

STÄDTEBAULICHE STUDIE

Anbindung Alte Bürger, Innenstadt und Geestemünde
an die Havenwelten

September 2013



Auftraggeber

Seestadt Bremerhaven

Postfach 21 03 60
27524 Bremerhaven

über:

BIS

Bremerhavener Gesellschaft für
Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH
Am Alten Hafen 118
27568 Bremerhaven



Planer

LATZ+PARTNER

LandschaftsArchitekten, Stadtplaner

Ampertshausen 6
D - 85402 Kranzberg
post@latzundpartner.de
Tel.: +49 (0) 8166 6785 0
Fax: +49 (0) 8166 6785 33
www.latzundpartner.de

GLIEDERUNG - ARBEITSSCHRITTE

Struktur der Studie	4-9
Aufgabenstellung und Betrachtungsraum	6-7
Analyse	10
- Stadtentwicklung	13
- Nutzungen	14-17
- Verkehr	18-25
- Stadträumliche Qualitäten und Barrieren	26-27
Übergeordnete Handlungsfelder	29
- Freiräume und Oberflächen	30-31
- Straßen	32-37
- Handel, Service, Dienstleistungen	38-41
- Bebauung	42-46
- Führen mit Kunst	47-51
Differenzierte Handlungsfelder - Querungen	52
- I Geestemünde	57-67
- II Stadttheater und Hochschule	69-75
- III Columbus-Center	77-93
- IV Eingang Stadt / Hafen	95-103
- V Querstraßen Alte Bürger	105-111
Differenzierte Handlungsfelder - Längsverknüpfung	113-123
Fazit und Zusammenführung im Gesamtlageplan mit Prioritätensetzung der Maßnahmen	125-127

STRUKTUR DER STUDIE

AUFGABENSTELLUNG

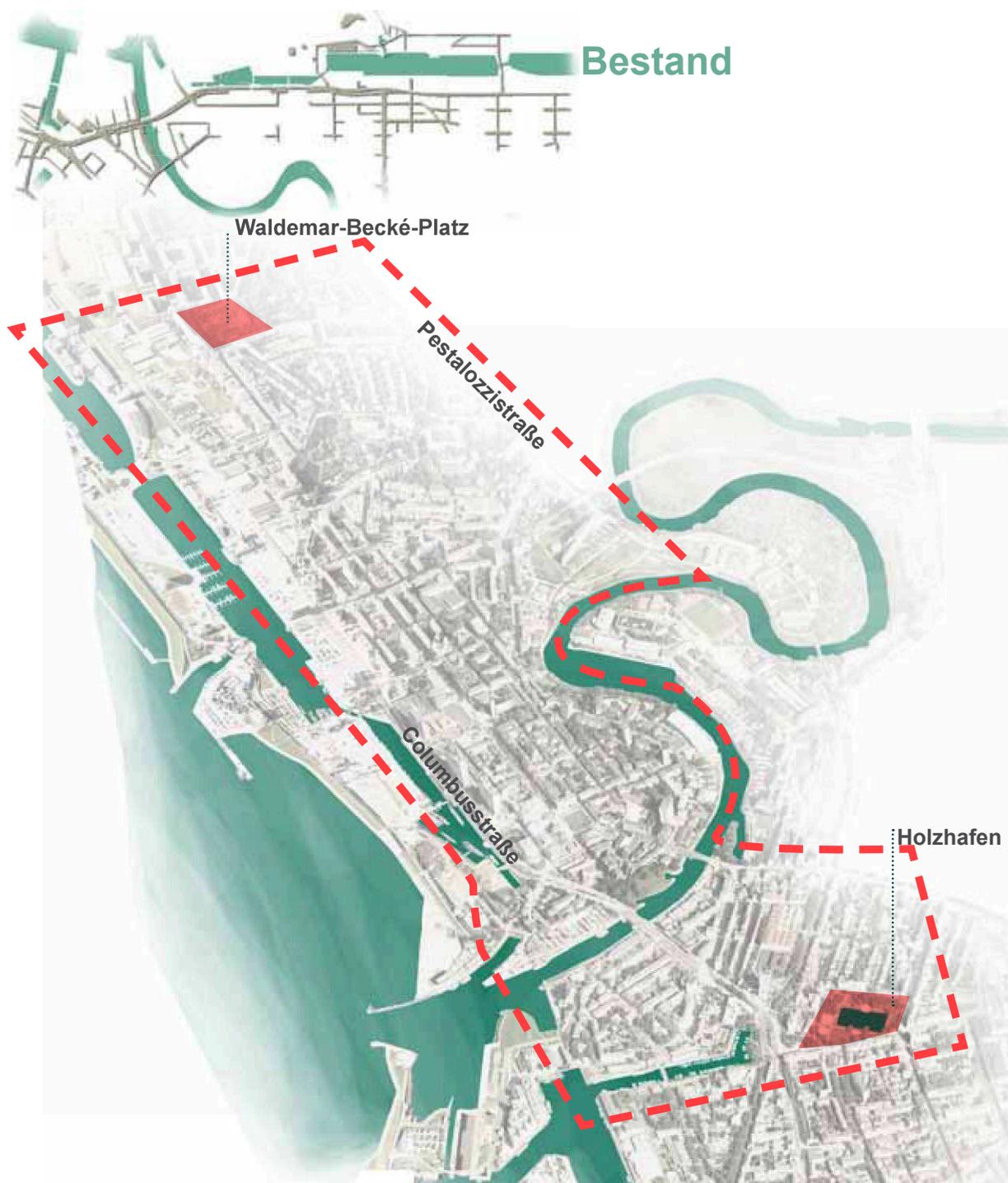
Die Umstrukturierung des Alten und Neuen Hafens (Havenwelten) wird von den Besuchern sehr gut angenommen. Die Besucher verbleiben jedoch überwiegend im Hafengebiet. Die Innenstadt profitiert bisher zu wenig von den Touristen, da der Weg in die Innenstadt und Fußgängerzone von den meisten Nutzern nur schlecht gefunden wird. Das Gebiet rund um das Columbus-Center erschwert zudem die visuelle Orientierung zwischen den Havenwelten und der Innenstadt.

Der historische Stadtteil Geestemünde auf der Südseite der Geeste und die Alte Bürger im Norden des Stadtteils Mitte grenzen unmittelbar an die Innenstadt und die Havenwelten an.

Trotz der positiven Entwicklung der Havenwelten kämpfen die Stadtteile mit einer negativen Einwohnerentwicklung und dem Verlust der Selbstversorgung der Quartiere durch Leerstände in Geschäftslokalen. Zielsetzung der Studie soll sein die Bereiche der

Innenstadt, Geestemünde und Mitte Nord an die positive Entwicklung in den Havenwelten anzuschließen und diese in die Gebiete hineinwirken zu lassen, um den Negativtrend umzuwandeln. Hierzu werden folgende Themenfelder bearbeitet:

- Analyse der städtebaulichen und freiraumplanerischen Situation
- Entwicklung von Lösungsansätzen zur besseren Durchgängigkeit und Verknüpfung der Bereiche miteinander.
- Städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltungsansätze auf Konzeptebene zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume der Stadtteile.

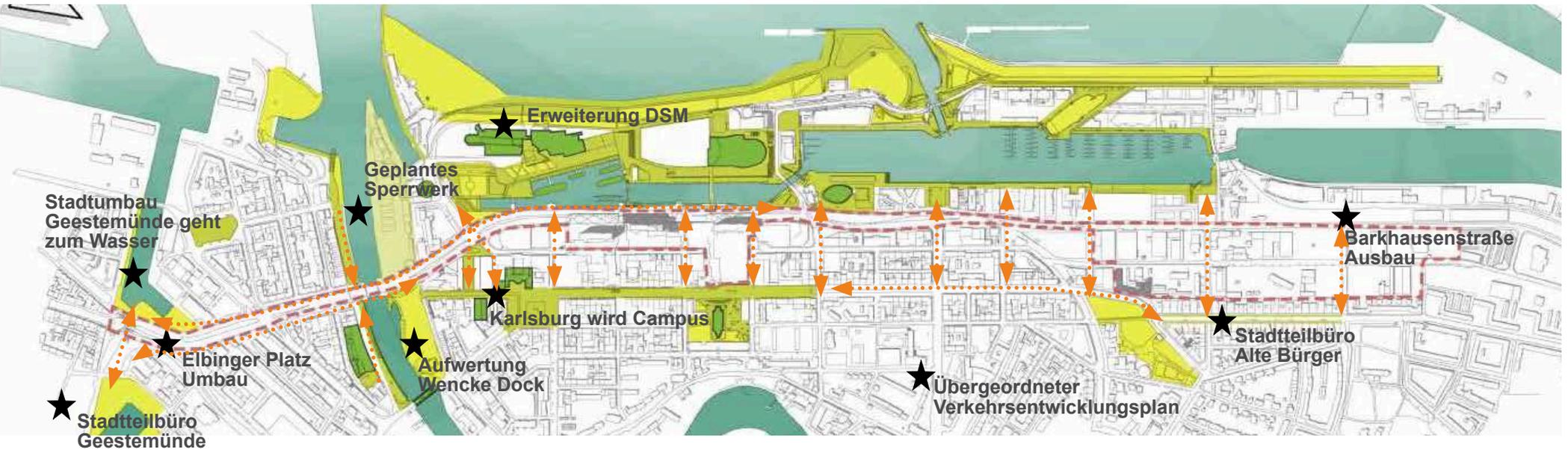


BETRACHTUNGSRAUM

Der Betrachtungsraum erstreckt sich von Geestemünde Bereich Holzhafen im Süden, bis zum Waldemar-Becké-Platz in Mitte Nord im Norden. Im Osten stellt die Pestalozzistraße und die Geeste die Bearbeitungsgrenze dar. Im Westen liegt die Schnittstelle auf der Ostseite der Havenwelten.

STUDIENAUFBAU

Handlungsfelder und Schwerpunktsetzung



Die bestehenden Qualitäten sollen verknüpft werden, dafür werden Ergänzungen zu bereits geplanten Maßnahmen (★) vorgeschlagen

Es werden im ersten Schritt übergeordnete Handlungsempfehlungen definiert, die sich auf das gesamte Betrachtungsgebiet beziehen. Im zweiten Schritt werden fünf einzelne Arbeitsbereiche definiert, die die einzelnen Querungen thematisch zusammenfassen. In diesen Arbeitsbereichen werden mit unterschiedlicher Intensität Konzepte

und Handlungsempfehlungen ausformuliert, die im dritten Schritt auf die einzelnen Querverbindungen angewendet und an den differenzierten Orten auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft werden. Abschließend wird eine Schlussfolgerungen definiert und ein Gesamtplan mit empfohlenen Prioritäten für eine Umsetzung zusammengestellt.

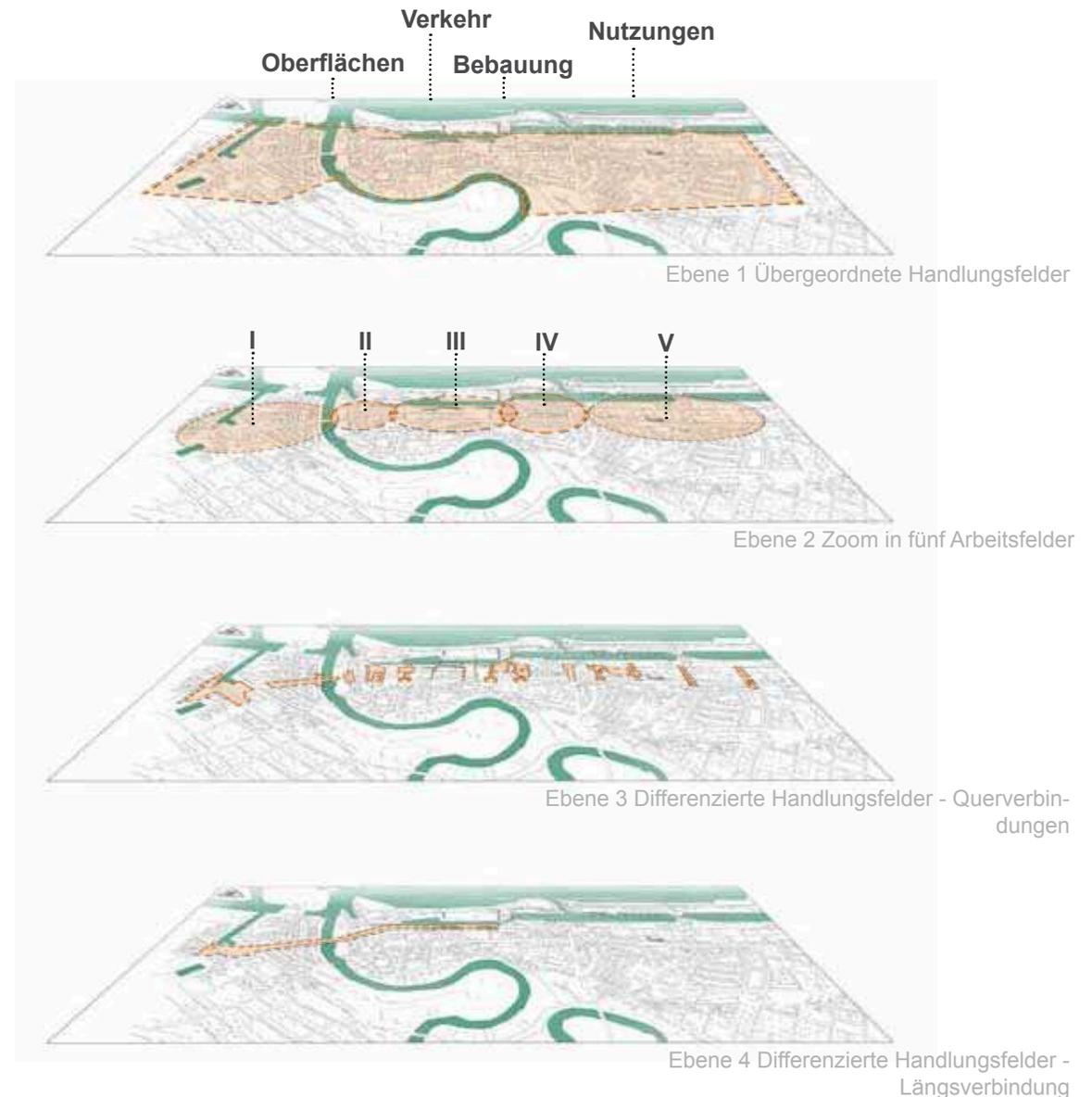
STUDIENAUFBAU

Handlungsfelder und Schwerpunktsetzung

Ein Großteil des Hafengeländes und die Innenstadt sind qualitativ hochwertige Freiräume, die einen großen Wert für Bremerhaven, sowohl als touristisches Ziel, als auch als Erholungsraum für die Bremerhavener haben. Diese Qualitäten gilt es räumlich zu verknüpfen, um eine Verzahnung der unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten zu erzielen und so Synergien zwischen Hafen und Stadt aufzubauen.

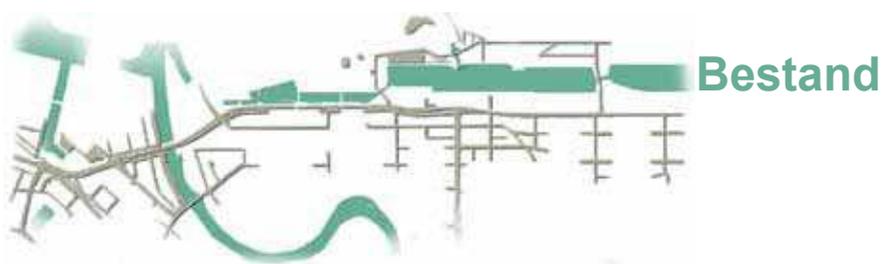
In der Stadtpolitik sind bereits viele Projekte für eine Aufwertung des Innenstadtbereiches, Geestemündes und Mitte Nord geplant.

Die Studie betrachtet in Ergänzung dazu die räumlich vorhandenen Querverbindungen zwischen Stadt und Hafen und die Anknüpfungen der Stadtteile Geestemünde und Mitte Nord an die Innenstadt und entwickelt einen Maßnahmenkatalog zur Optimierung dieser Querungen, der sich vom Großen ins Kleine immer weiter ausdifferenziert.



ANALYSE





STADTENTWICKLUNG

Entwicklung der Stadt:

- Die Stadt wächst parallel zur Hafententwicklung.
- Lineare Entwicklung der Wohnstrukturen und der Verkehrsachsen entlang der Industrieböfen.
- Geeste verhindert eine Ausdehnung des Stadtzentrum.
- H6fen im Besitz des Landes Bremens, damit Zust6ndigkeit beim Land, nicht in der Stadt Bremerhaven.
- 1970 Bau des Columbuscenter (CC), Teilverfölung des Alten Hafens.
- ColumbusstraÙe wird auf Stadtgrenze als BundesstraÙe mit Querschnitt heutiger Autobahnen gelegt.
- CC und ColumbusstraÙe riegeln Stadt vom Hafen ab.
- 2000 wird Alter und Neuer Hafen in den Zust6ndigkeitsbereich der Stadt Bremerhaven übergelien, Gebiet wird neu entwickelt.
- Das Stadtzentrum w6chst durch Umstrukturierung des Hafens in den Alten und Neuen Hafen und an die Weser.



Reste der ehemaligen Hafennutzung in 2. Reihe verhindern aktuell das Zusammenwachsen der Stadtteile. Die ColumbusstraÙe und das Columbuscenter liegen auf der historischen Grenze als Barriere zwischen Hafen und Innenstadt.

STADTSTRUKTUR

Nutzungen

Für einen besseren Überblick über die Nutzungen in der Stadt, wurden die Standorte für Gewerbe, Industrie, Handel, Tourismus und Wissenschaft in einem Plan dargestellt.

Tourismus

Kultur und Wissenschaftsstandorte bündeln sich im Hafengebiet und in der Innenstadt und werden durch

Museen entlang der Geeste ergänzt. Aktuell findet noch keine optimale Verknüpfung zwischen touristischen Zielen und den Handelszentren statt.

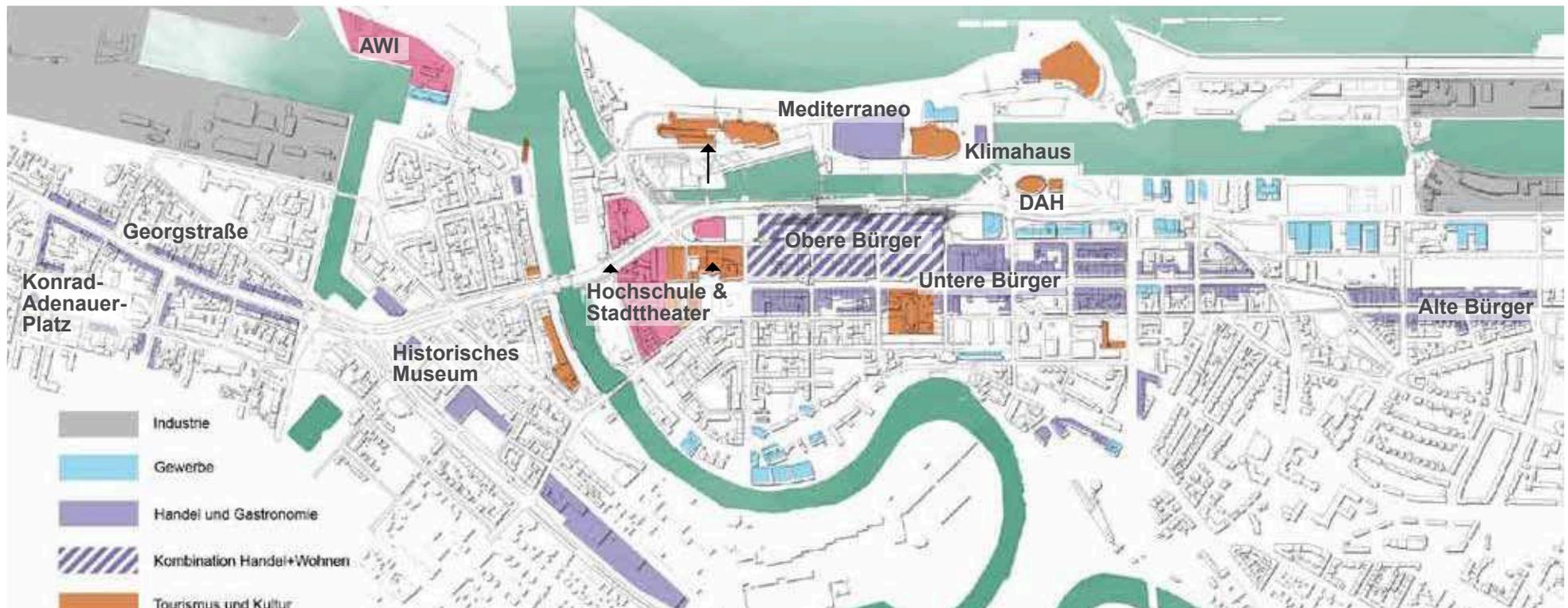
Gewerbe

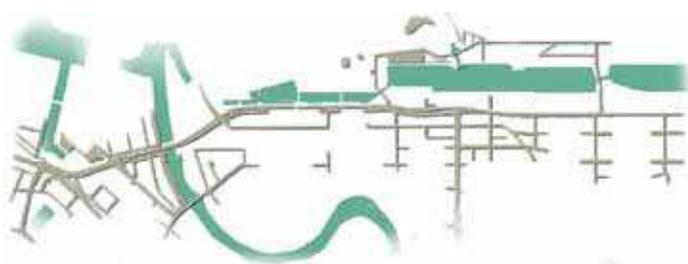
Wohingegen der Alte Hafen vorwiegend den Tourismus bedient, entsteht entlang der Kajen des Neuen Hafens Wohnen, Gewerbe, Gastronomie und Hotels.

