit villenartigen alten Häusern. Die sich hier entfaltenden z. T. dörflichen Siedlungsstrukturen und die relativ großzügige Einzel- und Reihenhausbauung haben hohen Erlebniswert. Die im Übrigen verbreitete Wohnbebauung zwischen den Bahntrassen ist von durchschnittlichem oder, wo in den hoch verdichteten Quartieren aspektbildende Grünstrukturen fehlen, von geringem Wert für das Freiraumerleben.



Abb. 39:
Blockrandbebauung im alten Ortskern von Hemelingen

Die östlichen Ortsteile Arbergen und Mahndorf sind in ihrer Siedlungsstruktur vergleichbar. Die weiträumig ausgedehnten Einzel- und Reihenhausbauweise mit ihren mehr oder weniger großen Gärten, dem wenig prägendem Baumbestand und den fast durchgängig nicht begrüntem Erschließungsstraßen, werden durch einige Geschosswohnungsquartiere ergänzt und bestimmen das Freiraumerleben zwischen Bahntrasse und den alten Ausfallstraßen „Arberger-“ und „Mahndorfer Heerstraße“. Das Kleinsiedlungsgebiet „Stackkamp“ hebt sich aufgrund der hohen Konsistenz der Bebauung aus kleinen Siedlungshäusern positiv ab. Von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben ist der alte Dorfkern von Arbergen mit typischen Baustrukturen und historischer Straßenführung. Der Dorfkern von Mahndorf ist stärker überprägt von Neubebauung – hier sind nur noch einzelne Höfe erhalten.

Die **Grünausstattung** des Stadtteils innerhalb der Siedlungsstrukturen wird bestimmt von den Privatgärten der Einzel- und Reihenhausbauweise, die jedoch nur eine wenig prägende Wirkung entfalten können. Freiraumerleben prägend hingegen sind die alten Baumalleen entlang der „Arberger“ und „Mahndorfer Heerstraße“, die jedoch lückenhaft sind, und der Schlosspark Sebaldsbrück. Sehr schön ist die alte Allee am „Stackkamp“, die zum „Stackkamphof“ führt. Es fehlen Wegeverbindungen entlang der Siedlungsgränder und zur Verknüpfung mit der Osterholzer Feldmark.

Die Flusslandschaft als prägendes Freiraumelement im Westen des Stadtteils ist durch ausgedehnte industriell-gewerbliche Bauflächen stark überformt und nur noch in Resten erlebbar. Südlich der Bahnlinie ist in der Arberger-Mahndorfer Marsch ein großes Acker-Grünland-Gebiet verblieben. Die in Teilen durch Hecken gegliederte Landschaft ist von allgemeiner, mittlerer Bedeutung für das Landschaftserleben. Südlich des Deichs ist die Grünland-Landschaft in der Werniederung noch in ihrer charakteristischen Ausprägung erlebbar und von hoher Bedeutung für das Landschaftserleben. Der großflächige „Gewerbepark Hansalinie“ und die Galopp-Trainingsbahn westlich des Mahndorfer Sees überprägen die Niederung zwischen BAB 1 und Bahntrasse. In den Ortsteilen Arbergen und

Mahndorf ist die Verknüpfung mit der Weserniederung durch Bahntrasse und BAB 1 stark beeinträchtigt.

Als **Einzelemente** beleben attraktive historische Baustrukturen im alten Ortskern von Hemelingen, die Mühle und die St. Johannis-Kirche an der „Arberger Heerstraße“ und der Wasserturm auf dem Gelände des Ausbesserungswerkes der Bahn das Freiraumerleben. Mercedes-Werk und die Kaffeerösterei Jacobs sind Wahrzeichen des alten Industriestandortes Hemelingen mit beeinträchtigender Fernwirkung.

Als **Vorbelastungen** sind Lärmbelastungen, Barrierewirkungen und Flächenentzug infolge der zahlreichen Hauptverkehrsstrassen und der ausgedehnten Industrie- und Gewerbeflächen stadtteilweit wirksam.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: große, noch landwirtschaftlich genutzte Freiräume und Weseraue, schöne Blickbeziehungen von den Weseruferwegen aus Richtung Weser, Weserwehr und Weseraue mit dem Naturschutzgebiet Neue Weser. .

Schwächen: Nebeneinander von Siedlungsquartieren und großflächigen Industrie- und Gewerbegebieten, starke Dominanz der Verkehrsinfrastruktur mit Barrierewirkung zwischen den Siedlungsquartieren und zum landschaftlichen Außenraum, insbesondere zur Weser. Starke Überprägung der Aue insbes. nördlich der DB-Linie nach Osnabrück.

Risiken: Vollständige Überprägung der historischen dörflichen Siedlungsstrukturen in Arbergen und Mahndorf. Weitere großflächige Gewerbegebietenentwicklung in der Arberger und Mahndorfer Marsch.

Potenziale: Begrünung von Wohnstraßen durch Baum-/Pflanzstreifen, Vervollständigung der Alleen entlang der „Arberger“ und „Mahndorfer Straße“. Bessere Anbindung des Stadtteils an die Weser als Grün- und Erholungsraum auch südlich von Hastedt. Verbesserung der Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Osterholzer Feldmark sowie der Weseraue in Arbergen und Mahndorf.

2.18 Obervieland

Übersicht



Der Stadtteil Obervieland liegt im Süden Bremens und wird im Norden und Osten vom Weserbogen mit Deichvorland umschlossen. Im Süden – und damit im Übergang zum niedersächsischen Umland – begrenzt der Flusslauf der Ochstum und die BAB 1 den Stadtteil, der eigentliche Grenzverlauf liegt südlich der Autobahn. Im Westen grenzt der Stadtteil Neustadt an.

Obervieland ist Bremens „jüngster“ Stadtteil und besteht aus vier sehr verschiedenartigen Ortsteilen. In Arsten und Habenhausen im Osten weisen dörfliche Strukturen auf den Siedlungsursprung Obervielands hin. Kattenturm und Kattenesch mit ausgedehnten Großsiedlungen aus Block- und Hochhausbebauung spiegeln die jüngere Siedlungserweiterung im Stadtteil wieder. Auch Habenhausen mit seinen Kleinsiedlungsgebieten hat sich in den letzten Jahrzehnten erheblich ausgedehnt (FREIE UND HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2008a). Die Wohnsiedlungen werden ergänzt durch großformatige Industrie- und Gewerbegebiete entlang des Autozubringers Arsten (Gewerbegebiet „Arsterdamm“) und der „Habenhauser Brückenstraße“ (Gewerbegebiet „Habenhausen“ mit dem „Werder Carré“), die nach Norden über die Carl-Carstens-Brücke (im Volksmund „Erdbeerbrücke“) Richtung östliche Vorstadt und Stadtmitte führt.