Gewerbestrukturen dienen im Bereich der Barkhausenstraße auch als Puffer zwischen den industriell genutzten Hafengebieten und den Wohnstandorten.

Industrie

Der Kaiserhafen im Norden und der im Süden an das Gebiet angrenzende Fischereihafen sind in gewerblicher/ industrieller Nutzung.





Bestand

STADTSTRUKTUR Nutzungen

Im betrachteten Gebiet befinden sich zwei Handelszentren.

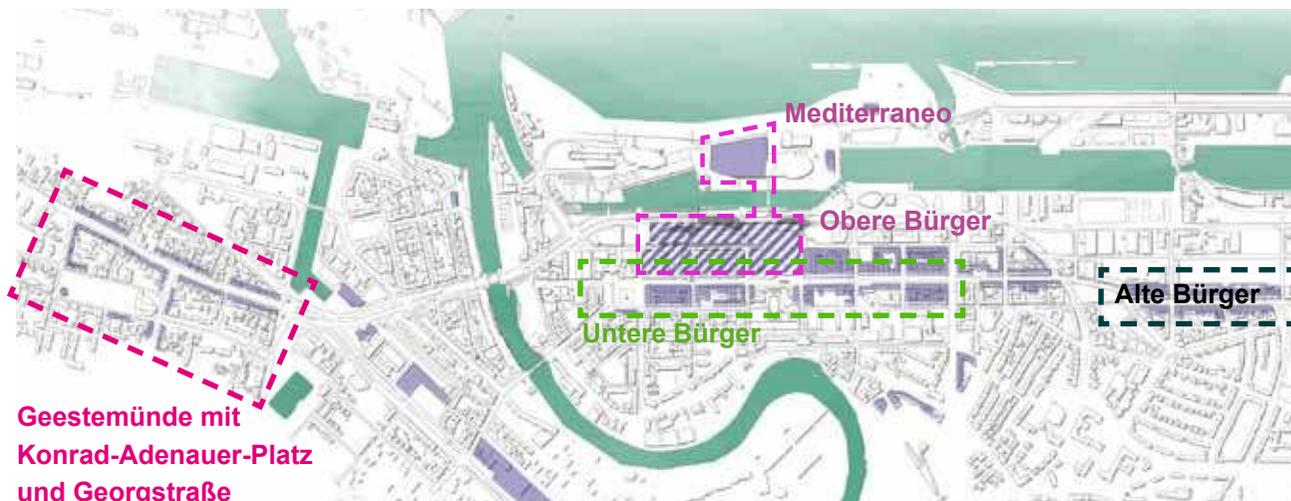
Handel in der Innenstadt

Die Innenstadt ist in die Obere Bürger (Columbus-Center im OG) und die Untere Bürger unterteilt. Die Obere Bürger ist ein Indoor-Einkaufszentren, das über eigene Parkhäuser verfügt und nur bedingt in einem Austausch mit der Stadt steht. Über eine Glasbrücke ist das Mediterraneo auf der Hafenseite an das Columbus-Center angebunden. Auch wenn die Obere Bürger im Stadtplan als Fußgängerzone dargestellt ist, wird in dieser Studie hauptsächlich die Untere Bürger als Fußgängerzone bezeichnet, da sie über die reine Einkaufsfunktion hinaus Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Freiraum, Einzelhandel und kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten miteinander vereint und damit zur öffentlichen Belebung des Stadtraums beiträgt.

Zwischen dem Columbus-Center und der Fußgängerzone gibt es nur zwei wahrnehmbare Verknüpfungen über die Haupteingänge des Einkaufszentrums.

Stadtteilzentrum Mitte Nord

Das Stadtteilzentrum Alte Bürger ist ein von der Innenstadt autark zu betrachtender Einzelhandels- und Gastronomiestandort, der den durch Wohnen dominierten Stadtteil bedient. Es unterliegt stadtteiltypischen Nutzungsansprüchen, die sich von denen der Innenstadt in Art und Intensität unterscheiden.



Geestemünde mit Konrad-Adenauer-Platz und Georgstraße



STADTSTRUKTUR

Nutzungen



Kulturelle Einrichtung im Hafengelände, hier Deutsches Auswandererhaus, Klimahaus



Neue Strukturen für Büro, Gastronomie und Wohnen entlang des Neuen Hafens



16 Forschung und Wissenschaft
Hochschule Bremerhaven in Nachbarschaft zur Fußgängerzone



Industrielle Nutzung grenzt an die Havenwelten, hier Motorenwerke Bremerhaven im Kaiserhafen

STADTSTRUKTUR

Nutzungen



Columbus-Center und Mediterraneo als Indoor-Einkaufswelt



Gastronomie entlang der Alten Bürger



Untere Bürger, belebte Fußgängerzone mit Anschluss an kulturelle Einrichtung und Sehenswürdigkeiten und hohen Freiraumqualitäten



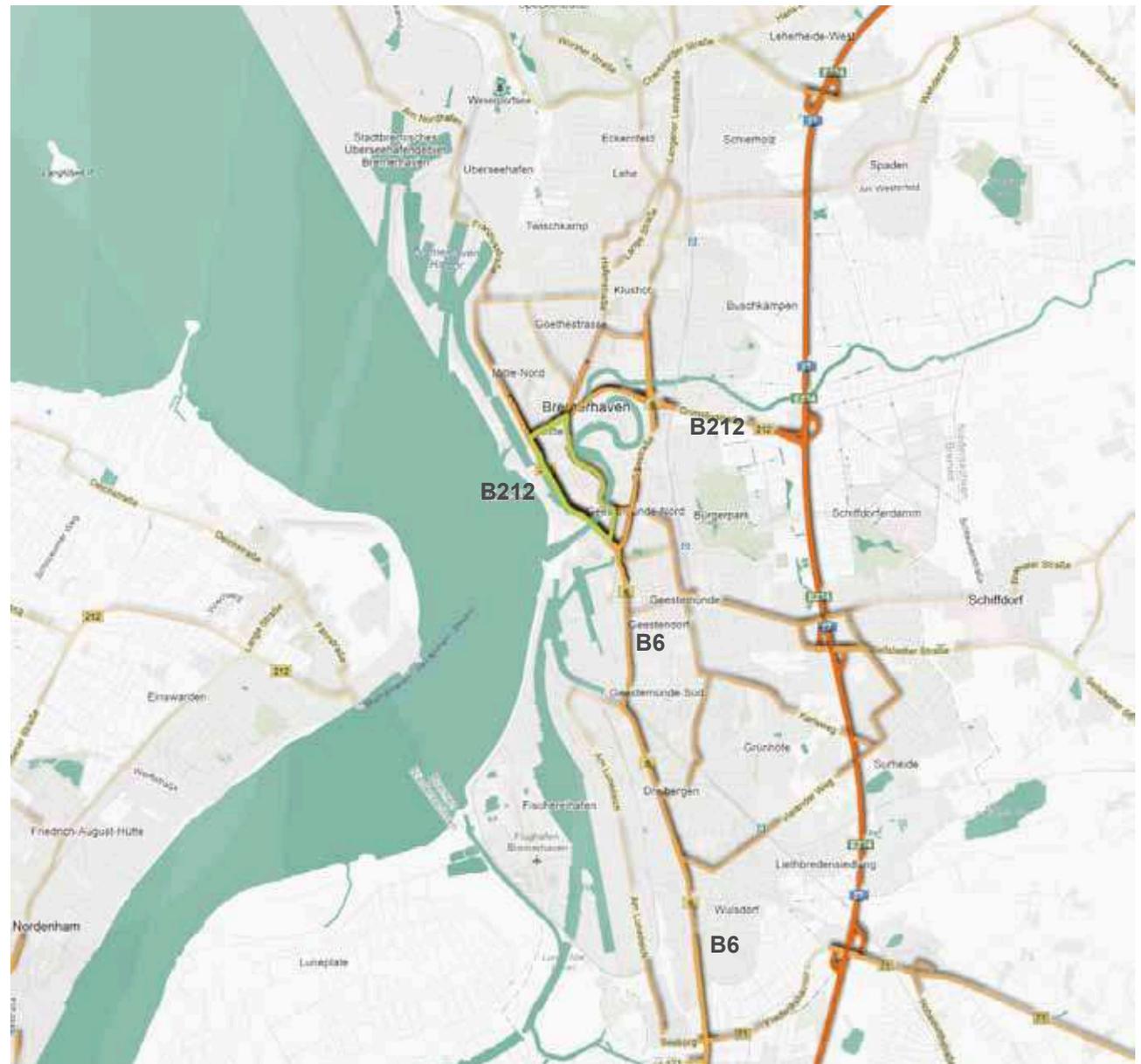
Kleine Einzelhandelsstrukturen Alte Bürger 17

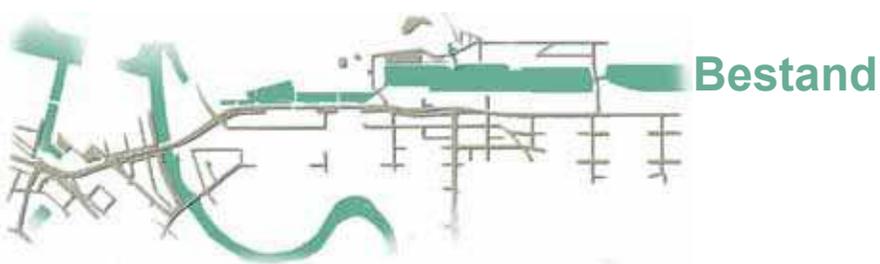
VERKEHR

Anbindung PKW

Überregional wird Bremerhaven von der A27 über vier Abfahrten erreicht. Bremerhaven-Zentrum und Bremerhaven Süd / Wulsdorf sind dabei die beiden Hauptzubringer der Stadt, wobei die Ausfahrt Mitte als Zubringer für die Innenstadt und die Havenwelten die größte Relevanz hat. Der größtenteils wirtschaftlich genutzte Überseehafen wird hauptsächlich über den nördlichen Zubringer (Ausfahrt Bremerhaven-Überseehöfen) angefahren.

Die B6 und B212 sind die beiden Hauptverbindungsstraßen durch die Stadt, die die Innenstadt als Dreieck einfassen. Die beiden Straßen zeichnen sich durch sehr breite Straßenquerschnitte und ein hohes Verkehrsaufkommen aus und sind aktuell die wichtigsten Adern durch die Stadt. Die Columbusstraße, die durch das betrachtete Gebiet führt, ist ein wesentliches Teilstück der B212.



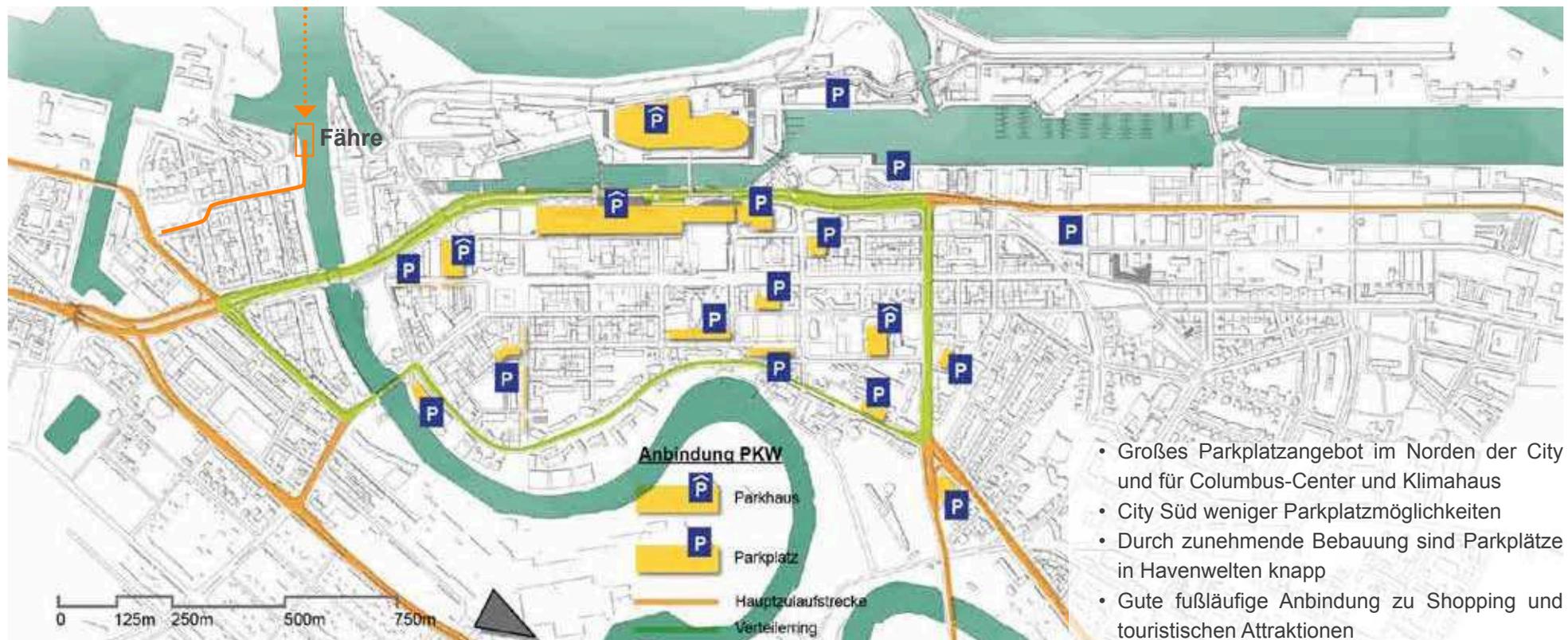


VERKEHR Anbindung PKW

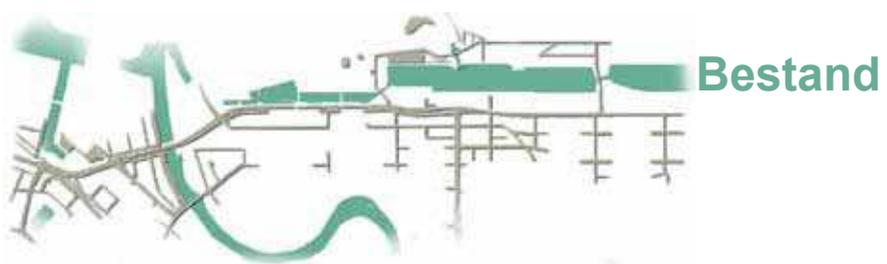
Das Verkehrskonzept Bremerhavens unterscheidet in Hauptzufahrtstrecken (orange) und einen zentralen Verteilerring (grün), der die innerstädtischen Parkplätze und Parkhäuser andient. Die beiden Parkhäuser des Mediterraneoos und des Columbus-Centers stellen die größte Anzahl an Parkplätzen

für die Innenstadt und den Hafen und zeigen damit die Hauptziele für den PKW-Verkehr an. Beide Parkhäuser sind über die Columbusstraße angebunden. Weitere innerstädtische Parkplätze werden rückwärtig, über die Deichstraße erschlossen. Neben dem Parksuchverkehr hat insbesondere die Lloydstraße

und die Columbusstraße eine große Bedeutung als innerstädtische Verbindungsstraße und weist daher ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Aktuell weisen beide Straßen mindestens 2 Fahrspuren mit großzügigen Abbiegerspuren pro Richtung auf.



- Großes Parkplatzangebot im Norden der City und für Columbus-Center und Klimahaus
- City Süd weniger Parkplatzmöglichkeiten
- Durch zunehmende Bebauung sind Parkplätze in Havenwelten knapp
- Gute fußläufige Anbindung zu Shopping und touristischen Attraktionen



Bestand

VERKEHR Anbindung PKW



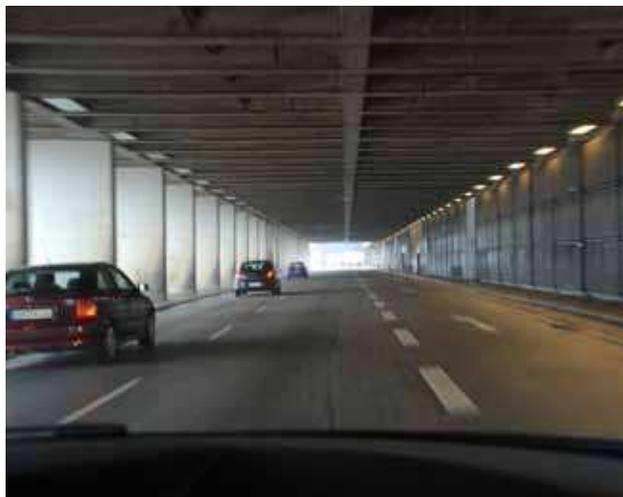
Großzügige Abbiegespuren im Bereich der Columbusstraße



Columbusstraße; Kennedybrücke
Straßenquerschnitte wie auf der Autobahn



Columbusstraße Richtung Hafen, bereits eine Querstraße
vor dem Parkhaus Abbiegespur für Parkhaus



Columbusstraße Höhe Columbus-Center, durch Überkragung des Gebäudes Tunnelcharakter



Columbusstraße Geestemünde,
Busspur verbreitert den Verkehrsraum zusätzlich



Lloydstraße, zentraler Zubringer von der Autobahn in die
Innenstadt

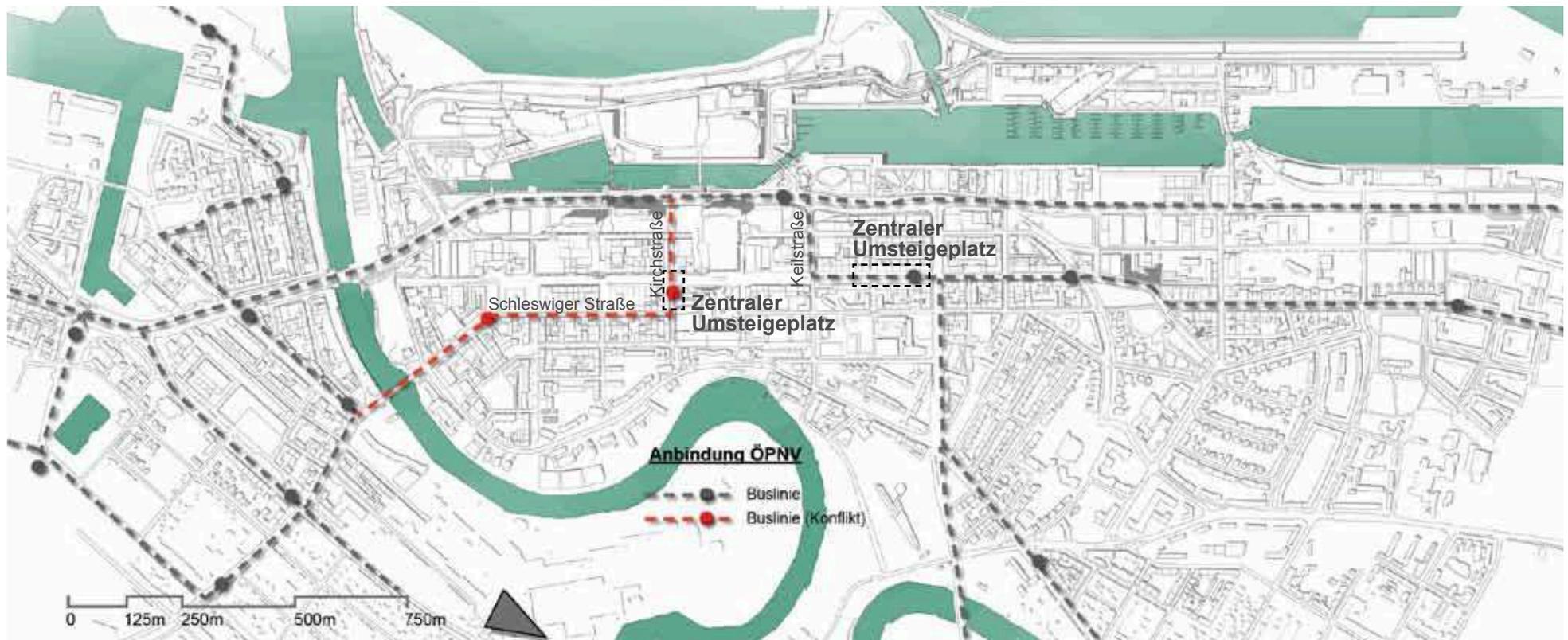
VERKEHR

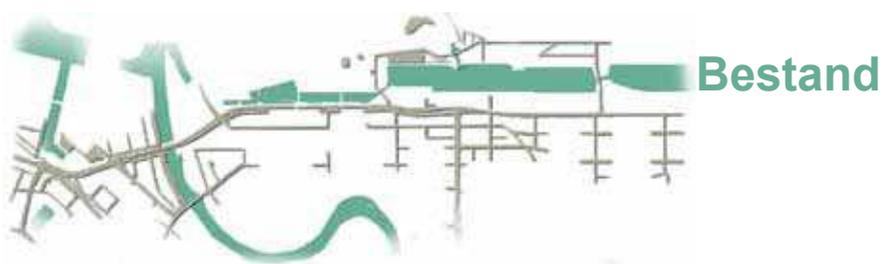
Anbindung ÖPNV

Ein Großteil der Buslinien wird durch das Stadtzentrum über die Schleswiger Straße, die Kirchenstraße und die Keilstraße, bzw. Untere Bürger geleitet. Grundsätzlich ist eine Belegung des Stadtraums durch öffentliche Verkehrsmittel als positiv zu bewerten. Im Fall Bremerhavens stellen aber insbesondere im Bereich der Querstraßen zwischen der Fußgängerzone

und dem Hafen die hoch frequentierten Bustrassen eine Behinderung für eine attraktive Fußgängerverbindung dar. Dies liegt insbesondere an den schmalen Straßenquerschnitten, dem starken Intervall der Busse und den zum Teil hohen Geschwindigkeiten, mit denen die Busse die Innenstadt queren. In den Querachsen haben aktuell die Busse Vorfahrt

vor dem Fußgänger, was auch durch die Zonierung der Bodenbeläge symbolisiert wird. Außerdem ist die Führung durch die Schleswiger Straße ebenfalls kritisch zu bewerten. Es handelt sich hier um eine Wohnstraße mit einem Straßenquerschnitt, der für die Busse ungeeignet ist.