Obervieland bestand bis nach dem 2. Weltkrieg noch zur Hälfte aus Ackerflächen und Wiesen. Die Besiedlung beschränkte sich auf Arsten, Habenhausen und einige verstreute Siedlungen in Kattenturm und Kattenesch. In den 1950er und vor allem in den 60er Jahren kam es durch die Anlage von Großwohnanlagen zu einer raschen Ausdehnung der Siedlungsflächen in Kattenesch und vor allem in Kattenturm. In den 1980er und 90er Jahren entstanden in Habenhausen und Arsten neue Reihenhausergebiete.

Erlebniswert

Die städtebauliche Struktur ist als eine Mischung aus räumlich nicht oder kaum verbundenen Siedlungsbereichen zu charakterisieren, deren Trennung u. a. durch die Barrierewirkung der Hauptverkehrsachsen wie z.B. des Autobahnzubringers und flächig ausgedehnten Industrie- und Gewerbearealen noch verstärkt wird (vgl. FREIE UND HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2008a).

Im Ortsteil Kattenesch zwischen „Kattenturmer Heerstraße“ im Westen, der Ochtum im Süden und dem „Kattenescher Fleet“ im Norden und Osten ist reine Wohnbebauung aus Reihenhaus- und Einzelhausquartieren verbreitet. Von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben ist die z. T. alte, großzügige Einzelhausbebauung entlang der Ochtum. Große Gärten mit altem Baumbestand vermitteln ein „grünes“ Freiraumerleben. Die Bebauung wirkt hier noch ländlich, die Randlage entlang der Ochtum vermittelt eine hohe Naturwirkung. Die dominierende Reihenhausbebauung ist von höherer Baudichte geprägt. Quartiere unterschiedlichen Baustils reihen sich aneinander. Der öffentlich erlebbare Straßenraum erscheint überdimensioniert und ist nur spärlich begrünt.

Den Siedlungsschwerpunkt im Stadtteil Obervieland bildet der Ortsteil Kattenturm. Die Siedlungstypologie wird dominiert von Geschosswohnungsbau aus Zeilen- und Blockbebauung. Um die Kleinsiedlungsgebiete südlich des „Arster Dammes“ sind mehrere Geschosswohnungsquartiere mit bis zu acht Stockwerken und großzügigen, umlaufenden Grünflächen entstanden. Teilweise ist die Eingrünung mit lockeren Gehölzbeständen gut, neugestaltete Fassaden wirken sich positiv auf das Freiraumerleben aus. Der zentrale Grünzug um den „Kattenturmer Fleet“ sorgt für eine ansprechende Grüngliederung im unmittelbaren Umfeld.

Insgesamt fehlt in Kattenturm eine erkennbare städtebauliche Gliederung. Die Dominanz einer überdimensionierten infrastrukturellen Erschließung wirkt negativ. In dieses Erscheinungsbild reiht sich auch das Stadtteilzentrum an der „Alfred-Faust-Straße“ und das Zentralkrankenhaus „Links der Weser“ mit Großformbauung und wenig attraktiver Platzgestaltung ein.



Abb. 40:
Siedlung „An der Beginenlande“ in Kattenturm

Die Kleinsiedlungsgebiete, südlich des „Arster Dammes“ und westlich der „Kattenturmer Heerstraße“, aus den typischen kleinen Einfamilienhäusern sind von hoher städtebaulicher Konsistenz. Gärtnerisch gestaltete Vorgärten mit Hecken- und Einfriedung, altem Baumbestand in den Hintergärten und im Straßenraum, tragen

zu einer hohen Bedeutung für das Freiraumerleben bei. Architektonisch wertvoll ist die Backstein – Zeilenbebauung im Bereich der Straße „An der Beginnenlande“, östlich der „Kattenturmer Heerstraße“.

Der Ortsteil Arsten im Südosten von Obervieland, zwischen Autobahnzubringer und Autobahn BAB 1 ist zum einen vom dörflichen Charakter im Ortskern und älteren Einfamilienhausgebieten im Umfeld geprägt, zum anderen von den großen Neubaugebieten mit überwiegend verdichteter Reihenhausbebauung, die aufgrund des noch vorhandenen Flächenpotenzials in den letzten ca. zehn Jahren entstanden sind. Im Ortskern ist die alte Straßenführung mit Kopfsteinpflaster noch erhalten, alter Baumbestand und landwirtschaftliche Bebauung bereichern das Freiraumerleben. Die verdichtete Reihenhausbebauung und die Neubaugebiete können städtebaulich keine Akzente setzen. Die unterschiedlichen Quartiere sind über Grünzüge meist mit den typischen Fleeten miteinander verbunden.



Abb. 41:
Dorfkern von Arsten

Die Siedlungsstruktur und das Freiraumerleben des Ortsteiles Habenhausen sind in etwa vergleichbar mit Arsten. Rund um einen historischen Ortskern sind entlang der alten HAUPTerschließungen „Habenhauser Dorfstraße“ und „Habenhauser Landstraße“ Kleinsiedlungsgebiete entstanden, die später durch neuere Reihenhausbebauung erweitert wurden. Entlang der „Habenhauser Brückenstraße“ prägt der große Gewerbepark Habenhausen mit dem Einkaufszentrum „Werder Karree“ und breiten, überdimensionierten Erschließungsstraßen das Freiraumerleben negativ.

Charakteristisch für das Freiraumerleben in Habenhausen ist die Randlage zur Weser bzw. zum Werdersee: Vom Deich aus, der die Siedlung im Norden und Osten umschließt, bieten sich vielfältige Blickbeziehungen auf das Deichvorland, den Stadtwerder und Richtung Innenstadt von Bremen, sogar der Dom ist hier noch zu sehen. Weithin sichtbar ist das Kraftwerk der Stadtwerke Bremen.

Als **Einzelemente** sind die in den Dorfkernen von Habenhausen und Arsten punktuell vorhandenen, historischen Siedlungskerne, die Arster Kirche mit Friedhof und einige großzügige Häuser entlang der Ochtum von hohem Erlebniswert.

Die **Durchgrünung** von Obervieland wird von den ausgedehnten Grünflächen, welche die Siedlungsbereiche im Norden, Osten und Süden umschließen und sich über mehrere Grünzüge bis in die Siedlungslagen fortsetzen, geprägt. Das umfangreiche Grünflächenangebot ist vielgestaltig und durch die attraktiven, teils großflächigen Freiräume für Naherholungssuchende anziehend. Im Norden werden die Siedlungsflächen von Obervieland von der Wesermarsch mit Weser und Werdersee eingefasst. Besonderer Anziehungspunkte ist hier der Yachthafen an der Weser im Bereich der Korbinsel. Auch das Naturschutzgebiet „Neue Weser“ und der einzige Auwald(rest) an der Weser sind aufgrund der Einzigartigkeit und der großen Naturwirkung von sehr hoher Bedeutung für das Landschaftserleben. An der Badestelle Habenhausen ist die Weser direkt erlebbar.