Das Hafengelände und die Innenstadt sind sehr fußgängerfreundlich gestaltet. Eine lange Fußgängerzone ist verkehrsberuhigt, in Teilbereichen ist Busverkehr zugelassen. Die Kajen sind autofrei und zu einem attraktiven Freiraum für den Fußgänger ausgebaut. Beide Systeme funktionieren für sich

gut, sind jedoch nur an wenigen Stellen miteinander verknüpft.

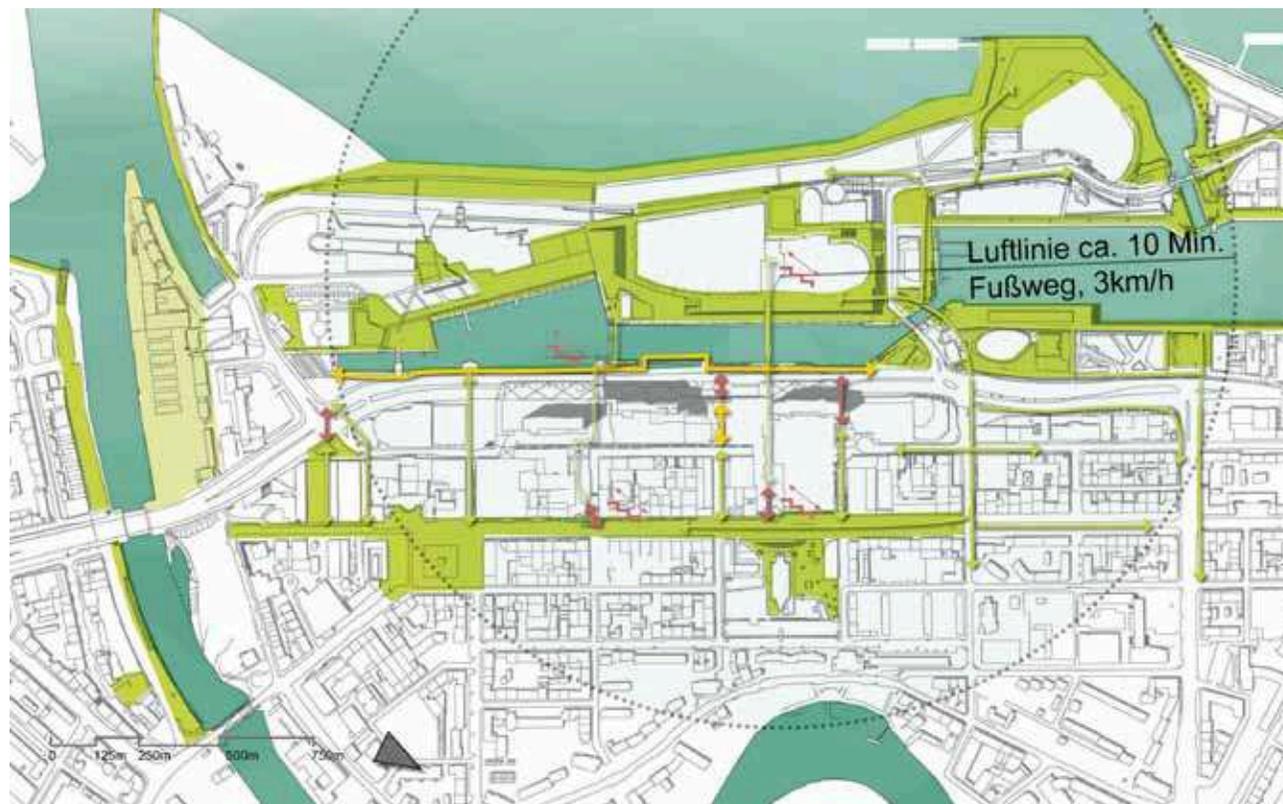
Das Stadtraster erlaubt grundsätzlich eine gute Durchwegung der Innenstadt, dieses Stadtraster ist jedoch zum Teil durch das Columbus-Center unterbrochen. Optionale Verknüpfungsachsen sind

zum Teil verbaut, werden um Gebäudevorsprünge geleitet, oder sind aufgrund von Unterführungen oder Gebäuderückseiten unattraktiv.

Neben den zum Teil unattraktiven Querstraßen stellt vorallem die stark frequentierte tunnelartige Columbusstraße eine Barriere für den fußläufigen Verkehr her. Insbesondere parallel zum Columbus-Center ist der Straßenraum durch den PKW-Verkehr dominiert, eine fußläufige Verbindung entlang der Straße und eine Fahrradverbindung sind hier schlecht ablesbar und unattraktiv.

Die wesentliche Verknüpfung zwischen Innenstadt und den Havenwelten stellt die Keilstraße her. Jedoch wird diese nicht als Verbindung in die Innenstadt erkannt und wenig genutzt.

Neben den öffentlichen Straßen ist eine `private` Verbindung durch die Shoppingcenter des Columbus-Centers zum Mediterraneo über die Glasdrehbrücke eingerichtet worden. Diese Verbindung führt durch die Gebäude über das zweite Obergeschoss. Diese funktioniert vorallem für die Shoppingcenter sehr gut. Als öffentliche Verknüpfung kann diese nur eingeschränkt betrachtet werden, da sie nur über die Zugänge der Gebäude auffindbar ist und ab 22.00 Uhr bis zur Öffnung der Shoppingcenter geschlossen bleibt.





Linzer Straße, attraktive Blickachse auf Seute-Deern, aber rückwärtige Fassaden und Parkplatz begleitet den Weg



Kirchenstraße, Querstraße für Bus und Anlieferung, Fußgänger untergeordnet, Unterführung unattraktiv



Mühlenstraße, Querverbindung durch Gebäudevorsprung und Anlieferung verstellt



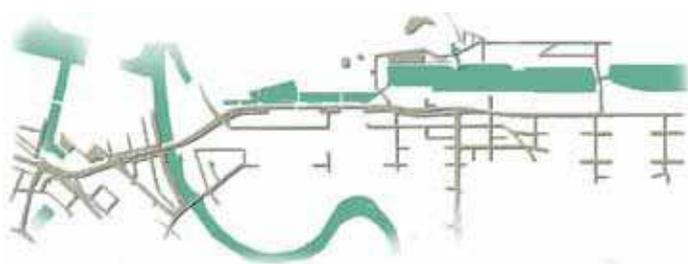
24 Kirchenstraße, Querstraße für Bus und Anlieferung, Fußgänger untergeordnet, Unterführung unattraktiv



Fußgängersteg entlang der Columbusstraße, schlechte Anbindung an den Stadtraum

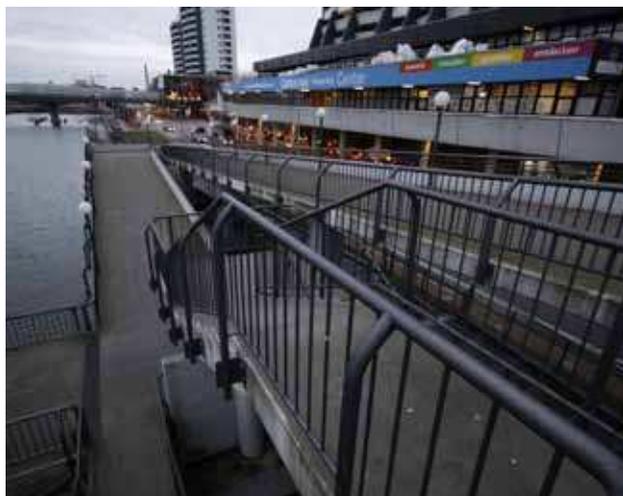


Unklare Wegführung entlang der Columbusstraße, Fahrradspur nicht ausreichend

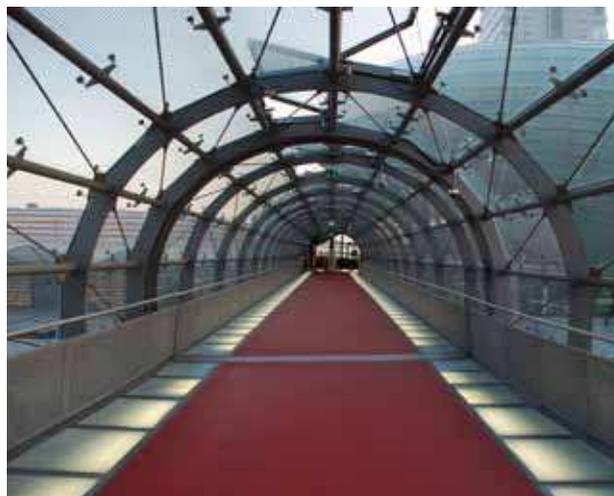


Bestand

VERKEHR Fußwegeströme



Anbindung Columbus-Center an Klappbrücke, rein funktional, schlechte Orientierung



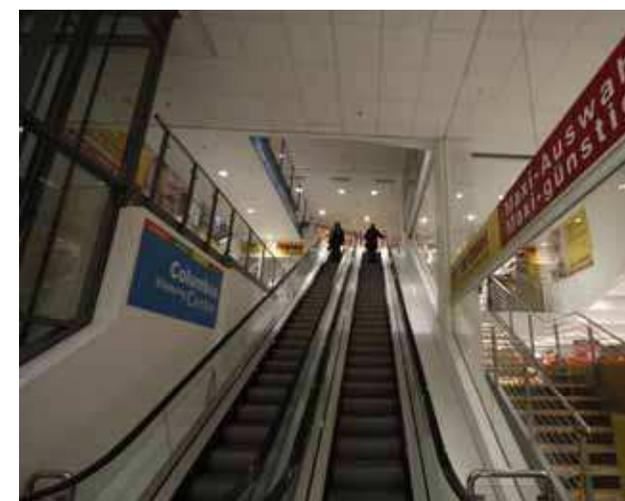
Drehbrücke, Indoorverbindung zwischen Columbus-Center und Klimahaus/Mediterraneo funktioniert gut



Anlieferstraße als reine Rückseitenstraße ausgebildet, unattraktiv für Fußgänger



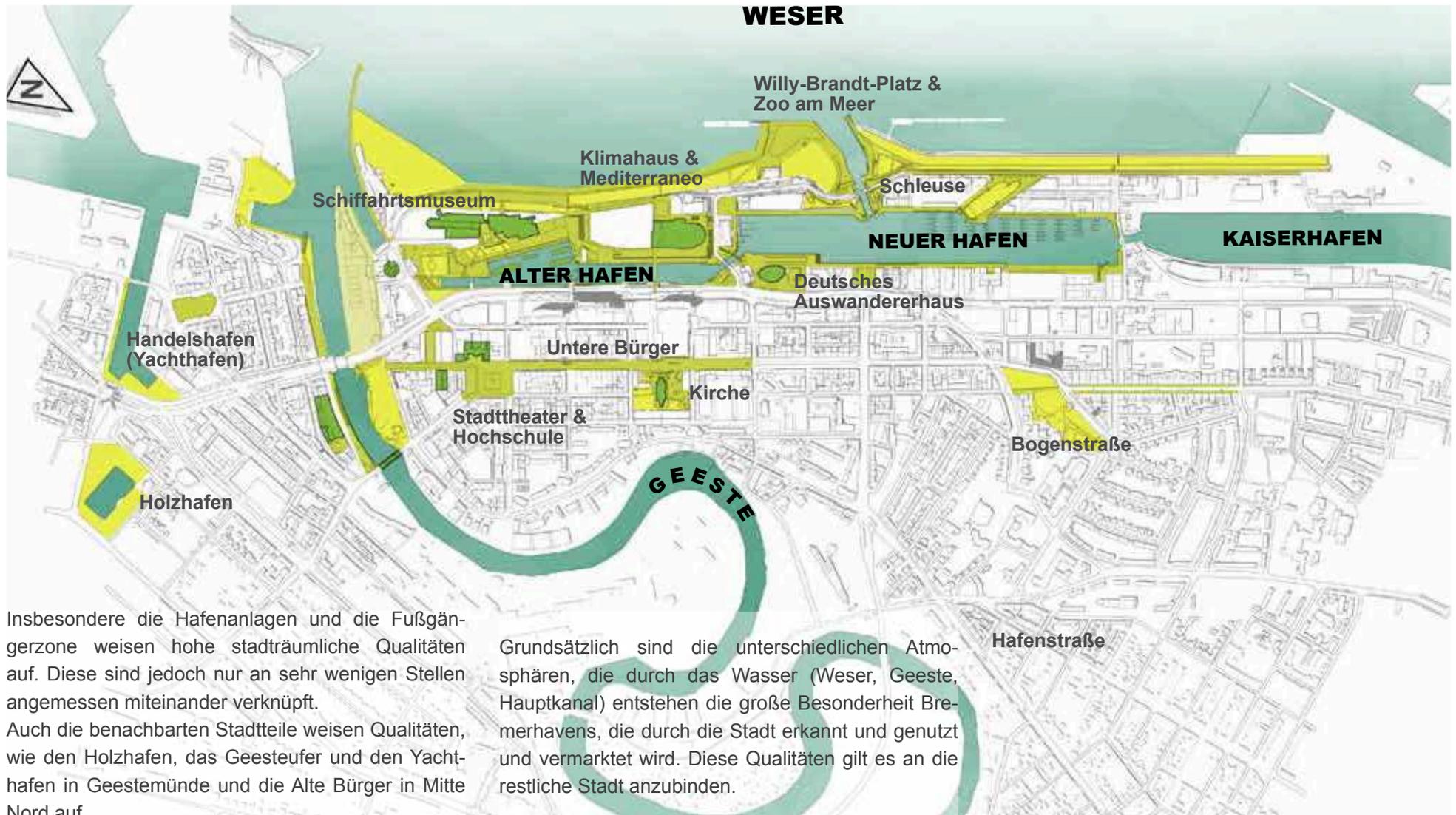
Eingänge zum Columbus-Center weisen nur auf Einkaufsfunktion hin, eine mögliche Verbindung zu den Havenwelten ist nicht ablesbar



Columbus-Center im OG, eine stadträumliche Verknüpfung durch das C.-C. ist nicht ablesbar

BESTANDSSITUATION

Stadträumliche Qualitäten

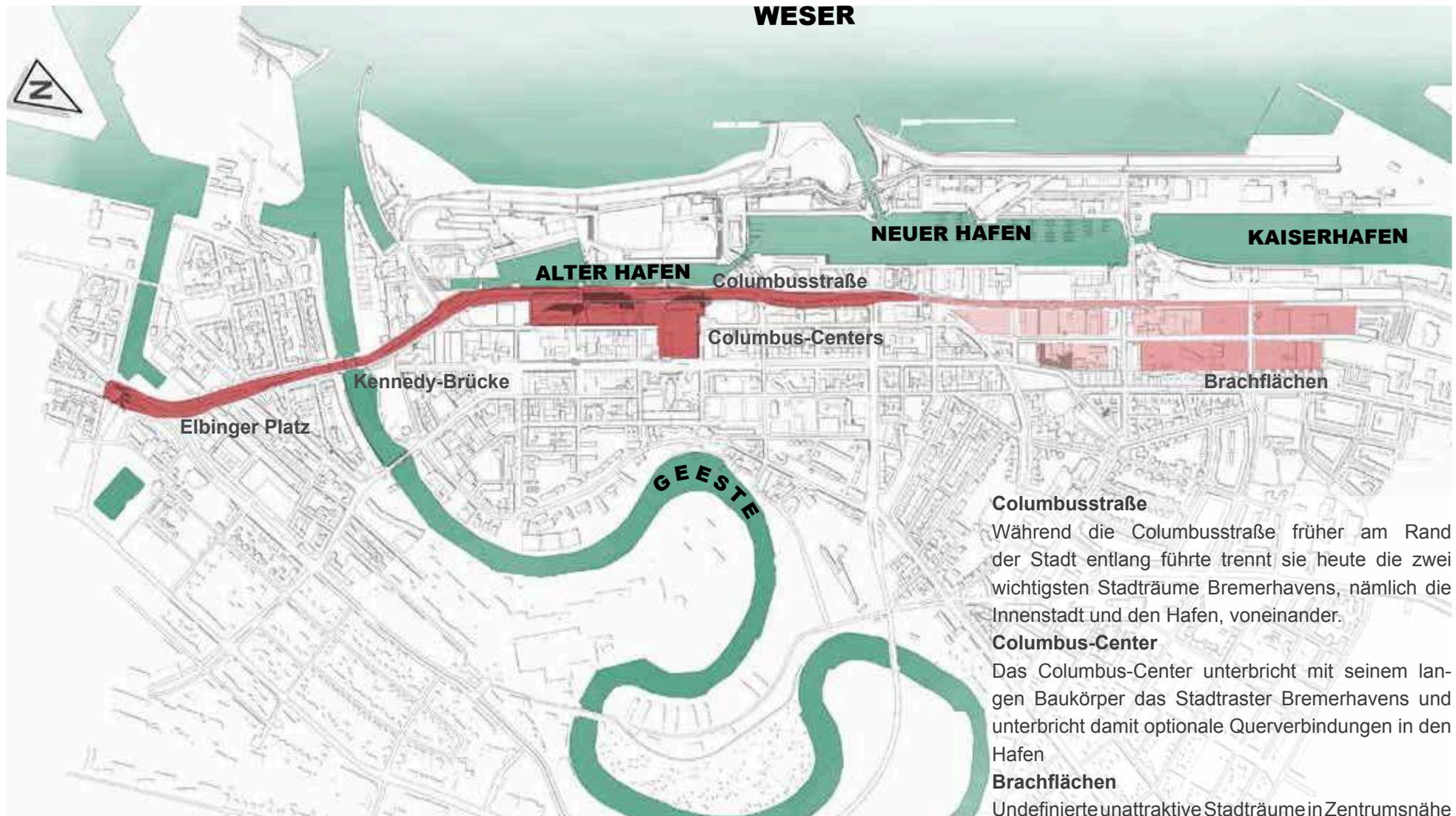


Insbesondere die Hafenanlagen und die Fußgängerzone weisen hohe stadträumliche Qualitäten auf. Diese sind jedoch nur an sehr wenigen Stellen angemessen miteinander verknüpft. Auch die benachbarten Stadtteile weisen Qualitäten, wie den Holzhafen, das Geesteufer und den Yachthafen in Geestemünde und die Alte Bürger in Mitte Nord auf.

Grundsätzlich sind die unterschiedlichen Atmosphären, die durch das Wasser (Weser, Geeste, Hauptkanal) entstehen die große Besonderheit Bremerhavens, die durch die Stadt erkannt und genutzt und vermarktet wird. Diese Qualitäten gilt es an die restliche Stadt anzubinden.

BESTANDSSITUATION

Stadräumliche Barrieren

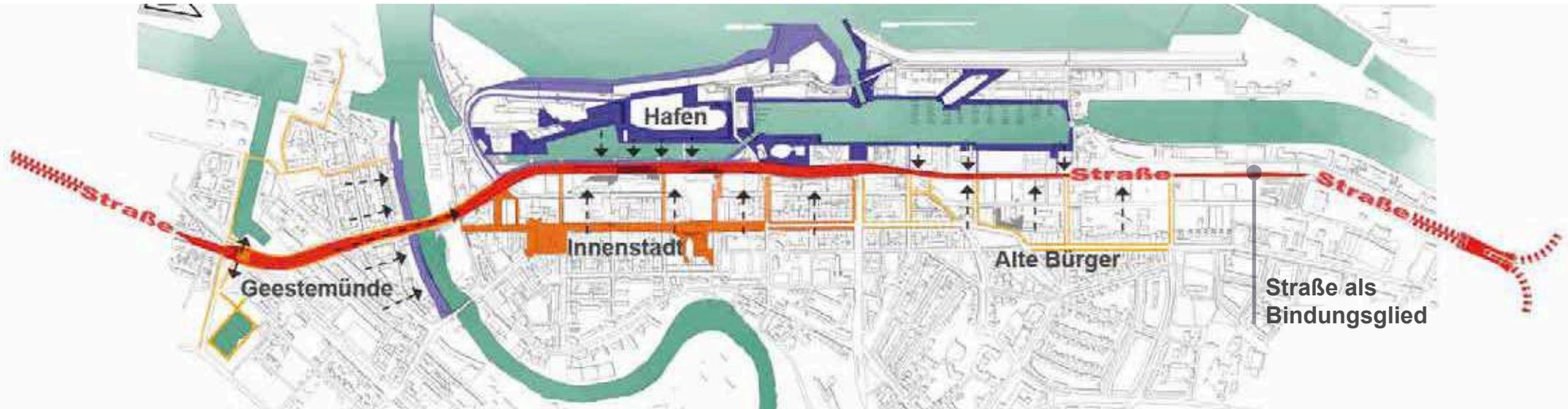


ÜBERGEORDNETE HANDLUNGSFELDER



FREIRÄUME

Bewährte Oberflächen neu organisiert



■ Oberflächen Innenstadt

Aktuell verläuft die Fußgängerzone als eine Parallele zu der dominanten Columbusstraße. Die tatsächliche Innenstadt hat sich jedoch durch die Entwicklung des Hafengeländes verschoben und wächst in den Hafen hinein. Fußgängerzone und Hafen sind die neue Innenstadt Bremerhavens. Ein Mittel zur Verknüpfung des Hafens mit der Fußgängerzone ist die klare Definition und Verwendung von Oberflächen für die Freiräume. Die hochwertigen Oberflächen der Fußgängerzone müssen zukünftig bis an die Columbusstraße führen. Sie soll eine Entwicklung der Innenstadt in diesen Bereichen vorantreiben und eine klare Orientierung für den Fußgänger schaffen, die bereits an der Columbusstraße sagt "Hier ist die Innenstadt".