Im Süden begrenzt die Ochtum den Stadtteil, die aber nur im Nahbereich erlebniswirksam ist. Der Grünzug „Krimpelsee“ ergänzt das Angebot innerhalb der Siedlungsflächen, seine Lage am Autobahnzubringer beeinträchtigt jedoch die Freiraumqualität. Gleiches gilt für die relativ neue Grünanlage im Zusammenhang mit der Neubauung im Südwesten von Arsten. Die Nähe zur Autobahn und die daraus resultierende starke Lärmbelastung mindern den Wert der Grünflächen erheblich. Ähnliches gilt für die sich südlich der Autobahn anschließenden Acker- und Grünlandflächen in der Lehester Marsch. Hier ist der Erlebniswert durch fehlende gliedernde Landschaftsstrukturen ohnehin eingeschränkt.

Freiraumerleben prägend sind im Stadtteil auch die attraktiven und teilweise mit Fleeten durchzogenen Grünzüge im bebauten Zusammenhang. In einigen Straßenzügen vorhandene Alleen bzw. Baumreihen tragen ebenfalls zum Freiraumerleben bei. Beispielhaft seien hier die „Kattenturmer Heerstraße“, der „Arsterdamm“, die „Bruchhauserstraße“, die „Habenhauser Landstraße“, und der „Baumhauser Weg“ genannt. Viele Straßenräume, vor allem in den Reihen- und Einzelhausquartieren, sind jedoch unbegrünt und wirken monoton.

Vorbelastungen sind die zahlreichen Hauptverkehrsstrassen die durch den Stadtteil führen oder diesen randlich begrenzen. Der Autobahnzubringer Arsten und die überdimensionierte „Habenhauser Brückenstraße“ sowie die Dammlage der Straßenbahn haben eine starke Barrierewirkung innerhalb des Siedlungskörpers. Südlich wird Obervieland zudem von der Autobahn BAB 1 eingegrenzt, die eine Barrierewirkung zu den landschaftlichen Grünräumen im niedersächsischen Umland entfaltet. Vor allem entlang der BAB 1 wirkt zusätzlich die Lärmbelastung störend, hinzu kommt die Lärmbelastung durch den Flughafen.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Freiraumerleben prägende äußere Einbindung durch den Werdersee und die „Habenhauser Marsch“ mit dem Flusslauf der Weser. Insgesamt gute

Durchgrünung innerhalb der bebauten Strukturen durch mit Fleeten durchzogene Grünzüge und großformatige Grünflächen.

Schwächen: Mischung unterschiedlicher Siedlungstypen ohne erkennbares städtebauliches Gliederungsmuster, nur wenige Bereiche mit prägender, städtebaulich wertvoller Siedlungsstruktur. Mischung von Siedlungsquartieren mit großflächigen Industrie- und Gewerbegebieten, starke Dominanz der Verkehrsinfrastruktur, z. T. mit Barrierewirkung zwischen den Siedlungsquartieren und zum landschaftlichen Außenraum.

Risiken: Vollständige Überprägung der historischen dörflichen Siedlungsstrukturen in Habenhausen und Arsten.

Potenziale: Begrünung von Wohnstraßen durch Baum-/Pflanzstreifen, Vervollständigung vorhandener Alleen, z.B. im östlichen Teil der „Habenhauser Landstraße“, Erhöhung der Gestaltvielfalt der gliedernden Grünflächen in den Geschosswohnungsquartieren. Grünplanerische Gestaltung/ Begrünung des Gewerbeparks Habenhausen und der Habenhauser Brückenstraße

2.19 Neustadt

Übersicht



Im Süden Bremens, auf der linken Weserseite, liegt der Stadtteil Neustadt. Er besteht aus den acht Ortsteilen Alte Neustadt, Hohentor, Neustadt, Südvorstadt, Buntentor, Gartenstadt Süd, Huckelriede und Neuenland. Die Weser stellt die nördliche Begrenzung des Stadtteils zur Altstadt (Stadtteil Mitte) und zur Östlichen Vorstadt dar.

Im Süden ist die Stadtteilgrenze gleichzeitig die Grenze zu Niedersachsen. Westlich liegt der Stadtteil Huchting, nordwestlich Woltmershausen, das durch die Eisenbahnlinie Bremen–Oldenburg von der Neustadt getrennt ist. Im Osten schließt sich der Stadtteil Obervieland an. Der Stadtteil Neustadt liegt zentral im Bremer Stadtgebiet. Typisch für den Stadtteil ist die fast überall erlebbare Mischung von Wohn- und Gewerbestandorten (FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2006c).

Erlebniswert

Stadtbild prägend für die Neustadt ist die Lage am Wasser, mit dem Flusslauf der Weser, der Kleinen Weser, dem Werdersee, und dem von beiden Flussläufen umschlossenen Stadtwerder. Von hoher Bedeutung für das Freiraumerleben ist

die Siedlungskante entlang der Weser / Kleinen Weser in der Alten Neustadt und in den Ortsteilen Buntentor und Huckelriede. Die Siedlungsränder reichen unmittelbar an die gebauten Uferkanten der Weser und der Kleinen Weser heran. Das Element Wasser führt an diesen urbanen Standorten zu einer besonderen stadträumlichen Qualität. In den Ortsteilen Buntentor und Huckelriede werden die Vordeichsflächen der Kleinen Weser und des Werdersees zunehmend weitläufiger, während die Bebauung vor der Deichkante endet. Die Flusslandschaft ist durch eine Grünverbindung entlang des Siedlungsrandes durchgängig für Radfahrer und Fußgänger erlebbar.

Die Alte Neustadt ist siedlungsgeschichtlich die Fortsetzung der Bremer Altstadt auf der linken Weserseite. Sie ist gekennzeichnet von einer engen Nachbarschaft von industrieller Produktion, Büros, Geschäften, Dienstleistungsbetrieben und Wohngebäuden. Im Zweiten Weltkrieg sind Teile der Wohnbebauung der Neustadt zerstört worden. Infolge dessen dehnten sich nach 1945 in der Alten Neustadt weltweit bekannte Industrie- und Gewerbebetriebe wie zum Beispiel „Beck & Co“ / „Hachez“ oder „Jacobs“ weiter aus. Zwischen „Langemarck Straße“ und „Oldenburgerstraße“ prägt industriell/gewerbliche Großformbebauung das Freiraumerleben mit negativer Wirkung auf die Silhouette entlang des Flusses.