■ Oberflächen Hafen

Für den Hafen wurde ein Konzept mit sehr hochwertigen Oberflächen entwickelt, das klaren Funktionen folgt. Ein Großteil der Kafen ist bereits aufgewertet worden und lockt durch attraktive Freiräume und hochwertige Investitionen. Das vergessene Stiefkind ist die östliche Hafenkante des Alten Hafens, die mit seiner Nähe zur Innenstadt große Potentiale für eine städtische Flaniermeile bietet. Grundsätzlich gilt östlich der Columbus- und der Barkhausenstraße das gleiche Prinzip wie für die Oberflächen der Innenstadt: Eine optimale Orientierung kann nur stattfinden, wenn bereits an der Nahtstelle zur Stadt deutlich wird, dass der Hafen beginnt. Hafentypische Oberflächen sollen daher bis zur Straße reichen.

■ Oberflächen Stadtquartiere

Nördlich der Lloydstraße und südlich der Geeste grenzen die Stadtteile Mitte Nord und Geestemünde an den Hafen und die Innenstadt. Die Quartiere haben eine eigene Materialsprache. Einfachere kostengünstigere Materialien kommen hier zum Einsatz und stellen eine klare Unterscheidbarkeit zur Innenstadt und den Havenwelten her. Wichtig hierbei ist der konsequente Einsatz der Materialien und ein erkennbares Konzept. Für die Verknüpfung der Stadtteile spielen sie eher eine untergeordnete Rolle.

■ Oberflächen Innenstadt



Großformatige Granitplatten auf den Plätzen



Kombination aus Platten außen und Asphalt innen bei Bustrassen



Kombination aus Platten außen und z.T. überfahrbarem Pflaster innen in Fußgängerzone

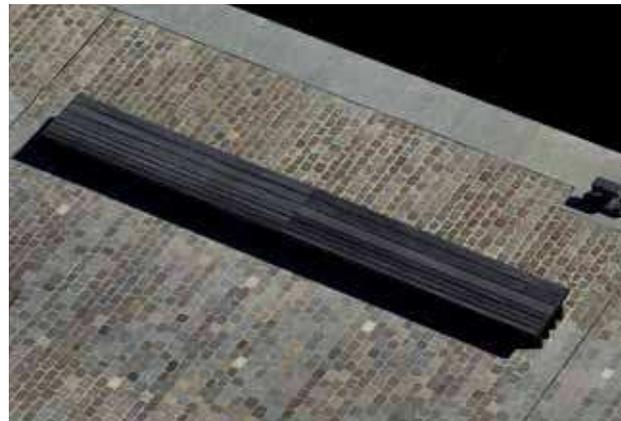
■ Oberflächen Hafen



Betonplatten als Markierung der Baufelder



Holzdeck auf dem Lloydplatz



Zonierung der Kaje durch gesägtes und raues Pflaster

■ Oberflächen Stadtquartiere



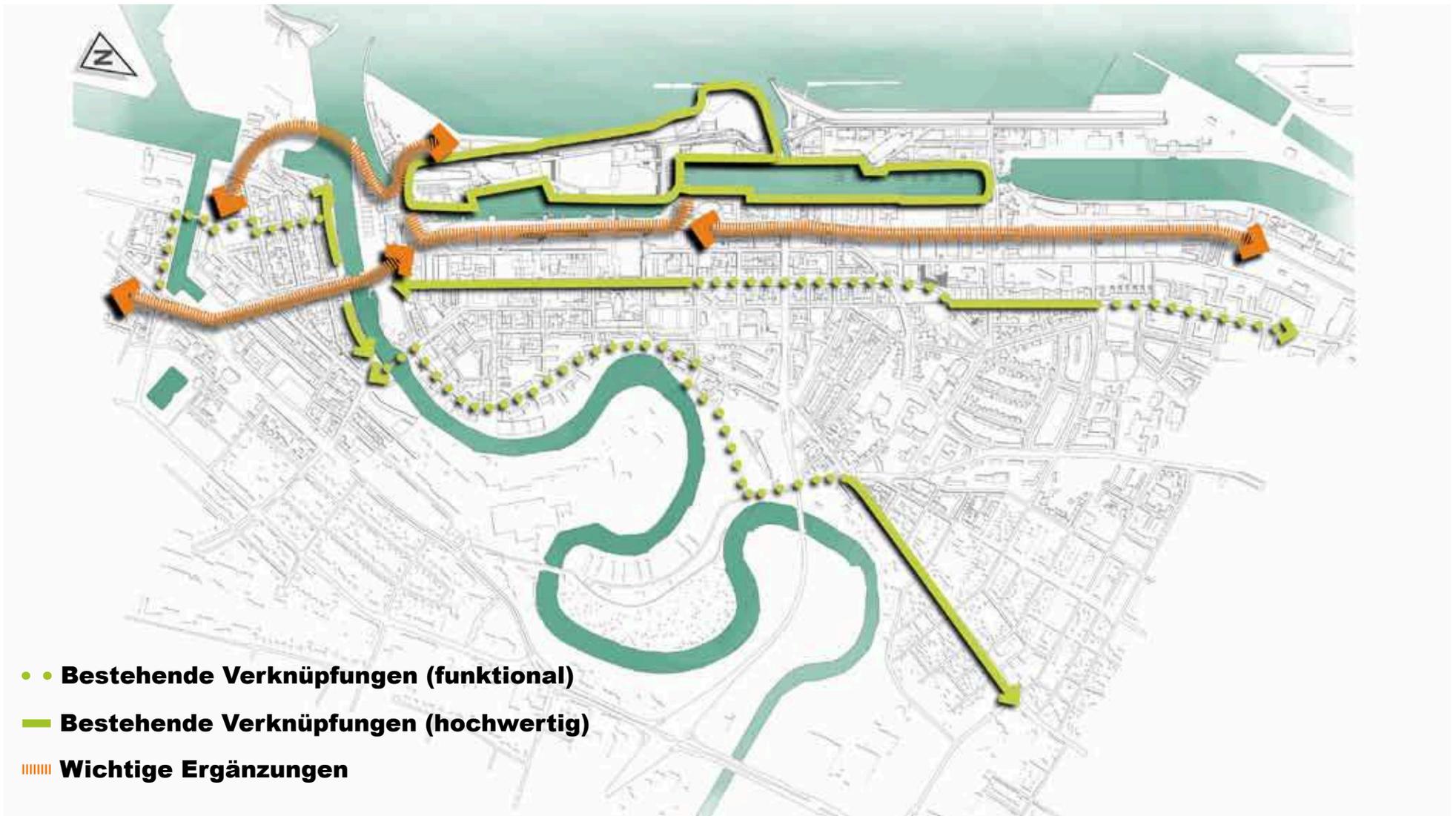
Oberflächen bei geringen Straßenquerschnitten, Betonplatten und Klinker



Zonierungen bei Breiten Straßenquerschnitten, Betonplatten und Mosaikpflaster

ATTRAKTIVE STRASSEN

Lineare Verknüpfungen für Fußgänger und Radfahrer



ATTRAKTIVE STRASSEN

Fußgänger und Radfahrer



||| Großzügige und attraktive Fußwege

Aktuell ist die fußläufige Anbindung entlang der Columbusstraße insbesondere im Bereich des Columbus-Centers und südlich davon, bis hin zum Elbinger Platz ungünstig ausgebaut und unattraktiv. Es wird empfohlen, einen durchgängigen attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsraum um die Hafenbecken herzustellen.

Eine Orientierung in die Stadt und in den Hafen soll durch eine bessere Überquerung der Columbusstraße an wichtigen Verknüpfungspunkten verbessert werden. Sichtachsen von der Innenstadt zum Hafen und zurück sollen gestärkt werden, um zusätzlich die Orientierung zu erleichtern.

■ Fahrradverknüpfung

Für eine gute und nachhaltige Anbindung der benachbarten Stadtteile mit der Innenstadt und dem Hafens-areal ist eine übergeordnete Fahrradverknüpfung, die eine schnelle und direkte Verknüpfung ermöglicht notwendig. Aktuell ist diese Verbindung unattraktiv und verbesserungswürdig.

Eine Öffnung der Fußgängerzone für Fahrradfahrer, wie es in dem Entwurf des Radverkehrskonzeptes für Bremerhaven vorgeschlagen wird, wird aus unserer Sicht nicht empfohlen. Eine Fahrradverknüpfung dient vor allem einer schnellen und hindernisarmen Verbindung, die innerhalb der Fußgängerzone zu Konflikten führen kann.

Die Columbusstraße ist die wichtigste Nord-Südverbindung zwischen Hafen und Stadt und verknüpft Geestemünde und Mitte Nord mit dem Stadtzentrum. Statt einer Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer wird ein Ausbau einer attraktiven Fußwege- und Radverbindung mindestens an einer Straßenseite der Columbusstraße empfohlen. Ein Ausbau der Fahrradverknüpfung sollte über eine rein funktionale Gestaltung hinausgehen und eine optimale Synergie mit den vorhandenen Qualitäten, wie beispielsweise dem Alten Hafen herstellen und durch Aufenthaltsbereiche ergänzt werden.

Eine Abstimmung mit dem Radverkehrskonzept wird empfohlen.

VERKEHR

Überprüfung ÖPNV

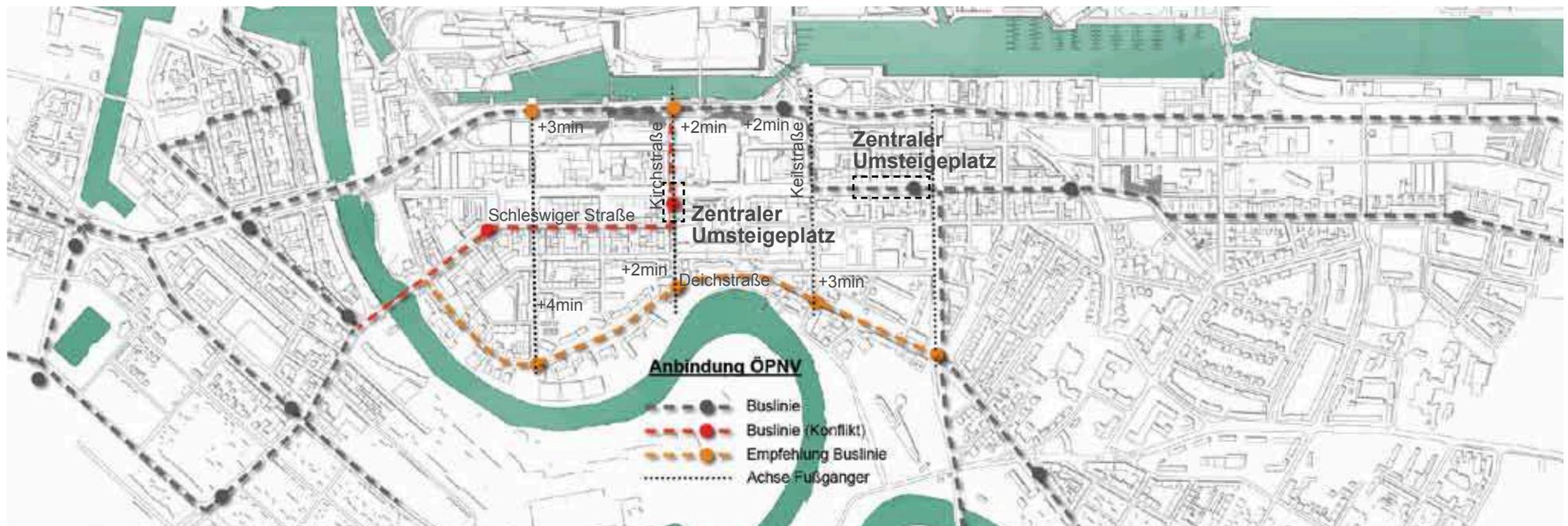
Aktuell queren neun Buslinien im Bereich der Kirchenstraße und der Keilstraße die Fußgängerzone. Grundsätzlich ist eine Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel mit der Fußgängerzone wünschenswert. Im Fall Bremerhaven bedeutet der hohe Busverkehr in den beiden Querstraßen zur Fußgängerzone jedoch eine starke Einschränkung der Fußwegeverknüpfung zwischen Hafen und Fußgängerzone, da große Straßenquerschnitte für den Begegnungsverkehr und Schwenkbereiche freigehalten werden müssen. Es wird daher angeregt die Busführung für den Innenstadtbereich zu überprüfen und eine mög-

liche Umorganisation der Trassen zugunsten einer Verbesserung der Querverbindungen von Stadt und Hafen zu diskutieren.

Die Entfernungen über die Querverbindungen sind in Bremerhaven verhältnismäßig kurz. Als erste Anregung für weitere Diskussionen wird empfohlen, eine Verlegung der Buslinien auf die Columbusstraße und die Deichstraße zu prüfen. Haltestellen an der Kirchenstraße und Keilstraße verlängern die Laufbeziehungen nur geringfügig um etwas mehr als 100m. Die Straßenquerschnitte der Columbusstraße und Deichstraße ermöglichen zudem ein zügigeres

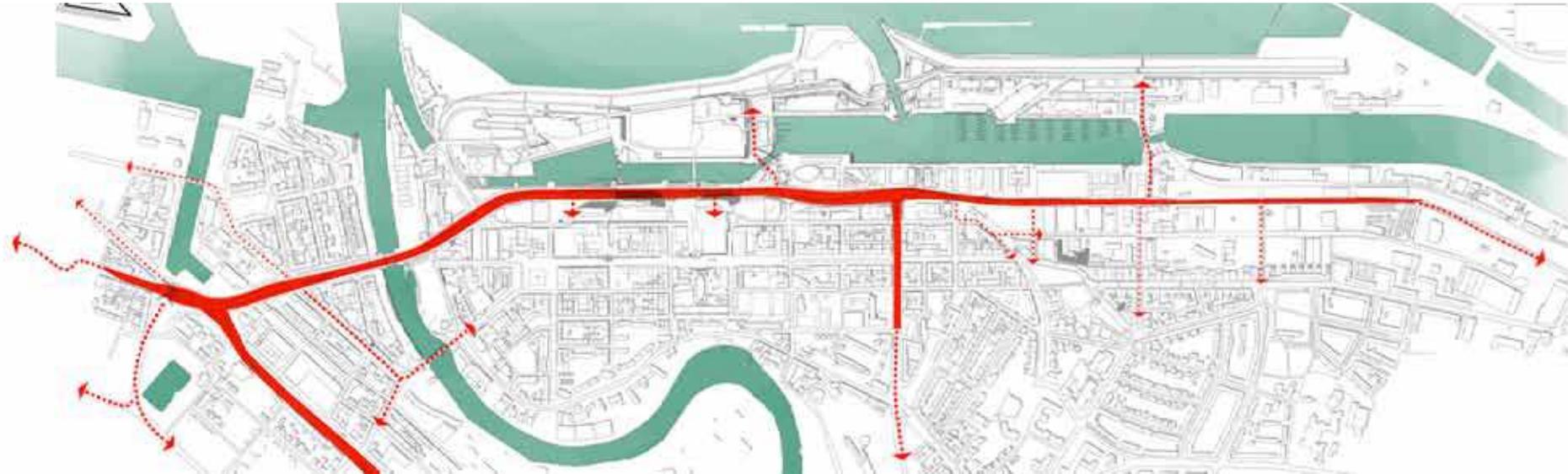
Fahren und weniger Abbiegevorgänge als durch die Innenstadt.

Für die Entwicklung einer ganzheitlichen Lösung sind in den nächsten Schritten intensive Abstimmungen zwischen den zuständigen Ämtern und eine Prüfung der verschiedenen Anforderungen für den gesamten Betrachtungsraum Innenstadt notwendig, bevor detaillierte Planungen und Diskussionen zu möglichen Trassen und Haltestellenstandorten geführt werden können.



ATTRAKTIVE STRASSEN

Veränderung der Straßenquerschnitte



■ Zu überprüfende Straßenquerschnitte

Mit dem Bau des Columbuscenters und der Teilverfüllung des Alten Hafenbeckens wurde die Columbusstraße als 6-spurige Straße auf die damalige Stadtgrenze zum Hafen gelegt und mit der Kennedybrücke eine weitere Verbindung über die Geeste geschaffen.

Der breite Querschnitt der Columbusstraße hatte in ihrer Entstehungszeit seine Berechtigung durch den intensiveren Betrieb in den Häfen und einer prognostizierten Einwohnerentwicklung von ca. 200.000. Die Einwohnerzahl hat sich heute anders entwickelt und liegt aktuell mit ca. 113.000 Einwohnern bei der Hälfte. Die wirtschaftliche Nutzung des Hafengeländes hat sich weiter nach Norden verlagert und wird

überwiegend über die Autobahnausfahrt Bremerhaven Überseehäfen angefahren. Die ursprüngliche Planung der Straße paßt nicht mehr auf die real existierende Situation und wirkt stark überdimensioniert. Es wird daher empfohlen, den Straßenabschnitt vom Elbinger Platz bis zur Lloydstraße auf eine Breite von jeweils 2 Spuren pro Fahrtrichtung +1 wechselnde Abbiegerspur zu reduzieren. Zusätzlich sollte die Straßenbreite insbesondere in Überquerungsbereichen für Fußgänger noch weiter reduziert werden, um eine Prioritätenverschiebung vom motorisierten Verkehr zum Fußgängerverkehr mindestens im Bereich des Stadtzentrums anzustoßen.

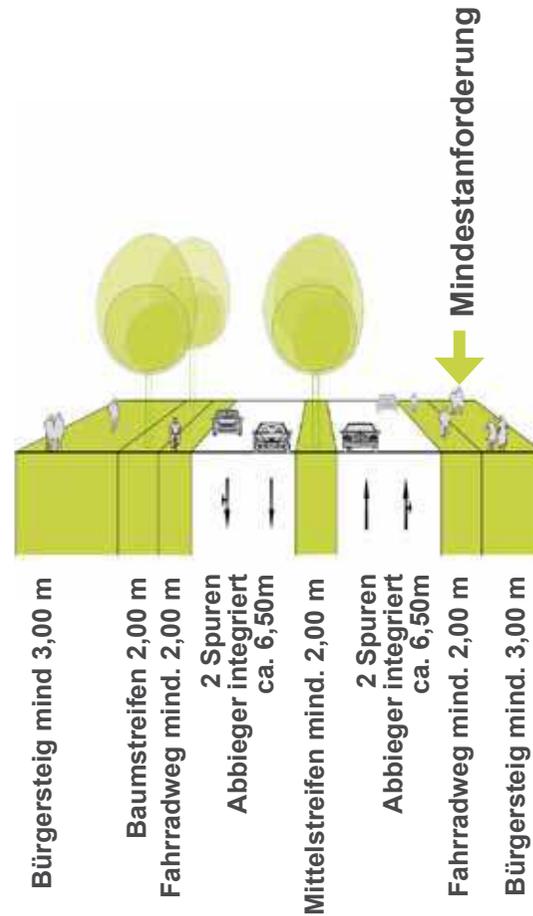
ATTRAKTIVE STRASSEN

Straßenquerschnitte - Hauptverkehrsstraßen

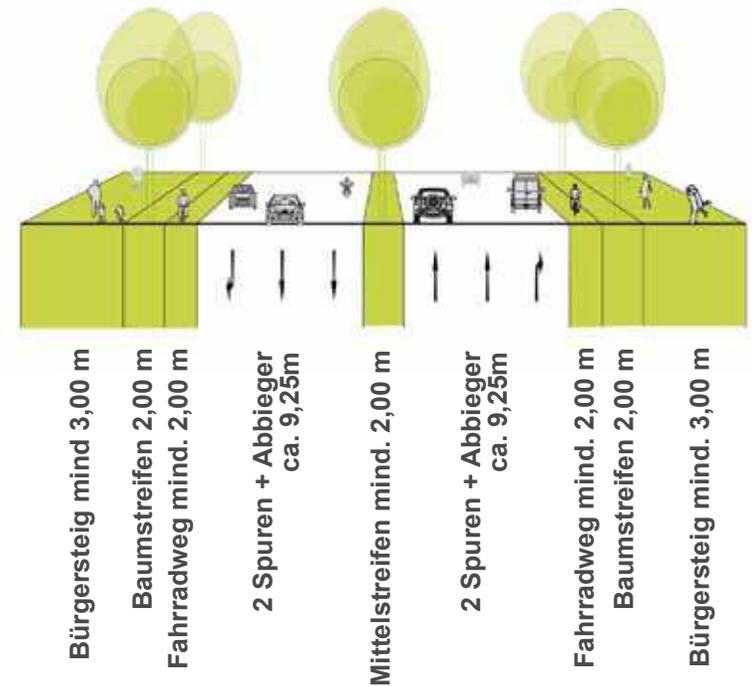
Aktuell sind die Querschnitte der Hauptverkehrsstraßen stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Da insbesondere die Columbusstraße als Zubringer für Schwerlastfahrzeuge in den Hafen fungiert hat, sind die Fahrspuren verhältnismäßig breit. Um den Verkehrsfluss so wenig wie möglich zu unterbrechen sind die Abbiegespuren sehr lang ausgebildet.