Von hoher städtebaulicher Bedeutung ist die mehrgeschossige Wohnbebauung auf der Teerhofinsel. Die Backsteingebäude, die die vormalige Kontorhausbebauung nachempfinden, bilden eine geschlossene, bebaute Front entlang der Weser. Die hohe Bedeutung für das Freiraumerleben ist hier vor allem im Randeffekt aus geschlossener Siedlungskante und Wasser begründet. Weiter östlich beeinträchtigt die Hochbebauung der Büro- und Produktionsgebäude der Konzerne InBev (ehem. „Beck & Co“) und „Kraft Foods“ das Blickfeld. Weiter südlich setzt die homogene Blockrandbebauung zwischen Weser und Kleiner Weser positive Akzente in der Stadtansicht.

Für die bebauten Quartiere der Neustadt ist die hohe bauliche Dichte das prägende Merkmal im Freiraumerleben. Das öffentliche Grün- und Freiflächenangebot ist mit Ausnahme der Neustadtwallanlagen auf den Straßenraum reduziert. Nordöstlich der „Neuenlander Straße“, in den Ortsteilen Hohentor, Neustadt, Süder Vorstadt und Buntentor dominiert Blockrand- / „Bremer Haus“ – Bebauung als strukturgebendes Element das Freiraumerleben. Das historische, regelmäßige Straßenraster wirkt stark strukturierend. Architektonische Besonderheiten finden sich im Flüsseviertel, in Teilen ist die Fassadengestaltung im Vergleich zur Bremer Hausbebauung im Ortsteil Fesenfeld in der östlichen Vorstadt schlichter. Auch sind Teilbereiche der Bebauung sanierungsbedürftig.



Abb. 42:
Bremer – Haus Bebauung in
Neustadt

Die hohe städtebauliche Konsistenz über mehrere Ortsteile hinweg begründet die hohe Bedeutung der Quartiere für das Freiraumerleben. Typisch für die Altbauquartiere jenseits der Neustadtwallanlagen ist der Wechsel von belebten Wohn- und Geschäftsstraßen mit ruhigeren Wohnstraßen. Städtebaulich ist dieser Ortsteil durch die Fortsetzung der hier allerdings geschliffenen Wallanlagen links der Weser mit der Stadtmitte verbunden.

Als Pendant zur Gartenstadt Vahr wurde in den 1950er Jahren südwestlich des Buntentors die Gartenstadt Süd errichtet. Das Geschosswohnungsquartier mit vier bis achtgeschossigen Wohnblöcken hat einen im Vergleich zur Blockrandbebauung überproportional großen Grünanteil. Die gestalterische Einbindung der Gebäude mit gliedernden Abstandsgrünflächen und Baumbestand ist nur unvollständig, die Gestaltung der Grünflächen wirkt wenig vielfältig. Vor allem die achtgeschossigen Gebäude wirken unmaßstäblich.



Abb. 43:
Blick in die Gartenstadt Süd

Südlich der „Neuenlander Straße“ prägen große Industrie- und Gewerbeareale und der Flughafen Bremen das Freiraumerleben. Großformbebauung, mangelnde

Grünstrukturen und die Dominanz der Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigen hier das Freiraumerleben.

Der Ortsteil Huckelriede im Südosten der Neustadt ist durch eine starke Durchmischung von Wohnen und Gewerbe gekennzeichnet. Die Nähe zum Wasser und zum Huckelrieder Park hat zu einer Neubebauung z. T. mit Stadtvillen direkt am Wasser geführt. Die unterschiedlichen Baustrukturen setzen kaum positive Akzente für das Freiraumerleben. Sehr positiv wirkt die Randlage zur „Kleinen Weser“ und der neu gestaltete Huckelrieder Park.

Als **Einzelelement** ist der ehemalige Wasserturm auf dem Stadtwerder als markantestes Gebäude der Neustadt mit Fernwirkung zu erwähnen. Im alltäglichen Sprachgebrauch als „umgedrehte Kommode“ bezeichnet, zählt er zu den Wahrzeichen der Stadt Bremen. Ähnlich prägnant, aber nur aus der Nähe erlebbar ist die „Schwankhalle“. Sie befindet sich auf dem Gelände der ehemaligen Remmer-Brauerei in Bremen–Neustadt am „Buntentorsteinweg“. In der Schwankhalle der Brauerei (heute Veranstaltungsort) fand der Umschlag der Bierfässer statt. Erwähnenswert sind darüber hinaus die Drahtseilbrücke der A 281 und der Radarturm an der Ochtum. Die **Grünausstattung** der Neustadt wird geprägt durch den Landschaftsraum der Weser mit dem Stadtwerder und Werdersee (vgl. oben). Ausgedehnte Kleingarten- und Sportanlagen auf der größtenteils unbebauten Weserhalbinsel versorgen die Neustadt mit halböffentlich nutzbarem Freiraum. Ein ausgedehntes Wegenetz durch die Kleingärten und entlang der Ufer von Weser und Werdersee, das Strandbad am nördlichen Ufer des Werdersees sowie Sportanlagen und Kleingärten nördlich der Neuenlander Straße ergänzen das Erholungsangebot. Die Brachflächen im Umfeld des alten Wasserturms („Umgedrehte Kommode“) im Nordosten des Stadtwerders und die in weiten Teilen unbegrünte Hauptwegerschließung stören den positiven Gesamteindruck.



Abb. 44:
Grünzug Werdersee

Innerhalb des Siedlungskörpers der Neustadt reduziert sich die Grünausstattung auf die Neustadtwallanlagen, den Huckelrieder Park und den Huckelrieder

Friedhof mit sehr schöner Randwirkung auf die bebaute Umgebung sowie den Friedhof Buntentor. Die Wallanlagen bilden eine „grüne“ Zäsur im Übergang von der Alten Neustadt in die südlich gelegenen Quartiere der (ehemaligen) Vorstadtbebauung. In der Bremer Stadtentwicklung werden den Wallanlagen als Bestandteil des Inneren Grünrings zusammen mit den Altstadtwallanlagen in der City Bremens besondere Funktionen als stadträumliches Gliederungselement, als zentraler innerstädtischer Freiraum sowie als identitätsstiftender Faktor zugewiesen (vgl. FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2006C).

Markanteste Straßenbegrünung ist die Doppelallee in der „Neuenlanderstraße“, ferner die Baumalleen am „Buntentorsdeich“ und am „Niedersachsendamm“ in Huckelriede.

Landschaftlich geprägte Erlebnisräume im Stadtteil Neustadt beschränken sich auf das offene Grünlandareal östlich des Flughafens, welches von mittlerer Bedeutung für das Landschaftserleben ist. Von hohem bis sehr hohem Erlebniswert ist der Flusslauf der Alten Ochtum an der Grenze zu Huchting, der aber aufgrund der Einbettung in die Siedlungslage nur im Nahbereich erlebbar ist.

Schwerpunkt der **Vorbelastungen** ist der Flughafen im Ortsteil Neuenland mit hohem Lärmaufkommen durch den Flugverkehr sowie An- und Abreiseverkehr. Außerdem weisen die Hauptverkehrsstraßen Oldenburger Straße im Nordwesten, die „Neuenlander Straße“ und die A 281 sehr hohes Verkehrs- und Lärmaufkommen, sowie trennende Wirkung auf.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Hohe stadträumliche Qualität durch die unmittelbare Nähe von Wasser und Bebauung an der Weser, Kleiner Weser und Werdersee. Hohe städtebauliche Konsistenz der ausgedehnten „Bremer Haus“ – Bebauung.

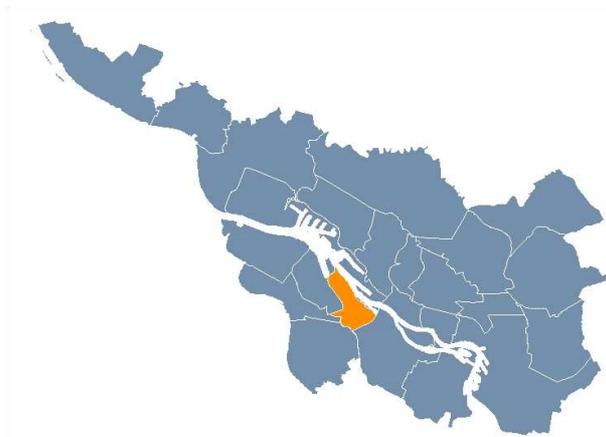
Schwächen: Geringer Grünanteil innerhalb der Bebauung und kaum öffentliche Grün- und Freiflächen, Stadtwerder mit größtem Grün- und Freiraumangebot nur eingeschränkt öffentlich nutzbar. Schlechte Verknüpfung des Stadtteils mit dem landschaftlichen Freiraum im Südwesten an der Ochtum und auf niedersächsischem Gebiet durch die Flächendominanz und Trennwirkung vom Flughafen und Industrie- und Gewerbearealen südlich der Neuenlander Straße.

Risiken: Bauliche Entwicklung des Stadtwerders und Verlust dieses Gebietes als Grün- und Freiraum.

Potenziale: Öffnung des Stadtwerders als öffentlicher Grün- und Freiraum bei sinkender Nachfrage nach Kleingärten, Verbesserung der Freiraumqualität durch gestalterische Aufwertung und Einbindung der Kleingarten- und Sportanlagen in Rahmen gebende Grünstrukturen.

2.20 Woltmershausen

Übersicht



Der in der Bremer Wesermarsch entstandene Stadtteil Woltmershausen besteht aus zwei Ortsteilen: dem gleichnamigen Woltmershausen und Rablinghausen. Die nördliche Grenze bildet die Weser mit dem Hohentorshafen, seine westliche der Deich zum Neustädter Hafen mit den dort angrenzenden Gewerbeflächen. Im Süden grenzen Huchting und die Neustadt an.

Erlebniswirkung

Der Ortsteil Woltmershausen (auch: Pusdorf) hat sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts aus den entlang des Weserdeiches angeordneten dörflichen Ursprüngen entwickelt. Von dieser Entwicklung zeugt noch die entlang des Deiches verlaufende „Woltmershauser Straße“, der ursprüngliche Dorfweg, der noch jetzt die Hauptachse und Einkaufsstraße des Ortsteiles bildet (FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE (HG.) 2003). Ältere Substanz mit dörflichem Ursprung ist nicht mehr vorhanden. Die Bebauung datiert hier überwiegend aus dem 19. Jahrhundert. Vom Dorfweg ausgehend wurden ursprünglich einzelne Straßen mit verdichteten „Bremer Haus“ – Quartieren entwickelt. Dazwischen finden sich einzelne kleinere Gewerbeansiedlungen. In westlicher Richtung wurden später Reihenhaus- bzw. Geschosswohnungsbauquartiere ergänzt. Insgesamt ist der Ortsteil Woltmershausen kleinstädtisch geprägt.

Getrennt durch einen Grünzug, schließt sich Rablinghausen an. Hier trennt sich die Haupteinschließung von der Deichlinie. Herausragende Bedeutung weist die Bebauung der Deichlinie auf. Insbesondere hier und östlich der Kirche weist Rablinghausen noch eine dörfliche Prägung auf.

Die Hafenflächen des Hohentorshafen gehören aufgrund ihrer Lage funktional zu Woltmershausen. Der durch den Weserdeich vermittelte direkte Übergang vom Kerngebiet entlang der „Woltmershauser Straße“ zu den Hafenflächen ist eine Besonderheit. Weitere Gewerbe- und Industrieflächen sind im südlichen Teil von Woltmershausen, in städtebaulicher Mischung mit Wohnquartieren vorhanden. Die großflächigen Gebiete des Neustädter Hafens sind durch einen breiten Grünzug mit Wall abgegrenzt.



Abb. 45:
Siedlung am Deich in Rablinghausen

Besondere Bedeutung für die **Grünausstattung** hat der „grüne Weserrand“ (Grünzug Westerdeich und Weseruferpark), der sich nördlich des Hohentorhafens anschließt und durchgängig bis zum „Lankenauer Höft“ reicht. Auch die in die Siedlung integrierte Deichlinie, mit ihrer wechselnden randlichen Bebauung bildet eine Besonderheit des Stadtteils. Hier zeigt sich einerseits ein starker **naturräumlicher Einfluss** der Weser mit angrenzenden naturnah gestalteten Uferbereichen. Gleichzeitig sind Ausblicke auf die jenseits der Weser liegenden Bremischen Hafengebiete möglich. Die Durchgrünung des Straßenraumes ist in den neueren Ortsteilen von Woltmershausen und in Rablinghausen zumeist ausgeprägt, während der ältere Teil von Woltmershausen aufgrund der dichten Bebauung eher unterversorgt wirkt. Der südwestliche Siedlungsrand wird von ausgedehnten und gut eingewachsenen Kleingartengebieten eingenommen. Die auf Teilflächen noch vorhandene naturräumliche Charakteristik der sich anschließenden, ursprünglich durch Grünland und Gewässer bestimmten Ochtumniederung besteht durch die Industrieansiedlungen der vergangenen Jahre (GVZ) sowie den Bau der A 281 nur noch auf kleinen Flächen.