Es wird empfohlen eine Straßenbreite von jeweils 2 Spuren + einer wechselnden Abbiegespur nicht zu überschreiten. Die Fußwegebereiche sollen eine Mindestbreite von 3m haben und wenn möglich durch Baumachsen vom Fahrradverkehr getrennt sein. Dadurch entsteht eine Zonierung in langsame und schnelle Bereich. Eine durchgängige Mittelinsel mit mindestens 2m Breite sollte entwickelt werden, um ein Überqueren der Straße auch abseits der Ampeln zuzulassen. Auf mindestens einer Straßenseite sollte eine großzügige Promenade den Fußgänger und den Fahrradfahrer führen.

Regelquerschnitt

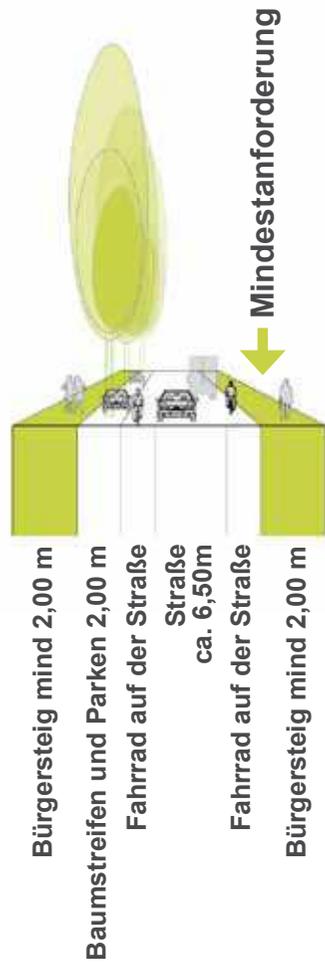


Breiter Querschnitt

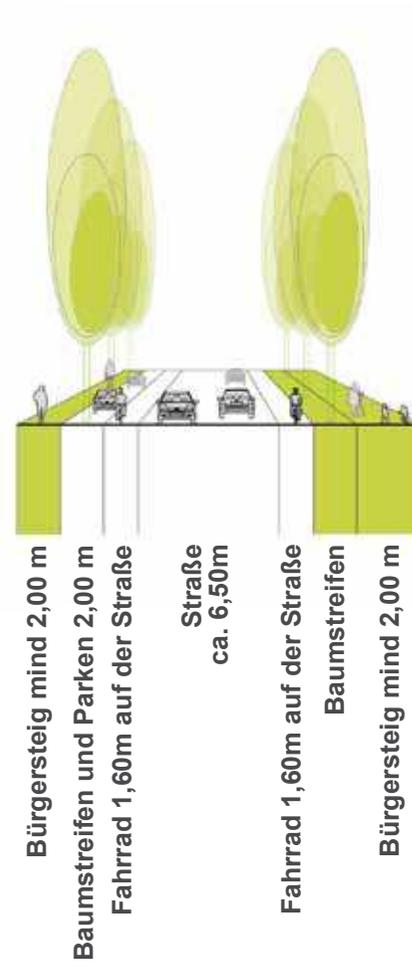


Straßenquerschnitte - untergeordnete Erschließungsstraßen

Schmaler Querschnitt



Breiter Querschnitt



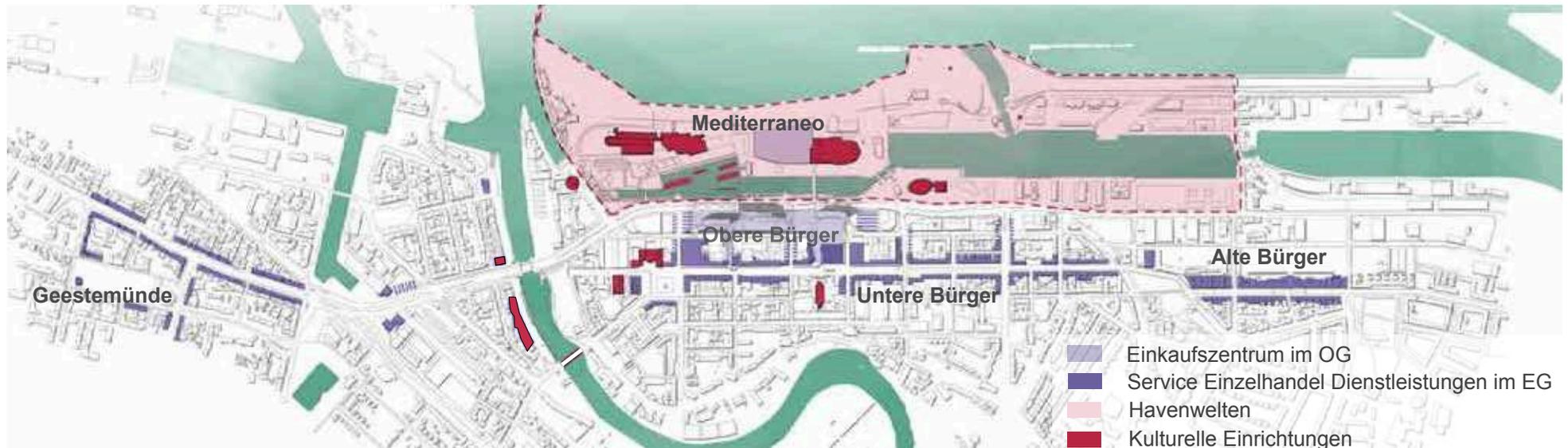
Für die untergeordneten Erschließungsstraßen wird empfohlen, die Kombination aus Fußgänger- und Fahrradweg aufzuheben und den Fahrradverkehr auf die Straße zu verlegen. In schmalen Straßen bedeutet dies eine Kombination des PKW- und Fahrradverkehrs auf jeweils einer Spur, ohne separate Fahrradspur, in breiten Straßenquerschnitten ist die Integrierung einer separaten Fahrradspur von 1,60m möglich.

Das Parken in den untergeordneten Erschließungsstraßen sollte möglichst auf eine Straßenseite begrenzt sein.

Die Fußgängerbereiche sollen eine Breite von 2m nicht unterschreiten.

Bei ausreichend Platz sind Baumreihen zu integrieren. Diese können in Kombination mit den PKW-Stellplätzen angelegt werden.

HANDEL, SERVICE, DIENSTLEISTUNG als Wegweiser in die Stadt



Der Hafen Bremerhavens ist durch seine Hafenbecken, die Schiffe und die charakteristischen Markenzeichen und Bauten, wie das Klimahaus oder das Deutsche Auswanderhaus, deutlich erkennbar. Die Fußgängerzone versteckt sich dagegen in zweiter Reihe und wird von Besuchern nur durch das "Tor" an der Lloydstraße sichtbar. Eine Besonderheit von Bremerhavens Fußgängerzone ist die Aufspaltung in einen öffentlichen Bereich, die sogenannte Untere Bürger und einen privaten Bereich, die sogenannte Obere Bürger, die sich im zweiten Obergeschoß des Columbuscenters befindet. Hierdurch ist ein in sich geschlossenes Einkaufszentrum in unmittelbarem

Kontakt zur Fußgängerzone entstanden. Mit der Glasdrehbrücke ist das Einkaufszentrum des Columbuscenters direkt mit dem Mediterraneo verknüpft und hat keinen Kontakt nach Außen. Die Center sind über die Parkgaragen von Innen erschlossen.

Da sich der Hafen überwiegend über den Freiraum erschließt, können Synergien zwischen dem Hafen, den kulturellen Anziehungspunkten und der Fußgängerzone hauptsächlich über eine Verbindung über den Freiraum ausgeschöpft werden. Auch wenn die Obere Bürger mit einer Glasbrücke eine Verbindung mit dem Mediterraneo auf Hafenseite herstellt,

handelt es sich hierbei um ein geschlossenes Indoor-Einkaufszentrum, eine stadträumliche Verknüpfung ist kaum ablesbar. Eine Erkennbarkeit der Querrungsmöglichkeit durch das Columbus-Center sollte durch einen Umbau der Eingangssituationen und durch Signaletik verbessert werden. Dabei sind die unterschiedlichen Ansprüche von Stadt und Betreiber des C.-C. zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.

Für eine bessere Anbindung des Hafens an die Innenstadt im Freiraum wird ein Ausbau der Unteren Bürger in die Querstraßen bis zur Columbusstraße empfohlen. Einkaufsmöglichkeiten müssen auf

Verknüpfung Columbuscenter - Havenwelten (MKH)

Erdgeschossniveau vom Freiraum direkt erschlossen werden, um eine Rolle im städtischen Gefüge einnehmen zu können. Wie bei dem Kapitel zu den Oberflächenmaterialien bereits erläutert, soll der Besucher bereits an der Columbusstraße auf die Innenstadt hingewiesen werden. Bei einem Ausbau der Handelsstrukturen im Stadtzentrum sollte daher mit erster Priorität eine Füllung von Baulücken zwischen Columbusstraße und Untere Bürger mit repräsentativen Geschäftsstrukturen im Erdgeschoss entwickelt werden.



Bestandsituation Querschnitt
Höhe Columbus-Center



Zwischenziel Hafenkante

- Attraktive Verknüpfungen schaffen:
Bei Neubau Service, Büros ins EG
als Link in die Stadt
- Ziele schaffen: Hafensperrmauer als
Zwischenziel zum Hafen
- Eingänge Brücke aufwerten

Gewünschter Querschnitt
Höhe Columbus-Center

HANDEL IN DEN STADTTEILEN

Geestemünde

Konrad-Adenauer-Platz, Georgstraße und an der Mühle

Der Handel in Geestemünde hat für den Tourismus kaum Bedeutung. Der Bereich rund um den Konrad-Adenauer-Platz ist vielmehr ein quartiersbezogener Standort und sollte dies auch bleiben. Im Angebot sind Dinge des täglichen Bedarfs bis hin zu innerstädtischen Angeboten. Durch die unmittelbare Nähe zur Innenstadt besteht eine Konkurrenzsituation, die sich in den Leerständen der Läden widerspiegelt.

Mit dem Umbau der Georgstraße und dem Konrad-Adenauer-Platz wurde in den Standort investiert und eine deutliche Aufwertung erzielt. Ein Stadtteilbüro mit Stadtteilmanager wurde zudem eingerichtet, das die Kommunikation im Quartier verbessert und mit Arbeitsgruppen und Veranstaltungen zu einer weiteren Stabilisierung beiträgt.



Konrad-Adenauer-Platz: Wochenmarkt und Beleuchtungskonzept



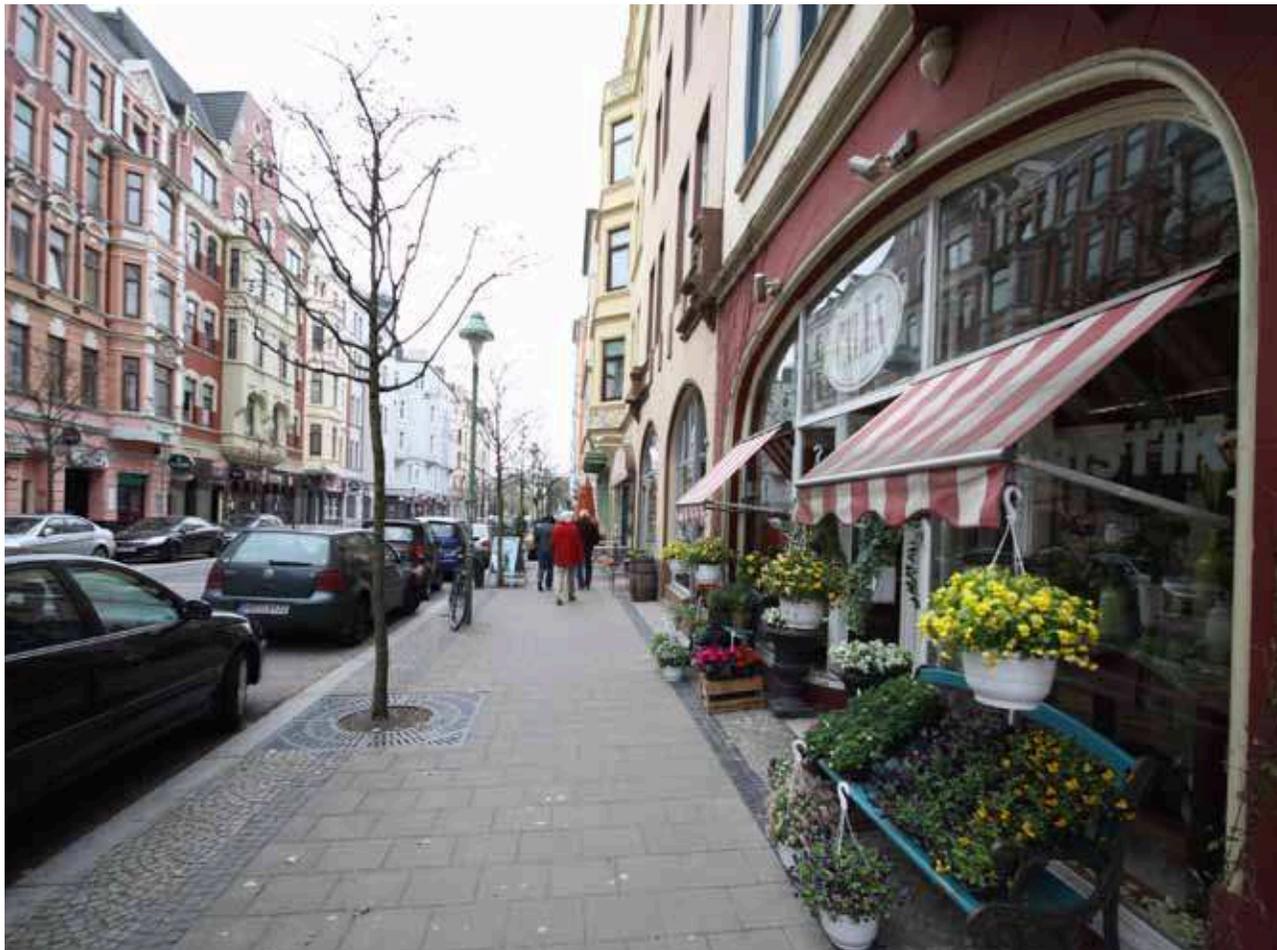
Georgstraße: Umbau und Beleuchtungskonzept

Mitte Nord

Alte Bürger

Die Alte Bürger stellt ein eigenständiges Stadtteilzentrum im Norden des Stadtteils Mitte dar, das anderen Prinzipien folgt als die Fußgängerzone. Es wird von allen Seiten durch Wohnbebauung umgeben und ist mit seiner Größe und Lage funktionsfähig. Eine Verknüpfung des Hafens mit der Alten Bürger über Handelsstrukturen macht aus unserer Sicht keinen Sinn. Hier können attraktive Freiräume und eine Entwicklung der Brachflächen zu Wohnstandorten zu einer besseren Anbindung an den Hafen führen. Entlang der Querstraßen werden im EG Dienstleistungen und Büros empfohlen.

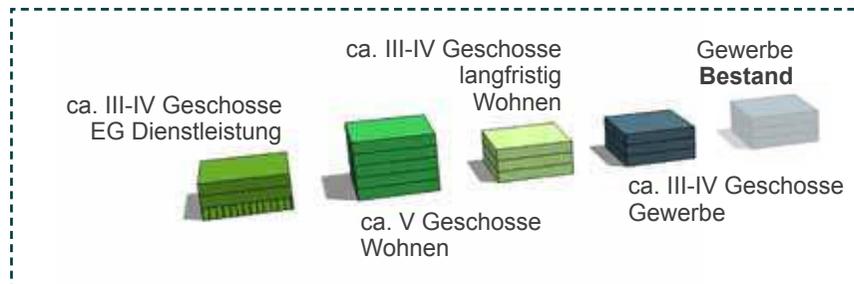
Ein Ausbau der bestehenden Einzelhandels- und Gastronomiestrukturen kann zu einer zusätzlichen Aufwertung des Stadtteilzentrums führen.



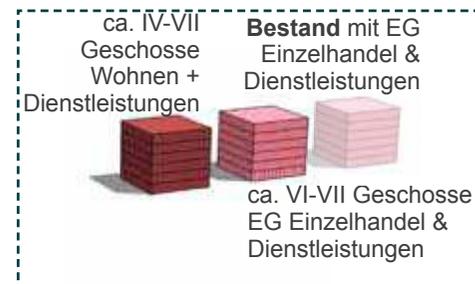
Bürgermeister-Smidt-Straße

BEBAUUNG

Empfohlene Ergänzung im bestehenden Stadtgefüge



Vorgarten Bremerhavens



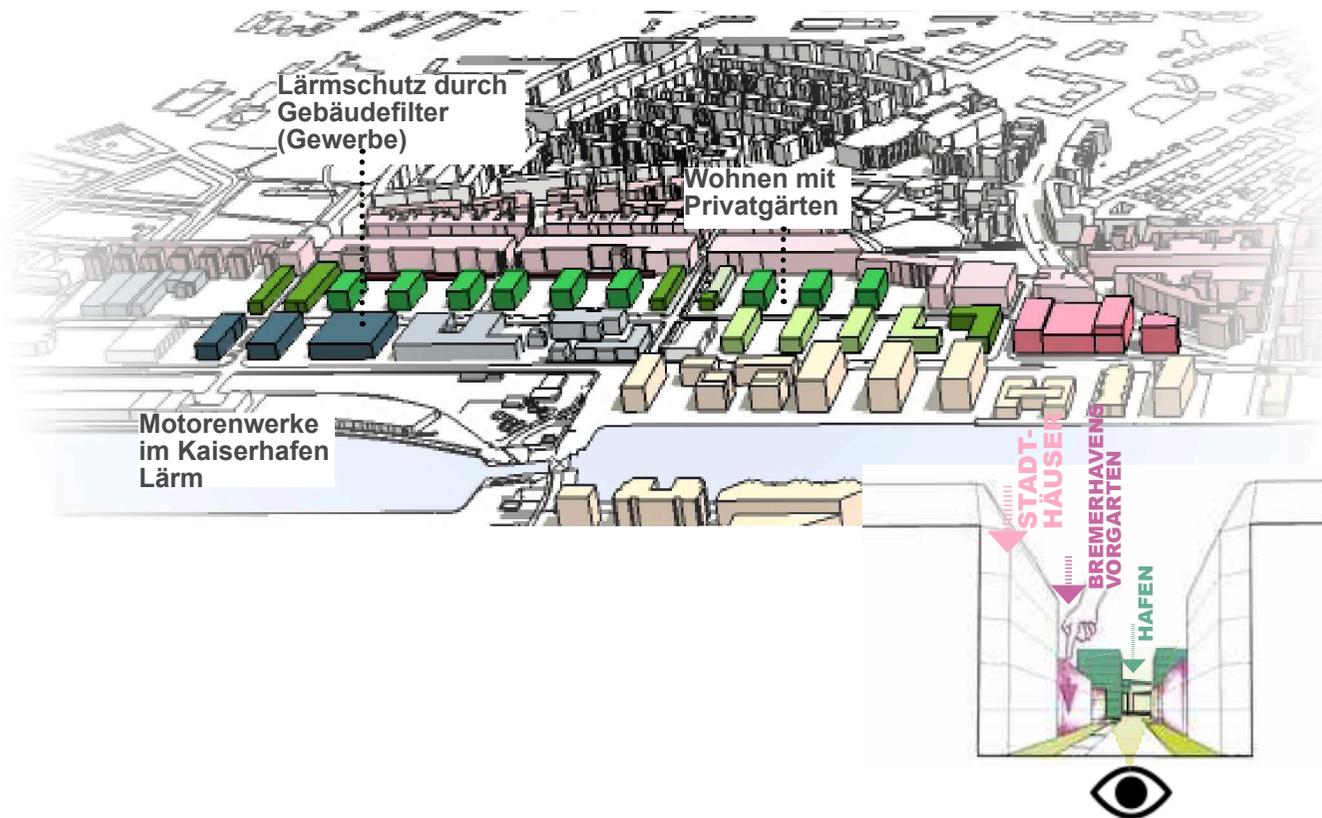
Stadthäuser



Hafenhäuser

BEBAUUNG

Zoom Nord - "Vorgarten" Bremerhavens



Zwischen der Bebauung entlang der Alten Bürger und dem Hafen sind aktuell große Flächen brachliegend, bzw. mit räumlich nicht wirksamer Bebauung wie Garagen etc. belegt. Diese Flächen sollten langfristig bebaut werden, um ein geschlossenes Stadtgefüge in Zentrumsnähe herzustellen. Durch die Lage an der Alten Bürger und dem aktuell vorhandenen Blick auf den Hafen haben diese Gebäude ein hohes Entwicklungspotential. Diese Qualitäten sind für die neue Bebauung zu berücksichtigen, Sichtbeziehungen zum Hafen sollten auch langfristig bestehen bleiben. Es wird empfohlen in einem lockeren Raster attraktive Wohnbebauung mit Gärten anzusiedeln, die durch ihre senkrechte Ausrichtung zum Hafen eine Sichtbeziehung weiterhin zulassen. Diese Bebauung sollte eine Höhe von ca. 5 Geschossen nicht überschreiten. Die Bebauung entlang der Querstraßen soll maximal 3 Geschosse haben. Dies entspricht den im Bestand ablesbaren Strukturen und lässt eine Blickbeziehung von der Straße zum Hafen zu.