Als **Einzelelemente** lokaler Wirksamkeit sind die Rablinghauser Kirche sowie die historische Industriebauung auf dem Stadtwerkegelände hervorzuheben. Dem „Lankenauer Höft“ kommt aufgrund seiner exponierten Lage eine besondere Qualität zu (vgl. Häfen). Als Einzelelement mit beeinträchtigender Fernwirkung ist das Hochregallager an der Senator-Appelt-Straße zu nennen.

Als **Vorbelastungen** sind –neben den Auswirkungen der in den Siedlungszusammenhang integrierten Gewerbegebiete mit dem davon ausgehenden Straßengüterverkehr– die Auswirkungen angrenzender Verkehrswege relevant. Künftig wird sich die Lärmbelastung durch die Autobahntrasse im südwestlichen Teil von Woltmershausen weiter verschärfen. Wegen der abschirmenden Grünstreifen spielen die Auswirkungen der angrenzenden großflächigen Gewerbenutzung demgegenüber eine geringere Rolle. Jedoch bewirken diese Flächen zusammen mit der Autobahntrasse eine starke Barriere zur weiter südlich sich anschließenden Ochtumniederung und in Richtung der Stadtteile Huchting bzw. Strom.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Woltmershausen ist der einzige Stadtteil Bremens, in dem bis heute ein organisches Nebeneinander der Hafennutzung mit angrenzenden Wohngebieten erhalten ist, direkte Weserlage.

Schwächen: Isolierte Lage gegenüber der angrenzenden Neustadt sowie zum landschaftlichen Freiraum durch angrenzende Verkehrswege bzw. großflächige Gewerbegebiete.

Risiken: zunehmende Isolierung und Lärmbelastung nach Fertigstellung der A 281.

Potenziale: Verbesserung der Zugänglichkeit in Richtung Neustadt, entlang der Weser und über das Stadtwerkegelände/ B 75, Aufwertung der Weserlage im Bereich Hohentorshafen (vgl. Freie und Hansestadt Bremen, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 2003), Schaffung von Sichtachsen aus dem Bereich Weserdeich in Richtung Überseestadt; Sicherung (Verbesserung) der Zugänglichkeit des Landschaftsraumes der Ochtumniederung (Freiraumkeil Reedeich) mit Wegeanbindung von Grolland–Huchting und Strom teilträumlich Verbesserung Durchgrünung im Straßenraum.

2.21 Huchting

Übersicht



Huchting mit seinen Ortsteilen Kirchhuchting, Mittelshuchting, Sodenmatt sowie Grolland liegt südwestlich des Stadtteils Neustadt. In nördlicher Richtung grenzen die Stadtteile Strom und Woltmershausen an. In südlicher und westlicher Richtung schließen sich die niedersächsische Gemeinde Stuhr sowie die Stadt Delmenhorst an. Siedlungsgebiete

Huchting ist überwiegend von offenem Freiraum umgeben. Nur südlich von Sodenmatt sowie Kirchhuchting (Moordeich) grenzen weitere Siedlungsflächen im benachbarten Niedersachsen an. Die Gewerbegebiete der Bremer Neustadt sind von Grolland durch einen Nebenarm der Ochtum (LSG) getrennt.

Huchting liegt im Bereich der Ochtumniederung und der sich westlich davon ohne deutliche Höhenunterschiede heraushebenden Huchtiger Geest. Die Stadtteile haben sich im Bereich der alten Siedlungskerne Kirchhuchting und Mittelshuchting entwickelt. Huchting bildet ein geschlossenes Siedlungsgebiet, welches sich

um den Sodenmattsee als „grüne Mitte“ gruppiert. Die Bebauung geht größtenteils auf die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg zurück. Grolland hingegen entstand bereits in den 1920er Jahren als komplett neuer Ortsteil (FREIE HANSESTADT BREMEN, SUBVE 2008b).

Erlebniswirkung

Grolland, in direkter Benachbarung zur Neustadt, wurde als große geschlossene Kleinsiedlung konzipiert und bebaut. Der Charakter ist noch heute gut erhalten. Aufgrund der hohen städtebaulichen Konsistenz und der guten Durchgrünung besteht überwiegend eine hohe Bedeutung für das Freiraumerleben. Positive hervorzuheben sind die Ortsränder insbesondere zur Grollander Ochstum/Neustadt (östlich), mit Einschränkungen auch in westlicher Richtung zur Ochstum.

Die Charakteristik der Ortsteile Kirchhuchting mit Sodenmatt und Mittelshuchting lässt sich als überwiegend von Wohnstandorten geprägte Gemengelage beschreiben. Die alten dörflichen Kerne sind noch gut erkennbar, teilweise sind noch Relikte der alten Bebauung vorhanden. Diese Bereiche, sowie ältere Einzelhausbebauung, die sich angrenzend an die dörflichen Kerne beispielsweise in Kirchhuchting entwickelt hat, weisen überwiegend eine gute Durchgrünung auf. Darüber hinaus sind in diesen Ortsteilen, wie auch in Sodenmatt, zunächst verstreut unterschiedliche, kleinere, teils auch größere zusammenhängende wenig auffällige Kleinsiedlungsgebiete entstanden. Die großen unbebauten Restflächen wurden schließlich nach und nach durch größere Geschosswohnungsbauquartiere, teils auch Reihenhausbaugebiete aufgefüllt. In Teilen der überwiegend unauffälligen und städtebaulich integrierten Gebiete besteht Verbesserungsbedarf. Gut eingegrünte Ortsränder finden sich insbesondere in Kirchhuchting als Übergang zum Park links der Weser/Ochtumniederung, sowie am westlichen Stadtrand bei Mittelshuchting, während in anderen Abschnitten gut eingegrünte Ortsränder auch fehlen



Abb. 46:
Geschosswohnungsbau in Huchting

Für die Gewerbegebiete bilden neben dem großen Areal in Mittelshuchting das Roland – Center und kleinere Bereiche in Streulage die Flächenkulisse.

Bezüglich der **Grünstrukturen** ist die Besonderheit des Sodenmattsees als „Grüne Mitte“ Huchtungs hervorzuheben. Zugleich gliedert dieser Bereich mit den westlich anschließenden Freiflächen den Stadtteil in Form eines „grünen Keils“. Weitere kleinere Stillgewässer und Fleete gliedern den Stadtteil kleinräumig. Insbesondere in Grolland sind Gräben und Fleete überall präsent.. Kleinflächige Grünflächen finden sich als Park (Böses Park), dörflich geprägte Flächen (Mittelshuchting) sowie Gehölzen (NSG Vogelschutzgehölz Sodenmatt). Die Wohngebiete des Geschosswohnungsbaues werden durch teils reich strukturierte Großbaumbestände aufgelockert. Im Bereich der alten Siedlungskerne Kirchhuchting und Mittelshuchting finden sich auch große Privatgärten. Die Haupteerschließungsstraßen weisen insbesondere in Mittelshuchting und im Ortsteil Grolland eine gute Durchgrünung mit Straßenbäumen auf. Teilweise sind an zentralen Bereichen Platzsituationen urbanen Charakters entstanden, so am Huchtinger Dorfplatz (vgl. SUBVE 2008: Stadtteilkonzept Huchting).

Naturräumliche Einflüsse bestimmen die weitflächige, durch Grünlandnutzung und Fließgewässer geprägte Ochtumniederung zwischen Kirchhuchting und Grolland und den „Park links der Weser“. Die Niederung setzt sich auch nördlich des Siedlungsraumes (NSG Ochtumniederung bei Brokhuchting) fort. Hier sind die alten „Brokhuchtinger Warfthöfe“ eingelagert. Neben die naturraumtypische Grünlandnutzung treten in diesem Raum Teilflächen, auf denen eine Fließgewässerrenaturierung mit Wiederansiedlung von Schiffläichen sowie niederungstypischen Gehölzen erfolgt ist. Die resultierende hohe naturnahe Wirkung tritt insbesondere Im Park links der Weser und im weiteren Verlauf der Ochtum hervor. Besonders stark wirkt dies auf den teils von Deichen umgebenen Ortsteil Grolland.

Die westlich und südwestlich angrenzenden niedersächsischen Gebiete sind als flachwellige Geestlandschaft mit integrierten Orten sowie Siedlungssplittern zu charakterisieren.

Positiv hervorzuhebende **Einzelemente** sind die St. Georgs Kirche (Sichtachse), sowie, aufgrund ihrer Architektur sind darüber hinaus bemerkenswert die St. Lukas Kirche (Grolland) und die Bonhoeffer Kirche (Mittelshuchting).

Als **Vorbelastungen** sind relevant:

- die Trennung des Stadtteiles durch die B 75 in einen nördlichen und einen südlichen Teil sowie die damit verbundene Lärmbelastung,
- die Auswirkung der Eisenbahnstrecke Bremen – Oldenburg am nördlichen Siedlungsrand (Lärm, Zerschneidung),
- Lärmbelastung der Einflugschneise des Flughafens Bremen in den OT Kirchhuchting und Sodenmatt.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Besonderheit der „Grünen Mitte“ / „Grünzentrum Huchting“, gut erschlossene landschaftliche Umgebung, Prägung durch Gewässer sowie Deiche.

Schwächen: Trennwirkung unterschiedlicher Verkehrswege, fehlender städtebaulicher Zusammenhang der Ortsteile mit der Gesamtstadt, Fehlen eines städtischen Zentrums.

Risiken: Verbauung des Zugangs zur freien Landschaft auf niedersächsischem Gebiet, u. U. zunehmende Lärmbelastung durch den Flughafen. Beanspruchung freier Landschaft durch Wohnbebauung (Brokhuchting).

Potenziale: Nutzung der besonderen Erschließungsstruktur für dezentrale Entwicklungen; Verbesserte Wegeverbindungen zur Innenstadt (Radwegachse) sowie benachbarter Stadtteile.

2.22 Strom

Übersicht



Der Stadtteil Strom liegt entlang der Stadtgrenze westlich des Neustädter Hafens, zwischen Seehausen und Huchting im Bereich der Ochtumniederung (Niedervieland). Jenseits der Ochtum schließt sich niedersächsisches Gebiet an. Der historische Siedlungskern zieht sich als Deichsiedlung westlich der Köhlerbrücke entlang des nördlichen Och-

tumdeiches. Große Teile des Güterverkehrszentrums Bremen sind auf dem Gebiet des Stadtteils lokalisiert. Gleichwohl ist zu einem wesentlichen Teil noch der ursprüngliche Niederungscharakter erhalten.

Erlebniswirkung

Für den Stadtteil Strom ergibt sich eine Dreiteilung. Die eigentliche Ortschaft verläuft entlang des Ochtumdeiches und zeigt noch weitgehend die historische Ausprägung als Deichsiedlung. Eingelagert finden sich verstreut Wohnhäuser jüngeren Datums, ohne dass dadurch der Gesamteindruck maßgeblich beeinträchtigt wird. Die **Durchgrünung** von Strom wird maßgeblich von den großen Privatgärten und den innerhalb der lockeren Bebauung vielfach vorhandenen kleinen Grünlandparzellen bestimmt.

Der Randbereich zu dem anschließenden Neustädter Hafen wird durch das großflächige, teils noch in Erschließung befindliche Güterverkehrszentrum (GVZ) geprägt, das eine sehr geringe Bedeutung für das Freiraumerleben aufweist, jedoch

zur Ortslage und der dazwischen liegenden Landschaft durch einen Gehölzstreifen abgeschirmt ist. Das GVZ wird teilweise durch Baumreihen gegliedert, die jedoch aufgrund des noch vergleichsweise geringen Alters nur wenig zur Eingrünung der großflächigen Gewerbenutzung beitragen. Randlich zu diesem Gebiet soll künftig die BAB 281 verlaufen.

Dazwischen befindet sich aus Richtung Nordwest ein breiter Landschaftskeil als weitgehend gehölzfreier Niederungsstreifen mit Grünlandnutzung. Hier sind vereinzelt noch Warfthöfe bzw. die nicht mehr bebauten Warften (Wurten) als deren Überbleibsel vorhanden. Es zeigt sich ein in Richtung auf die Ortschaft und die sich anschließende Ochtum deutlich zunehmender **naturnaher Eindruck**. Im Vergleich mit anderen historischen Deichsiedlungen (z.B. Blockland) ist in Strom eine stärkere bauliche Nachverdichtung erfolgt, so dass die Konsistenz hier eingeschränkt ist. Zudem mindern die sehr starken Auswirkungen des Durchgangsverkehrs den Wert des Freiraumerlebens. Insgesamt ergibt sich für die Ortslage noch eine hohe Bedeutung¹.

Naturräumliche Einflüsse spielen eine große Rolle. Die entlang des Ochtumdeiches gelegene Siedlung wird in südlicher Richtung vom der bedeichten Ochtumniederung (bereits auf niedersächsischem Gebiet) begrenzt. In nördlicher – Richtung schließt sich die Grünlandniederung des Niedervielands an.

Die hohe Belastung der „Stromer Landstraße“ mit Schwerverkehr führt aufgrund der gleichzeitigen Orientierung der gesamten Siedlung auf diese Straße und des Fehlens von Ausweichmöglichkeiten zu schwerwiegenden **Vorbelastungen**. Darüber hinaus wird das Umfeld von mehreren Hochspannungsfreileitungen visuell belastet.