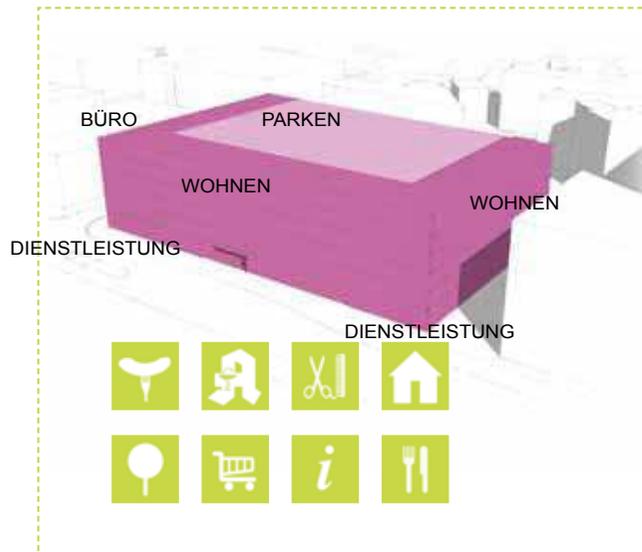
In direkter Nachbarschaft zum Kaiserhafen sollte aus Gründen von Lärmemission auf Wohnbebauung verzichtet werden. Hier sollten Bebauungen mit verträglichen Nutzungen (z.B. Gewerbe) eingeschaltet werden. Entsprechende Untersuchungen müssen einer Ausweisung der Flächen vorangestellt werden.



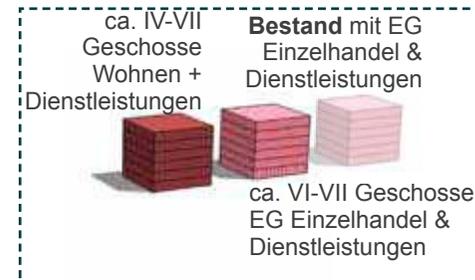
BEBAUUNG

Zoom Mitte

Es gibt diverse Baulücken in unmittelbarer Zentrums-
lage, die langfristig durch hochwertige Architekturen
gefüllt werden sollten. Aufgrund der guten Lage mit
Blick auf den Hafen, bzw. der Hafenarchitekturen
wird empfohlen hier eine mindestens IV-geschössige
Bebauung vorzusehen, die sich harmonisch in die
Bestandsstrukturen integrieren. Wenn möglich sind
diese mit Parkhäusern zu kombinieren, wobei über-
wiegend die verknüpfungswirksamen Fassaden (ent-
lang der Querstraßen) mit Nutzungen wie Wohnen
und im EG Service und Dienstleistungen belegt sein
sollten.



Beispielbebauung



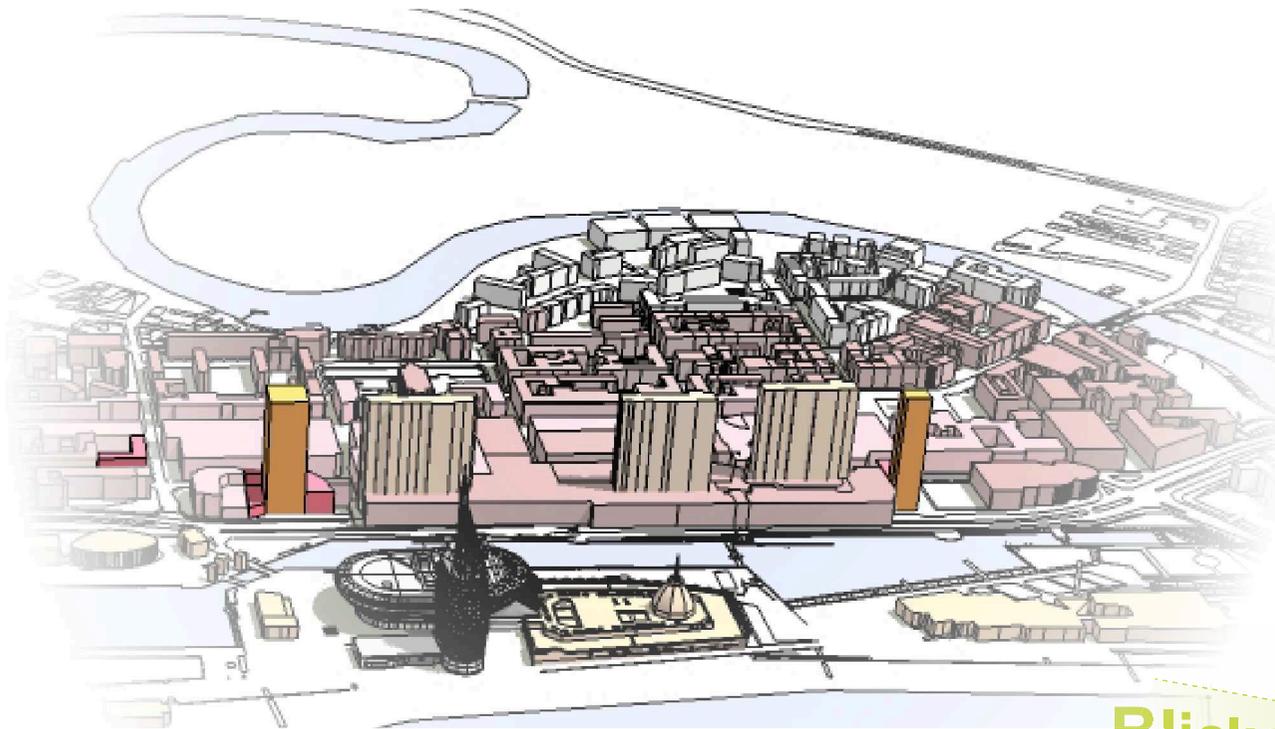
Stadthäuser



Hafenhäuser

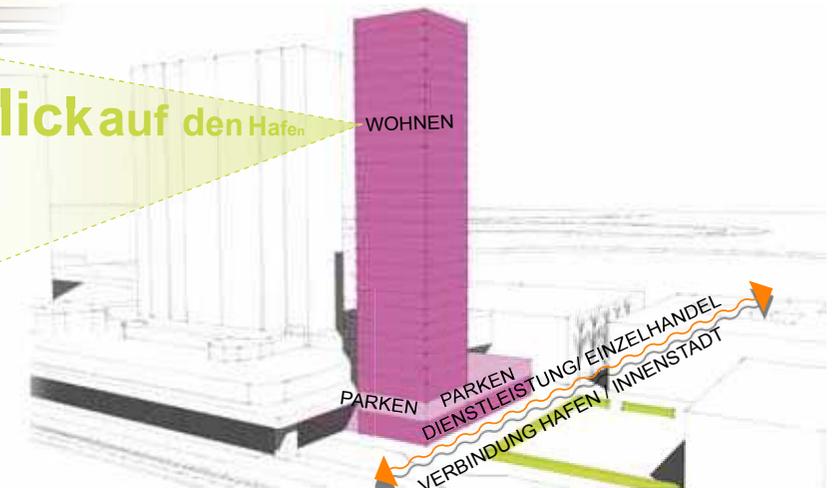
BEBAUUNG

Zoom Süd



Sowohl im Norden, als auch im Süden angrenzend an das Columbus-Center befinden sich aktuell Baulücken, die langfristig bebaut werden sollten. Da das Columbus-Center mit seiner geschlossenen, parallel zur Columbusstraße ausgerichteten Architektur kaum Verknüpfungen zwischen Hafen und Innenstadt zulässt, wird empfohlen, durch die neue Architektur neue Stadtachsen zu Rahmen. Die Bebauung kann das System der Wohntürme des Columbus-Centers aufgreifen, um die attraktive Lage für hochwertiges Wohnen auszunutzen.

Blickauf den Hafen



ca. IV-VII
Geschosse
Wohnen +
Dienstleistungen

Bestand mit EG
Einzelhandel &
Dienstleistungen

ca. VI-VII Geschosse
EG Einzelhandel &
Dienstleistungen

Stadthäuser

ca. VI+ Geschosse
Büros, Wohnen,
Gastronomie

Hafenhäuser

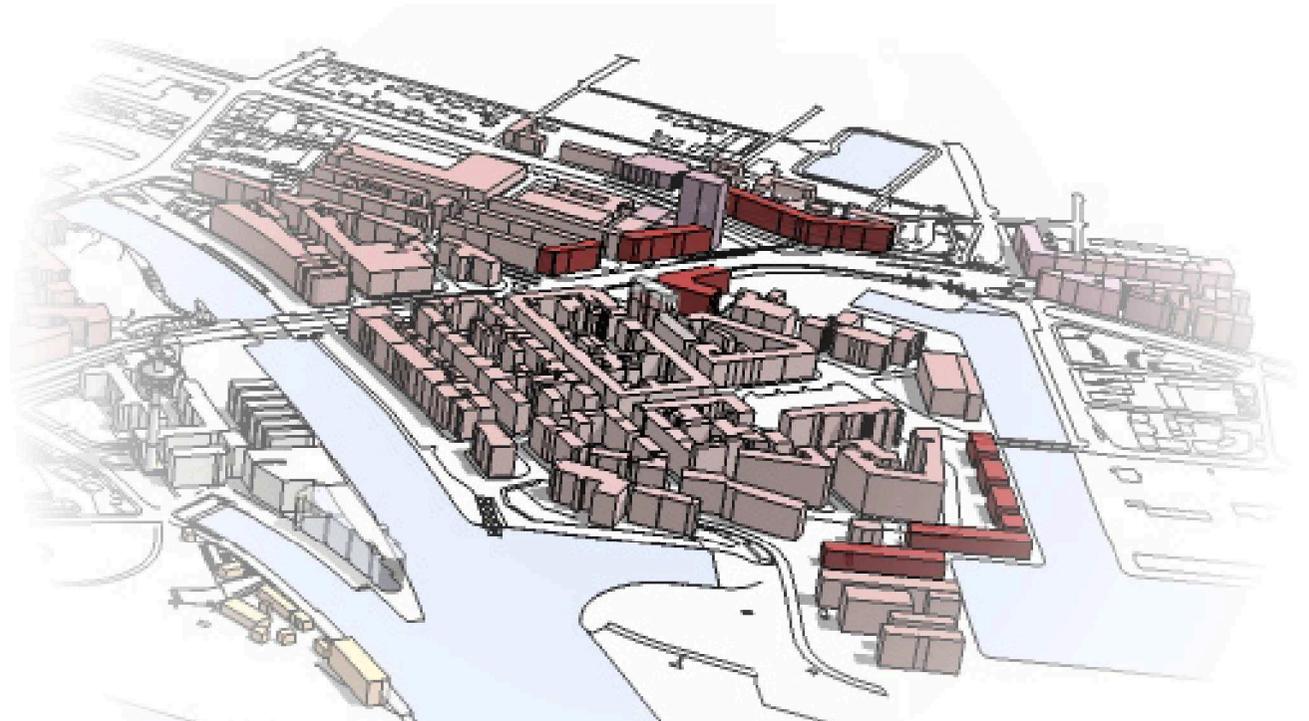
BEBAUUNG

Zoom Geestemünde

In Geestemünde sind die Räume entlang der Columbusstraße sehr groß. Hier nimmt zum Einen die Straße überproportional viel Raum ein. Zum Anderen sind bei den angrenzenden Bebauungen sehr große Freiflächen angelegt. Mit der möglichen Umgestaltung der Columbusstraße werden hier weitere Flächen frei. Städtebaulich ist hier eine Verdichtung und Stärkung des Stadtraums anzustreben, so dass ein städtischer Charakter entsteht. Die Verknüpfung zur Innenstadt wird dadurch weiter gestärkt und attraktiviert.

Der Bereich rund um den Handelshafen wird derzeit als attraktiver Wohnstandort entdeckt. Es entstehen neue Gebäude an den Hafenbecken. Mit dem Konzept Geestemünde geht zum Wasser und dem aktuellen Projekt der Forschungs- und Entwicklungsmeile erfährt der Standort eine weitere Aufwertung.

Die wesentliche Verknüpfung zwischen Geestemünde und Hafen/Innenstadt bleibt die Kennedybrücke. Mit dem aktuell in Planung befindlichen Sperrwerk könnte eine weitere Verknüpfung mit den Havenwelten für Radfahrer- und Fußgänger erzielt werden und eine weitere positive Entwicklung angestoßen werden.



Stadthäuser

FÜHREN MIT KUNST

Anreichern der öffentlichen Räume mit Themen der Stadt



"Die Bugwellen von Bremerhaven

Norbert Marten

Das übergeordnete Ziel der Studie Menschen aus den Havenwelten in die Stadtteile und aus den Stadtteilen heraus in die Havenwelten zu führen wird durch die stadträumlich verbesserte Gesamtsituation erreicht.

Mit der Signaletikstudie, die die BIS 2012 beauftragt hatte, wurden schon viele Maßnahmen erarbeitet, die eine optimierte Verknüpfung über eine bessere Beschilderung in der Bestandssituation erzielen können. Neben diesen Maßnahmen bietet das Thema Kunst ein weites Feld an Möglichkeiten durch den öffentlichen Raum zu führen und Verbindungen sichtbar zu machen.

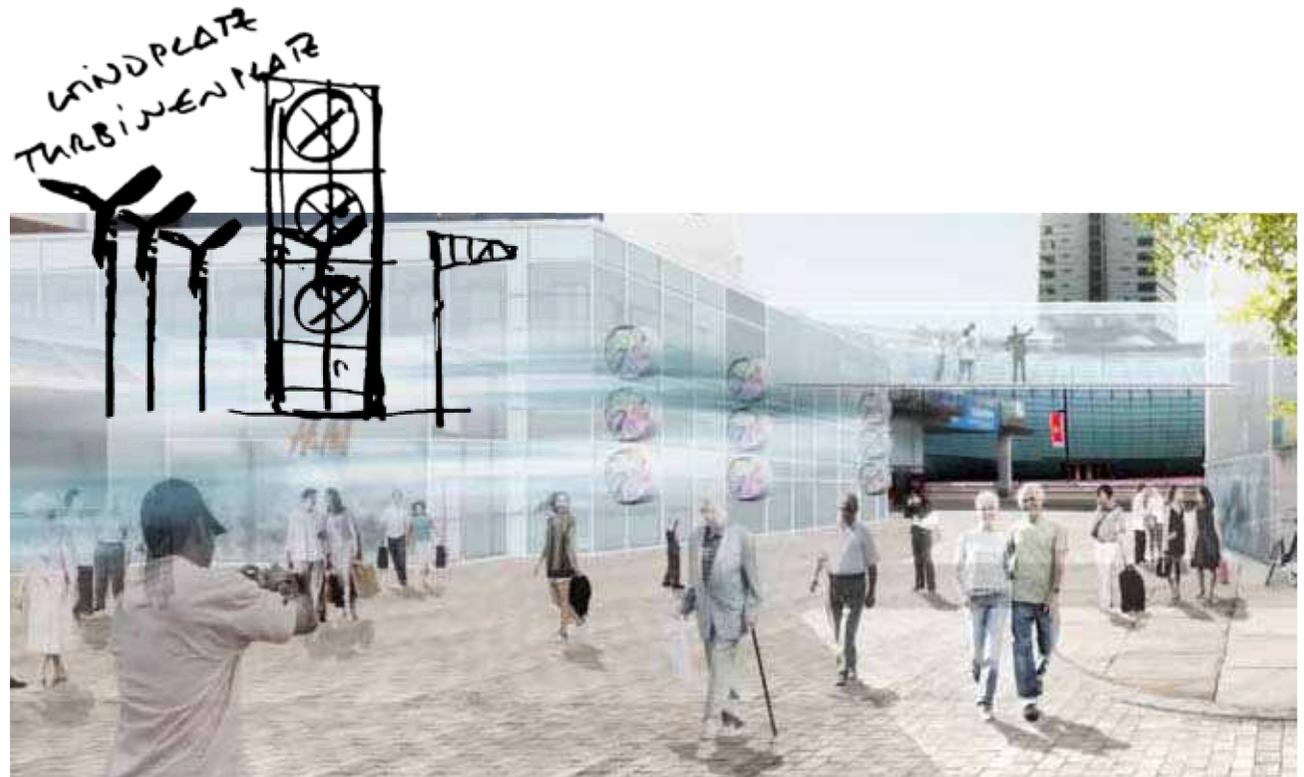
Ein erster Ansatz wäre mit den Themen der Stadt zu spielen und diese auf das existierende Stadtraster zu übertragen. Dies könnten z. B. kulturelle und wirtschaftliche Themen, Persönlichkeiten oder der Bezug zu Straßennamen sein. Beispiele dafür gibt es bereits in der Stadt. In der Unteren Bürger gibt es einige Kunstwerke, wie die Bugwellen, oder der Brunnen vor Karstadt, der die Werften und den Schiffsbau thematisiert.

Bei der Umsetzung der Havenwelten wurde mit freiraumplanerischen Mitteln bereits das Thema Norddt.

Lloyd aufgegriffen. Die Lloydstraße wurde als Blickachse in den Hafen mit Endpunkt Schleuse freigehalten. Die Gestaltung des Lloydplatzes stellt ebenso Bezug zum Schiffsbau her. Mit der Verwendung von Holz als Bodenbelag und den gewählten Möbeln wird eine Anspielung auf ein Schiffsdeck, Schiffsbau, Segelschiffe und Hafen gemacht.

Auch das Historische Museum mit dem Magazinschaufenster an der Kennedy-Brücke und der Willy-Brandt-Platz mit dem überdimensionalen Fischschwarm transportieren Themen der Stadt nach Außen und stiften so Identifikation.

Für die weitere Entwicklung bieten sich einige Straßen und Themen an, die bisher noch nicht berücksichtigt wurden. Das Thema Klima und Windenergiestandort könnte auf die Mühlenstraße angewendet werden. So endet die Achse perspektivisch am Klimahaus und verweist auf eine kulturelle Einrichtung. Mit der Bebauung des Eulenhofgrundstücks könnte hier der „Windmühlenplatz“ entstehen und das Thema Windenergie aufnehmen und z. B. mit Windturbinen, Windrädern u. ä. angereichert werden und diese künstlerisch interpretieren.





Jaume Plensa, Crown Fountain im Millenium Park, Chicago
Überdimensionaler Screen mit wechselnden Bildern.

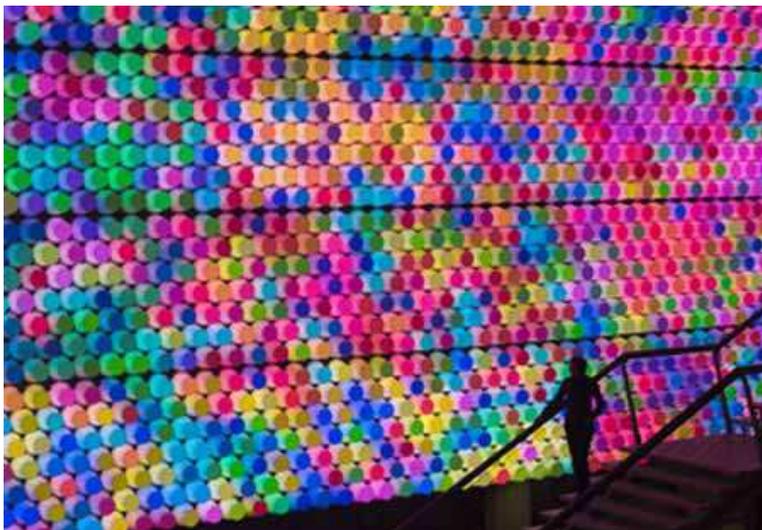


Lale Andersen auf Langeoog

Die Linzerstraße könnte als Kulturachse aufgebaut werden. Mit dem Theater in der Innenstadt könnten bspw. die bekannte Persönlichkeiten Lale Andersen bis zum U-Boot Wilhelm Bauer im Museumshafen und zum DSM geführt werden.

Die Kirche ist über Kirchenstraße mit dem Hafen verbunden. Sie wird optisch durch die dunkle Unterführung am Columbuscenter getrennt. Hier könnte mit einer Lichtinstallation gearbeitet werden. Licht und bewegtes Licht ziehen die Aufmerksamkeit der Passanten an. So könnte die Installation zum Hafen bzw. in die Innenstadt lenken. Ein behutsamer Umgang mit Farbe und Farbwechseln ist dabei sehr wichtig.

Die Keilstraße ließe sich thematisch mit der Auswan-



Hyperion, Rosalie und Christiane Riedel



Sigrid Sandmann, Möglichkeitsraum, Oldenburg

derung verbinden. Das Dt. Auswanderhaus bildet hier den perspektivischen Endpunkt. Der Weg, den die Auswanderer zu den Schiffen genommen hatten, könnte begleitend angereichert werden. Eine Zusammenarbeit mit dem Auswandererhaus ist dabei anzustreben.

Ein weiteres Thema könnte Bremerhaven als Forschungsstandort sein, der über das Alfred-Wegener-Institut und die Hochschule über die Straße am Alten Vorhafen / Achse zur Karlsburg präsentiert werden könnte. Die Inhalte wären mit der aktuell laufenden Planung zur Forschungs- und Entwicklungsmeile in Geestemünde abzustimmen. Diese Achse eignet sich auch für die Kunst selbst, mit der Kunsthalle auf der Stadtseite und dem Paul Ernst Wilke Atelier auf der Hafenseite.

Bremerhaven ist reich an Themen. Vieles ist schon da und könnte weiter gestärkt werden. Weitere Themen bieten sich zur Aufbereitung an, um die Wege in der Stadt interessanter zu gestalten und die Verknüpfungen zwischen der Innenstadt und den Havenwelten zu verbessern. Kunst alleine, ohne Veränderung der aktuellen Situation, wird noch keine nennenswerte Verbesserung erzeugen können, aber mit dem Thema Kunst lassen sich zusätzliche Informationsschichten in den öffentlichen Raum einführen und die Verknüpfungen interessanter gestalten.