Als **erlebniswirksame Einzelemente** ist ein historischer Wurthof (Piepers Mühlenhaus) zu nennen.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: Die noch weitgehend intakte Struktur einer Deichsiedlung zusammen mit der Lage entlang der Ochtum steht für ein großes landschaftliches Potenzial.

Schwächen: Die gesamte Ortslage – bis auf einen kleinen nördlichen Teil – wird von durchfahrendem Schwerverkehr übermäßig belastet.

Risiken: Zusätzliche Risiken bestehen infolge des vorgesehenen Ausbaues der BAB 281 nördlich entlang des GVZ (in die Landschaft ausstrahlender Lärm, Zerschneidung), langfristig u. U. auch durch eine weitere Ausdehnung der Gewerbeflächen.

¹ Die Flächen des GVZ werden in Zusammenhang mit den Industriehäfen beschrieben und bewertet

Potenziale: Nach Fertigstellung der A 281 kann mit einer erheblichen Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der „Stromer Landstraße“ gerechnet werden. Dies ist Voraussetzung für eine dann u. U. mögliche Weiterentwicklung der Qualitäten und den Erhalt der Eigenart der Siedlungsstrukturen. Eine Verbesserung der Erlebbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Ochtumniederung (vom Ochtumdeich aus) kann das landschaftliche Potenzial erschließen.

2.23 Seehausen

Übersicht



Seehausen bildet den Abschluss der Stadt Bremen weserabwärts links der Weser. Die aus einer Deichsiedlung hervorgegangenen Siedlungsflächen ziehen sich entlang des Weserdeiches. Auf Bremer Gebiet grenzt der Stadtteil Strom an. Weseraufwärts liegen der Neustädter Hafen sowie, jenseits der Weser, die Industriehäfen. In westlicher Richtung, entlang der Ochtum, beginnt niedersächsisches Gebiet.

Erlebniswirkung

Die ursprünglichen Ortschaften Seehausen und Hasenbüren liegen entlang des Weserdeiches, teils auch auf dem alten Weserdeich. Seehausen zeigt in seiner Anlage entlang des Deiches noch weitgehend die historische Ausprägung als Deichsiedlung mit alten Höfen, auch wenn sich Wohnhäuser jüngeren Datums eingelagert finden, so dass eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für das Freiraumerleben besteht. Jüngere Siedlungserweiterungen sind als typische Einfamilienhausgebiete angelegt.

Der westliche Siedlungsteil von Hasenbüren ist baugeschichtlich jünger und nicht mehr durch landwirtschaftliche Bauweise geprägt. Jedoch ist die Bebauung in ähnlicher Weise als Deichsiedlung angeordnet.



Abb. 47:
Alte Hofstelle in Seehausen

Das Freiraum- und Landschaftserleben im östlichen Teil von Seehausen wird zugleich maßgeblich durch die angrenzenden Bremer Häfen geprägt. Insbesondere befindet sich hier die große Hafenschlickdeponie. Auch ein Teil des Güterverkehrszentrums befindet sich in diesem Abschnitt, der von seinem Charakter noch dem Hafengebiet zuzurechnen ist. Zur Ortslage hin sind diese Gebiete jedoch durch breite Grünzonen und Gehölzstreifen abgeschirmt. Randlich zu diesem Bereich soll künftig die A 281 verlaufen, die bei Seehausen die Weser queren wird. Zudem wurde im östlichen Teil zwischen Ortslage und Weser die Hauptkläranlage der Stadt Bremen angesiedelt. Zur Weser hin bestimmen die jenseits des Flusses gelegenen großen Industrie- und Hafenanlagen das Bild, die zwar einen sehr starken Gegensatz zum Ort bilden, der jedoch durch die dazwischen verlaufende Weser stark abgemildert wird.

Die **Durchgrünung** von Seehausen wird von den durchgängig entlang der Straße vorhandenen Alleebäumen und großen Privatgärten bestimmt.

Der Stadtteil wird zu großen Teilen von der in südwestlicher Richtung sich anschließenden breiten, weitgehend gehölzfreien Niederung des Niedervielands gebildet, die als Grünland genutzt wird. In nördlicher Richtung bildet der Weserlauf die Grenze des Stadtteiles zu den jenseitig angrenzenden Industriehäfen. So ergibt sich für den größten Teil von Seehausen eine Dominanz der **naturräumlichen Situation**. Die Ortsränder Seehausens spiegeln sowohl in Richtung auf das Niedervieland als auch zur Weser noch weitgehend die ursprüngliche dörfliche Nutzung wider und sind daher positiv herauszuheben.

Aufgrund des dominanten Charakters der Deichsiedlung, der zugleich guten Durchgrünung und der –zumindest teilweise– erhaltenen Einbindung in die umgebende Landschaft weist Seehausen überwiegend eine sehr hohe Bedeutung auf.

Als erlebniswirksames Einzelelement ist die Seehausener Kirche als älteste Kirche Bremens erwähnenswert.

Als **Vorbelastungen** sind relevant:

- Visuelle Beeinträchtigungen durch die „heran gewachsenen“ Bremer Häfen und insbesondere das jenseits der Weser gelegene Stahlwerk. Zudem wird der westliche Ortsrand von großen, die Weser querenden Freileitungen und diversen Windenergieanlagen tangiert.
- Die Kläranlage sowie die Spülflächen sind zwar durch Bepflanzung abgeschirmt, jedoch ist hierdurch die ursprüngliche Einbettung der Ortslage in die Landschaft verloren gegangen.
- Mögliche Geruchsbelastungen durch die Hauptkläranlage der Stadt im östlichen Ortsteil. Zeitweise Staubemissionen der Stahlwerke.
- Zukünftig wird der mittlere Ortsteil voraussichtlich durch Lärmemissionen und die Zerschneidungswirkung der A 281 betroffen sein.

Fazit / Zusammenfassung

Stärken: noch weitgehend erhaltener ursprünglicher Charakter als Deichsiedlung in Zusammenhang mit der teils noch erhaltenen landschaftlichen Einbettung. Teils direkte Weserlage.

Schwächen: im östlichen Teil verloren gegangene landschaftliche Einbettung und (durch den Bau des Neustädter Hafens) schlechte Anbindung an die übrigen Bremer Stadtteile mit Ausnahme von Strom. Belastungen durch Standort und Betrieb der Kläranlage sowie der Hafenschlickdeponie.

Risiken: zusätzliche Belastungen durch Bau und Betrieb der A 281, Ausbau von Windkraftanlagen („Repowering“)

Potenziale: Verbesserung der Wegeverbindungen in Richtung Strom, ggf. auch Rablinghausen, verstärkte Nutzung der Weserlage, Anbindung auf dem Wasserweg, Erhalt der prägenden Siedlungsstrukturen.