Skizze Nicolaus Clemens, Bremen



Auswandererdenkmal, Willy-Brandt-Platz



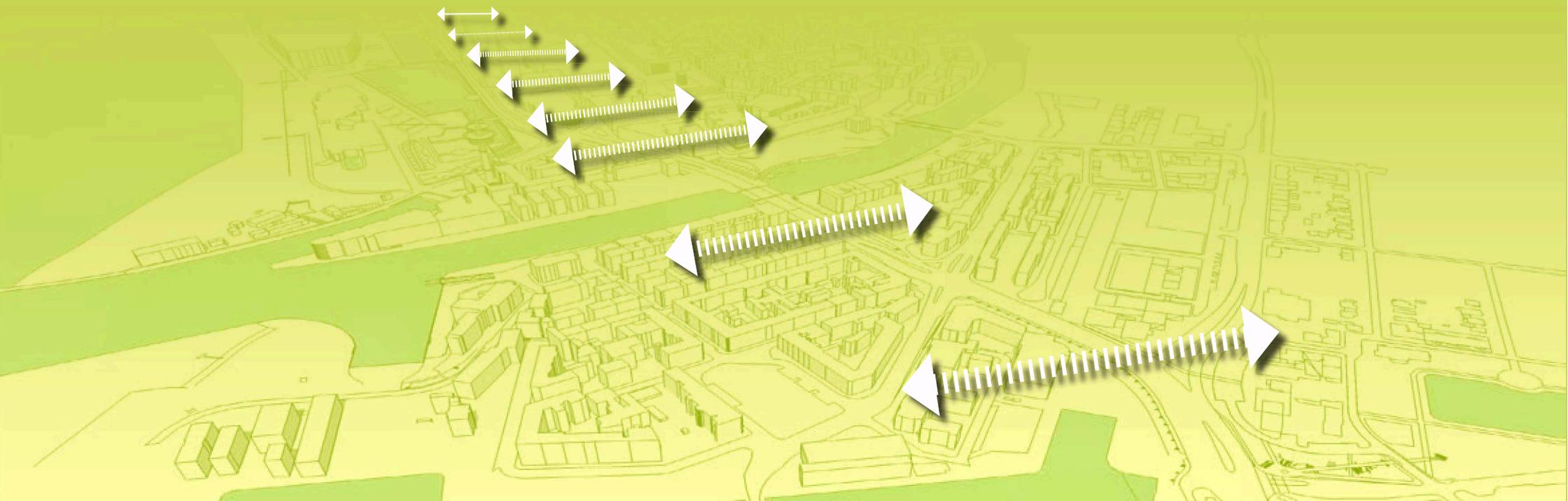
Richard Serra, Theaterplatz Basel



Anish Kapoor, Cloud Gate in Chicago



DIFFERENZIIERTE HANDLUNGSFELDER QUERUNGEN



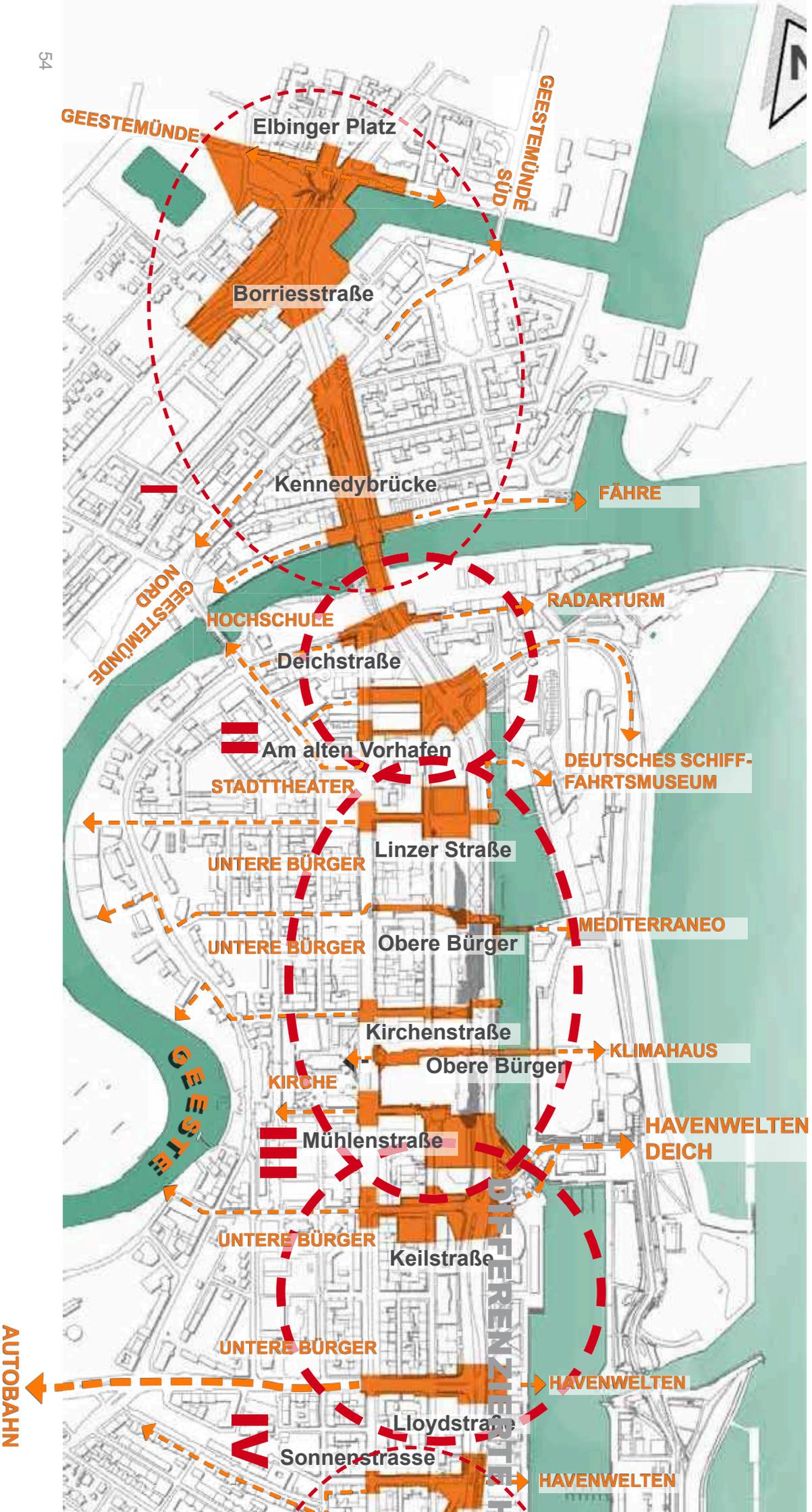
VERKNÜPFUNG

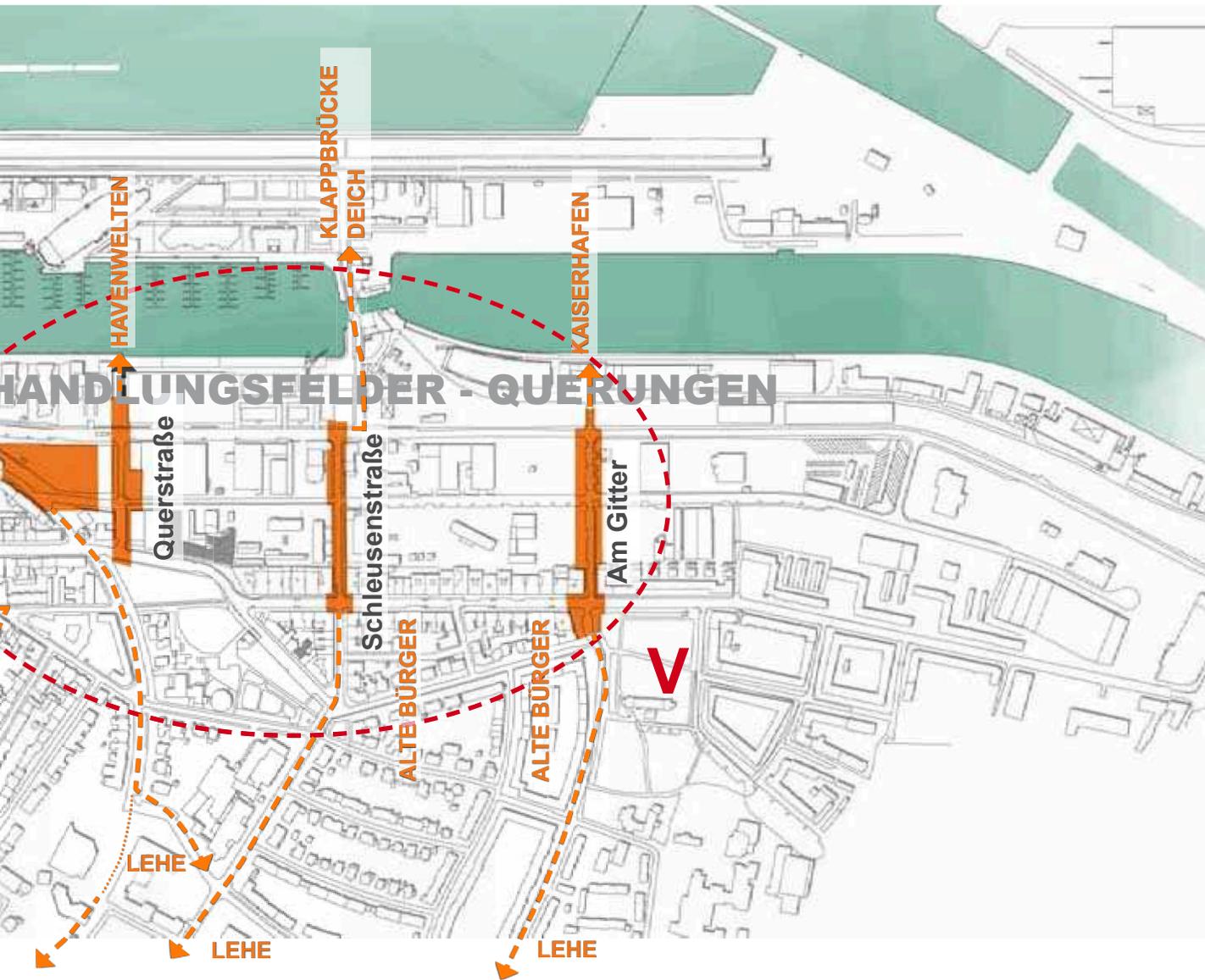
Mit attraktiven Querungen durch die Stadt

Sowohl das Hafengelände als auch die Fußgängerzone weisen zu großen Teilen hohe Qualitäten auf. Über attraktive Querungen sollen diese Qualitäten miteinander verknüpft werden. Die zuvor dargestellten übergeordneten Handlungsfelder wie Materialität, Bebauung, Service kommen dabei zur Anwendung und werden ortsbezogen durch zusätzliche Sonder-elemente wie Bepflanzung, Beleuchtung, Kunst, etc. ergänzt.



DIFFERENZIERTE HANDLUNGSFELDER - QUERUNGEN in fünf Abschnitten



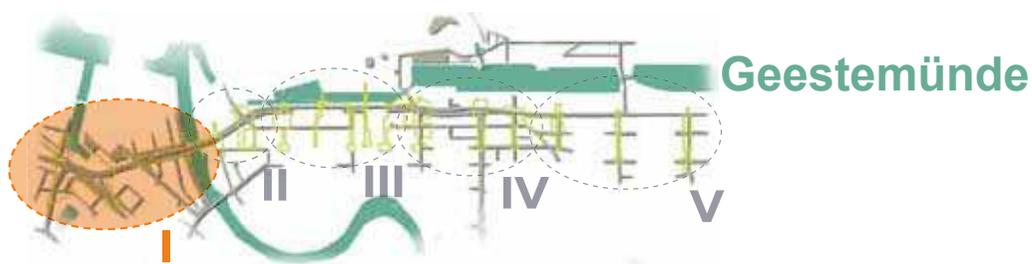


Es wurden 16 bestehende, bzw. fehlende, aber notwendige Querverbindungen als Verknüpfungspotentiale hervorgehoben, die in fünf Arbeitsfelder eingeteilt wurden.

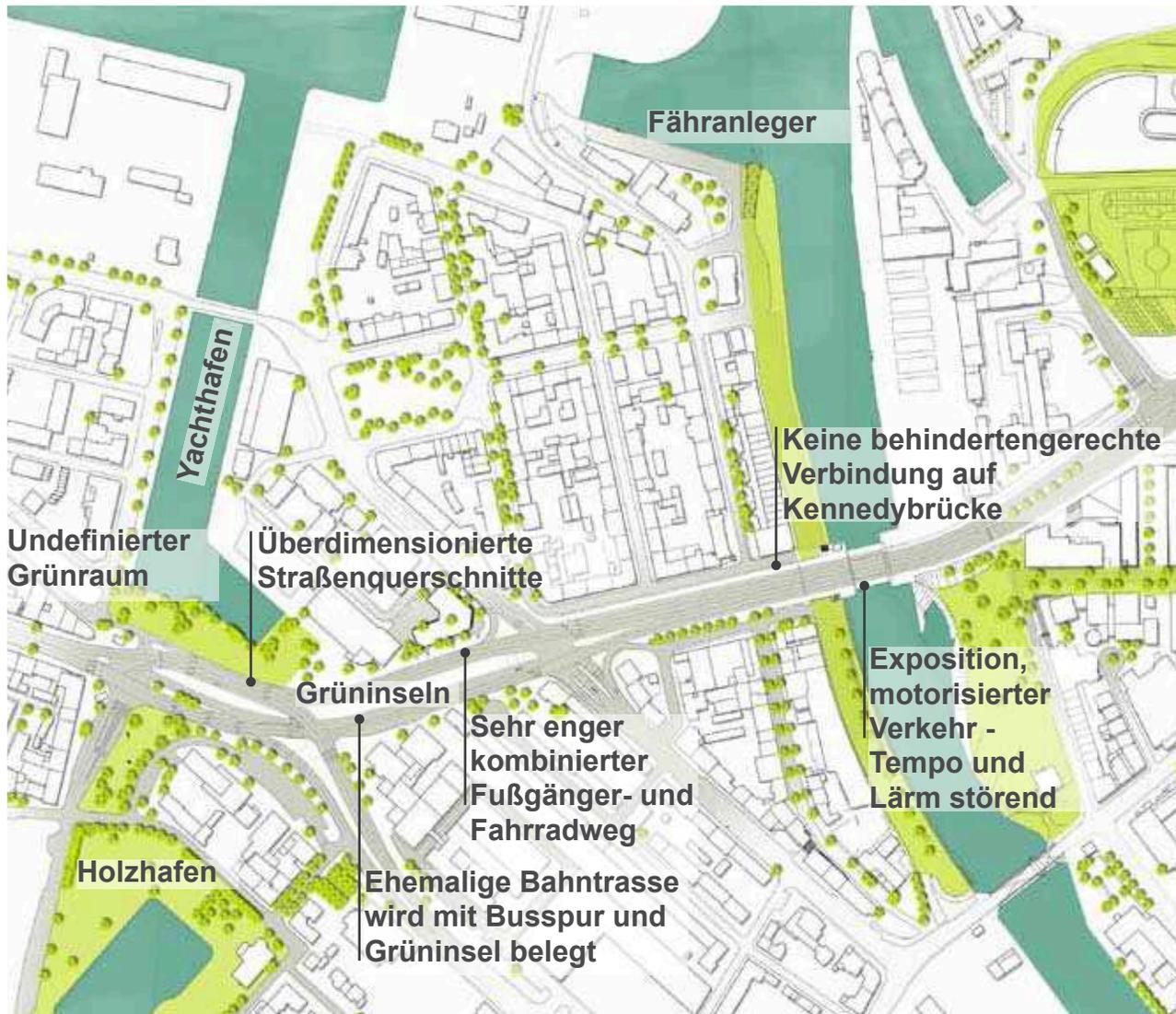
- I - Geestemünde
- II - Hochschule und Stadttheater
- III - Columbus-Center
- IV - Zentrale Verknüpfungen
- V - Querstraßen Alte Bürger

Die Arbeitsfelder II-IV befinden sich in dem in dieser Studie definierten neuen Zentrum Bremerhavens und sind daher von großer repräsentativer Bedeutung für Bremerhaven.

Bei den Arbeitsbereichen I und V dagegen geht es um eine Anbindung zweier, an das Zentrum angrenzender Stadtteile. Hier ist eine zurückhaltendere Strategie vorgesehen.



BESTANDSSITUATION



Durch die Geeste ist Geestemünde von Bremerhavens Stadtzentrum getrennt und profitiert aktuell nur wenig von den Entwicklungen am Hafen. Es gibt zur Zeit nur zwei Brücken, die Kennedybrücke und die Alte Geestebrücke, die eine Verbindung zum Zentrum und zu den Hafenanlagen herstellen. Insbesondere die Kennedybrücke weist für Fahrradfahrer und Fußgänger starke Mängel auf und wird nur bedingt genutzt. Neben einer Anbindung an die Innenstadt ist für Geestemünde jedoch auch der Holzhafen und der Hauptkanal von großer Bedeutung. Der Hauptkanal beherbergt aktuell den Yachthafen und stellt mit dem Holzhafen, dem Geesteufer und dem Fähranleger wertvolle Freiräume in Geestemünde dar.

Das größte Hindernis für eine positive Entwicklung Geestemündes und einer optimalen Anbindung der Freiraumqualitäten sind die überdimensionierten Straßenquerschnitte auf der Columbusstraße und dem Elbinger Platz. Eine Querung der Straße ist für Fußgänger und Radfahrer nur schwer möglich und mit Wartezeiten verbunden. Auch die Verbindungen entlang der Columbusstraße sind für Fußgänger und Radfahrer unattraktiv.

Es gibt bereits verschiedene Programme, die sich mit einer Aufwertung Geestemündes auseinandergesetzt haben, diese werden im Folgenden kurz angerissen. Innerhalb dieser Studie werden lediglich Ergänzungen zu den bereits entwickelten Konzepten für den Arbeitsbereich I dargestellt.

BESTEHENDE HINDERNISSE



Elbinger Platz als Knotenpunkt von B212 und B6, auf PKW-Verkehr ausgerichtet, viele Spuren und großzügige Abbiegespuren, hohes Tempo



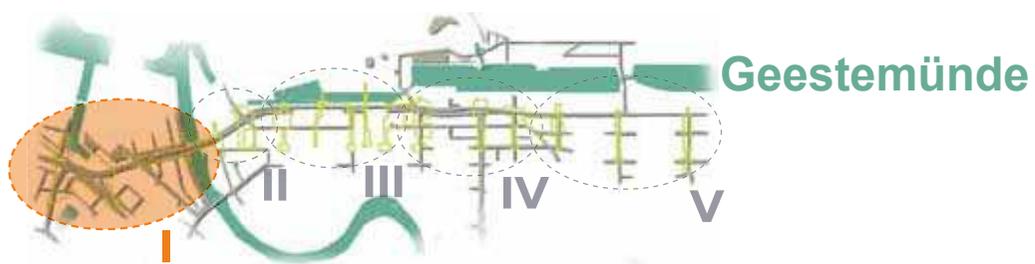
Sehr enger kombinierter Fußgänger und Radweg, es können nicht zwei Personen nebeneinander gehen ohne Konflikt mit Fahrradverkehr



Überdimensionierter Kreuzungsbereich



Überquerung der Straße nur beampelt möglich, teilweise lange Wartezeiten zum Queren der Straße



BESTEHENDE QUALITÄTEN



Fähranleger, wichtige Verbindung zur anderen Weserseite, attraktive Gestaltung des Geesteufers



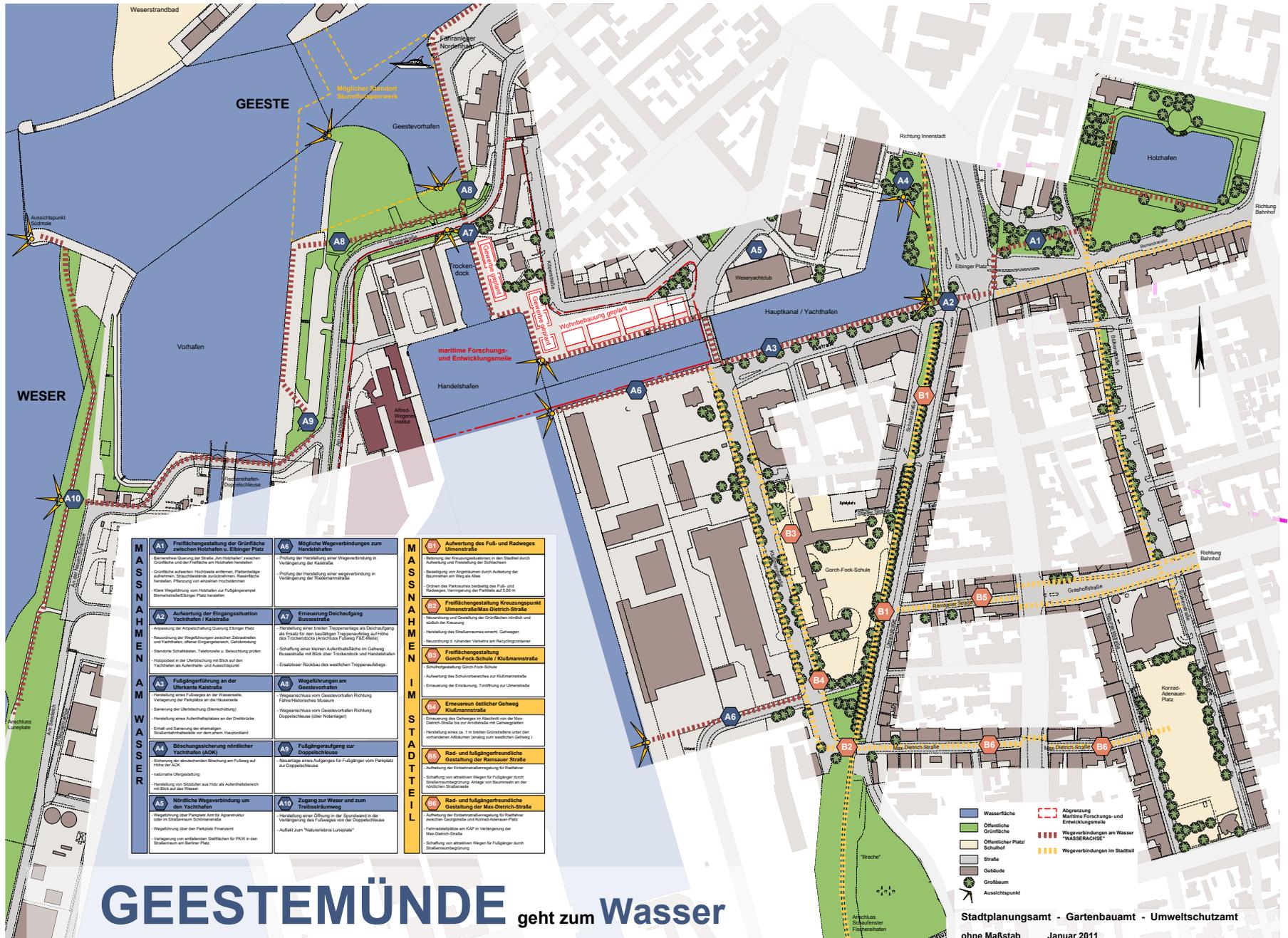
Naherholungsraum Holzhafen



Yachthafen



Historische Bausubstanz im Stadtteil

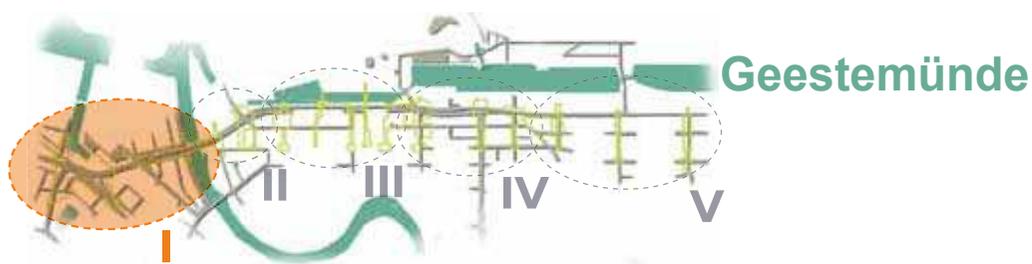


GEESTEMÜNDE geht zum Wasser

<p>M A S S N A H M E N A M W A S S E R</p> <p>A1 Freiflächengestaltung der Grünfläche zwischen Holzstelen u. Ellinger Platz</p> <p>A2 Aufwertung der Eingangssituation Yachthafen / Kaistraße</p> <p>A3 Fußgängerführung an der Ulkenkai Kaistraße</p> <p>A4 Böschungssicherung nördlicher Yachthafen (ACK)</p> <p>A5 Nördliche Wegeverbindung um den Yachthafen</p>	<p>A6 Mögliche Wegeverbindungen zum Handelehafen</p> <p>A7 Erneuerung Deichaufgang Bussestraße</p> <p>A8 Wegeführungen am Geestvorhafen</p> <p>A9 Fußgängerzugang zur Doppeldeckschiffe</p> <p>A10 Zugang zur Weser und zum Treibschiffweg</p>	<p>M A S S N A H M E N I M S T A D T T E I L</p> <p>B1 Aufwertung des Fuß- und Radweges Umenstraße</p> <p>B2 Freiflächengestaltung Kreuzungspunkt Umenstraße/Max-Dietrich-Straße</p> <p>B3 Freiflächengestaltung Gerch-Fock-Schule / Kullmannstraße</p> <p>B4 Erneuerung östlicher Gehweg Kullmannstraße</p> <p>B5 Rad- und fußgängerfreundliche Gestaltung der Ramsauer Straße</p> <p>B6 Rad- und fußgängerfreundliche Gestaltung der Max-Dietrich-Straße</p>
--	---	---

- Wasseroberfläche
- Öffentliche Grünfläche
- Öffentlicher Platz/ Schulhof
- Straße
- Gebäude
- Großbaum
- Aussichtspunkt
- Abgrenzung Maritime Forschungs- und Entwicklungsmare
- Wegeverbindungen am Wasser "WASSERACHE"
- Wegeverbindungen im Stadteil

Stadtplanungsamt - Gartenbauamt - Umweltschutzamt
ohne Maßstab Januar 2011



BESTEHENDE PLANUNGEN Geestemünde geht zum Wasser

Mit dem Rahmenprogramm “Geestemünde geht zum Wasser” hat das Stadtplanungsamt, Gartenamt und Umweltschutzamt für Geestemünde einen Maßnahmenkatalog erstellt, der sich in Handlungsempfehlungen im Stadtteil und Handlungsempfehlungen am Wasser untergliedert. Der Maßnahmenkatalog hat eine Aufwertung der Freiraumqualitäten und Fuß- und Radwegeverknüpfungen in dem Stadtteil als Ziel. “Geestemünde geht ans Wasser” beschäftigt sich dabei hauptsächlich mit den Uferbereichen des Hauptkanals, dem Holzhafen und die Verknüpfung dieser Freiraumqualitäten mit dem Stadtteilzentrum im Süden. Exemplarisch wurde für die Querung der Columbusstraße im Bereich des Holzhafens erste Ideen entwickelt, die eine Verknüpfung der Freiräume herstellt.

Neben dem Maßnahmenkatalog “Geestemünde geht ans Wasser” wurde zur Installierung eines Standortmanagements für Geestemündes ein Handlungskonzept entworfen. Dieses Handlungskonzept konzentriert sich stark auf die Entwicklung des Stadtteilzentrums und der umliegenden Bereiche.

Beide Programme sind wesentliche Bestandteile für eine positive Entwicklung Geestemündes. In dieser Studie werden daher nur Ergänzungen in den durch die Programme nicht betrachteten Bereichen vorgeschlagen.



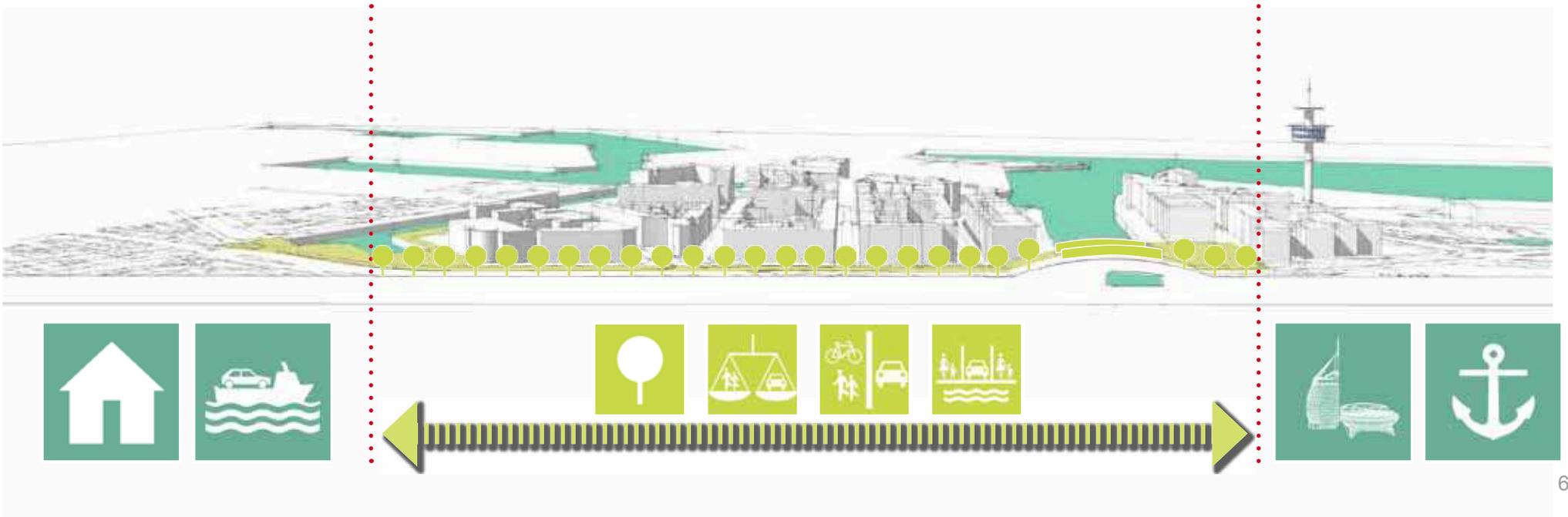
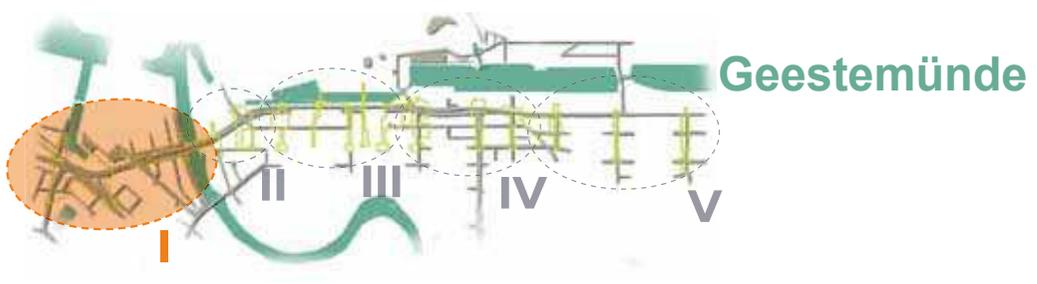
MAßNAHMENKATALOG

Das Handlungskonzept Geestemünde und der Maßnahmenkatalog "Geestemünde geht zum Wasser" stellen insbesondere für die Bereiche um das Stadtteilzentrum bis zum Holz- und Yachthafen Handlungsempfehlungen auf. Diese Handlungsempfehlungen sollten durch zusätzliche Maßnahmen, insbesondere entlang der Columbusstraße im Bereich zwischen dem Elbinger Platz und der Kennedybrücke ergänzt werden.

Neben der Aufwertung der Längsverbindung entlang der Columbusstraße ist eine Optimierung der Verknüpfung des Fähranlegers mit der Innenstadt und dem Hafen herzustellen. Die Uferbereiche entlang der Geeste sind bereits sehr hochwertig ausgebaut. Es gibt aktuell jedoch keine attraktive und behindertengerechte Anbindung an die Kennedybrücke. Es wird empfohlen die Wilhelmshavenerstraße umzubauen und eine attraktive Fußgängerverknüpfung mit Aufgängen und Rampen entlang des Brückenkörpers zu etablieren.

Zudem ist dringend zu empfehlen, das geplante Sturmflut-Sperrwerk, das sich aktuell noch in der Alternativbewertung befindet, mit Fußgängerüberweg herzustellen zu lassen, um eine direkte fußläufige Verknüpfung vom Fähranleger in die Havenwelten herzustellen. Es wird dafür empfohlen, das Sperrwerk in Nachbarschaft zum Fähranlegers zu positionieren.



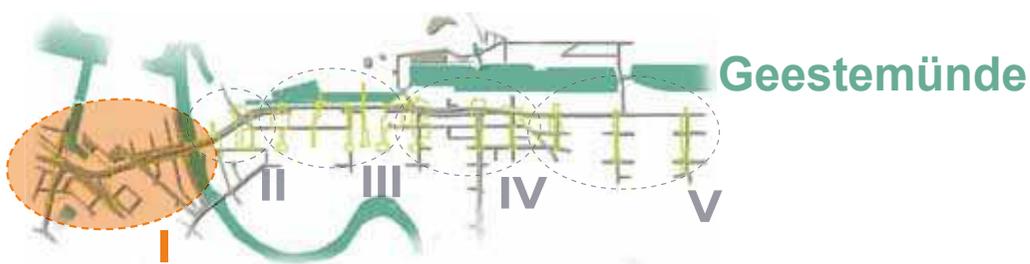


STECKBRIEF

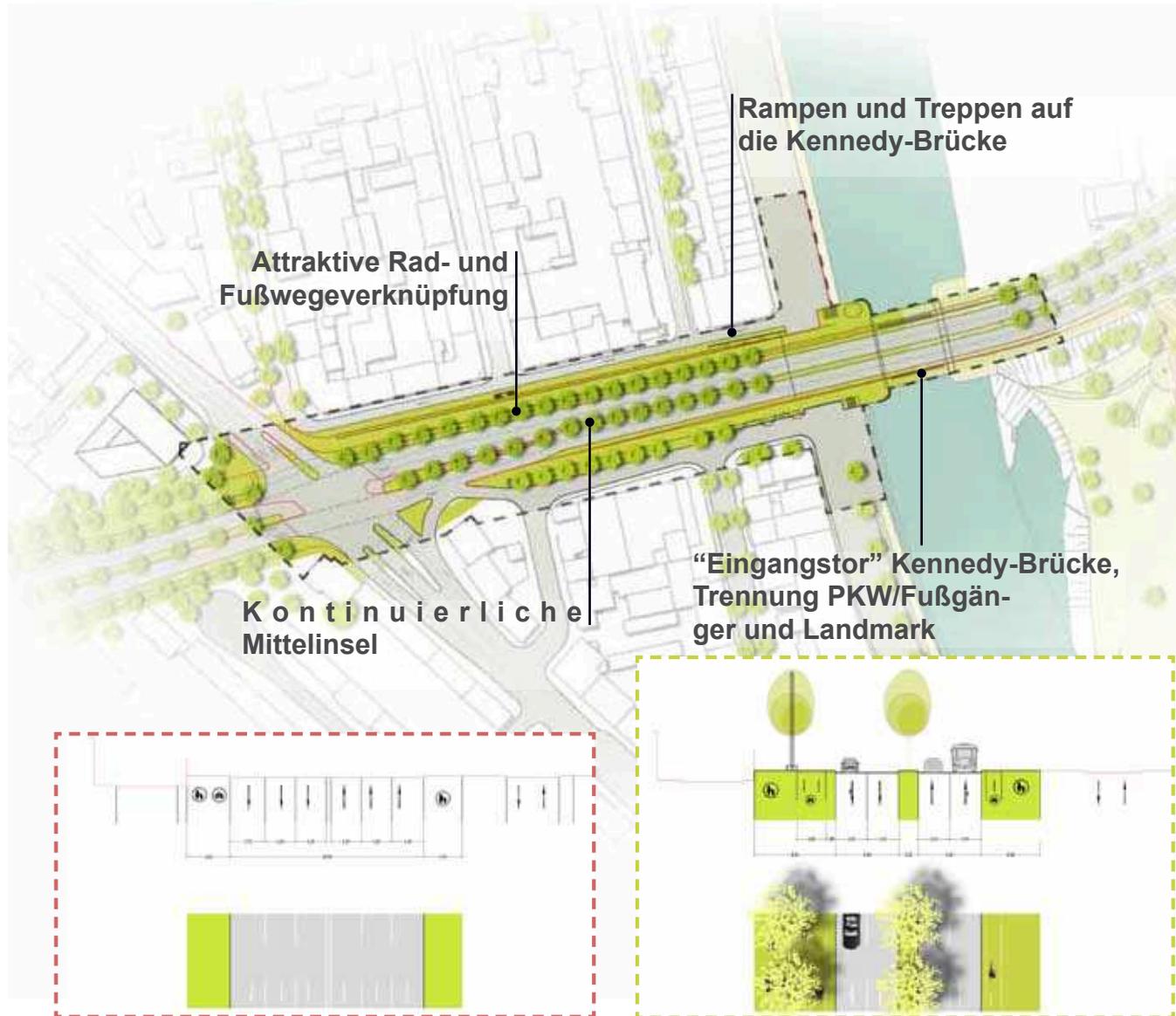
Elbinger Platz

Der Maßnahmenkatalog "Geestemünde geht zum Wasser" sieht eine Optimierung der Überquerung der Columbusstraße Ecke Georgstraße vor, um eine bessere Verknüpfung des Yachthafens mit dem Holzhafen herzustellen. Diese Überquerung sollte aus unserer Sicht durch eine zusätzliche fußläufige Überquerung des Elbinger Platzes erweitert werden. Der dominante Straßenkörper sollte langfristig umorganisiert werden und zugunsten eines Parkbandes als großzügige Fuß- und Radwegeverbindung reduziert werden. Die vorhandenen Mittelinseln, die aktuell aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Menge der Fahrspuren ungenutzt sind, werden durch die Reduzierung der Fahrspuren auf maximal 2 Spuren + Abbiegerspur zu einer Querungshilfe und sollten bis zum Hafen, bzw. zum Columbus-Center als ein durchgängiges Element ausgebaut werden. Fußgänger und Radfahrer haben somit die Möglichkeit auch unabhängig der Ampelschaltungen die Straße zu queren.





STECKBRIEF Kennedybrücke



Die Kennedybrücke stellt ein wichtiges Verbindungselement zwischen Innenstadt, Hafen und Geestemünde dar. Aktuell ist die Überquerung der Kennedybrücke für Fußgänger und Radfahrer aufgrund der engen Wege und des hohen Verkehrsaufkommen unattraktiv. Auch auf der Kennedybrücke sollte der Fußgänger- und Radbereich vergrößert werden. Zusätzlich wird ein Trennelement zwischen Straße und Promenade empfohlen, das einen Rücken für den Fußgänger bildet und somit eine erhöhte Aufenthaltsqualität auf dem "Aussichtspunkt Kennedybrücke" schafft. Dieses Trennelement kann zusätzlich die Funktion einer Landmarke übernehmen, die durch die erhöhte Lage bereits von Geestemünde auf den Hafen und die Innenstadt vorbereitet.



- Räumliche Trennung von schneller und langsamer Bewegungszone
- Vertikale Elemente
- Bäume, Masten, Bänke, etc.

Bestandssituation Querschnitt Höhe Elbinger Platz

Gewünschter Querschnitt

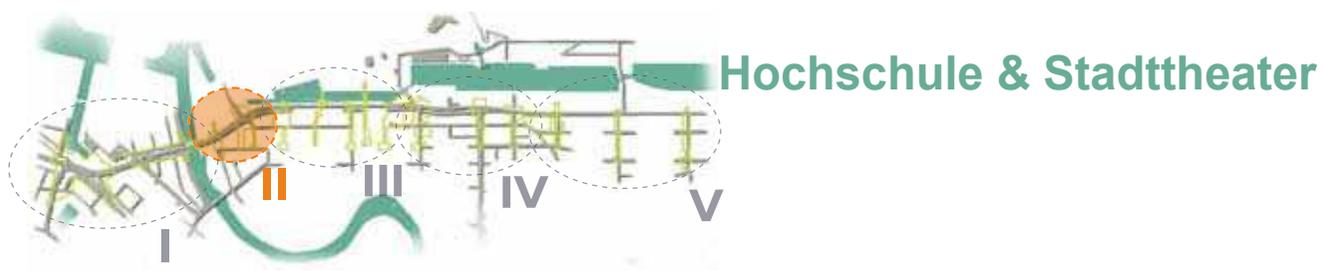
KENNEDYBRÜCKE

Bestandssituation



- Reduzierung der Fahrtrasse um jeweils 1 Spur
- Attraktivierung des Straßenraums durch Baumreihen
- Trennung Fahrradspur und Fußgänger
- Optimierung Anbindung Wilhelmshavener Straße - Fähre





BESTANDSSITUATION



Die Kreuzung Columbusstraße und die Straße Am Alten Hafen ist der südliche Eingang in den Hafen und in die Stadt. Aktuell ist der Raum stark von Verkehr und undefinierten Grünräumen dominiert. Angrenzende attraktive Freiräume stoßen ohne definierte Übergänge an die Flächen. Es fehlt eine einheitliche Gestaltsprache. Da sich die Hochschule auf beiden Seiten der Columbusstraße erstreckt ist eine beampelte Überquerung auf Höhe der Kreuzung und unmittelbar vor der Kennedybrücke vorhanden. Zwischen diesen beiden Überquerungen soll ein Zaun auf der Mittelinsel das Überqueren der Columbusstraße verhindern. Tatsächlich wird gerade von Studenten der Zaun auf kürzestem Wege überwunden und zeigt den Wunsch für einen verbesserten Straßenraum, der das Queren erleichtert, an.

BESTEHENDE HINDERNISSE



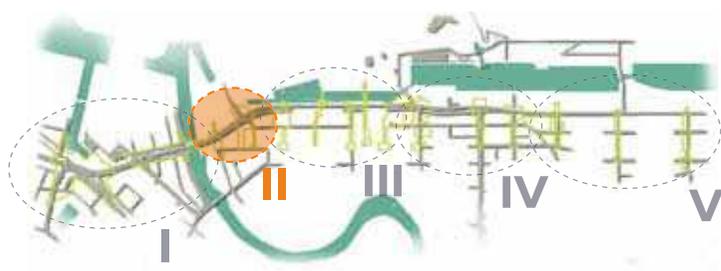
Abgezäunte Mittelinsel und Übergang für Hochschule, Trampelpfade verweisen auf zusätzlich notwendige Überquerungsmöglichkeiten



70 Überdimensionierter Kreuzungsbereich, hohe Geschwindigkeiten werden provoziert, aber attraktiver Blick auf Seute-Deern



Undefinierte Anknüpfung an Holzsteg erschwert die Orientierung für den Fußgänger



Hochschule & Stadttheater

BESTEHENDE QUALITÄTEN



Vorentwurf WES für Karlsburg, optische Verlängerung der Fußgängerzone und Entwicklung eines „Campus“



Museumsschiff Seute-Deern



Freiräume des Alten Hafens werden vom DSM museales Freigelände genutzt- Relikte aus der Hafennutzung werden in Freiraum integriert



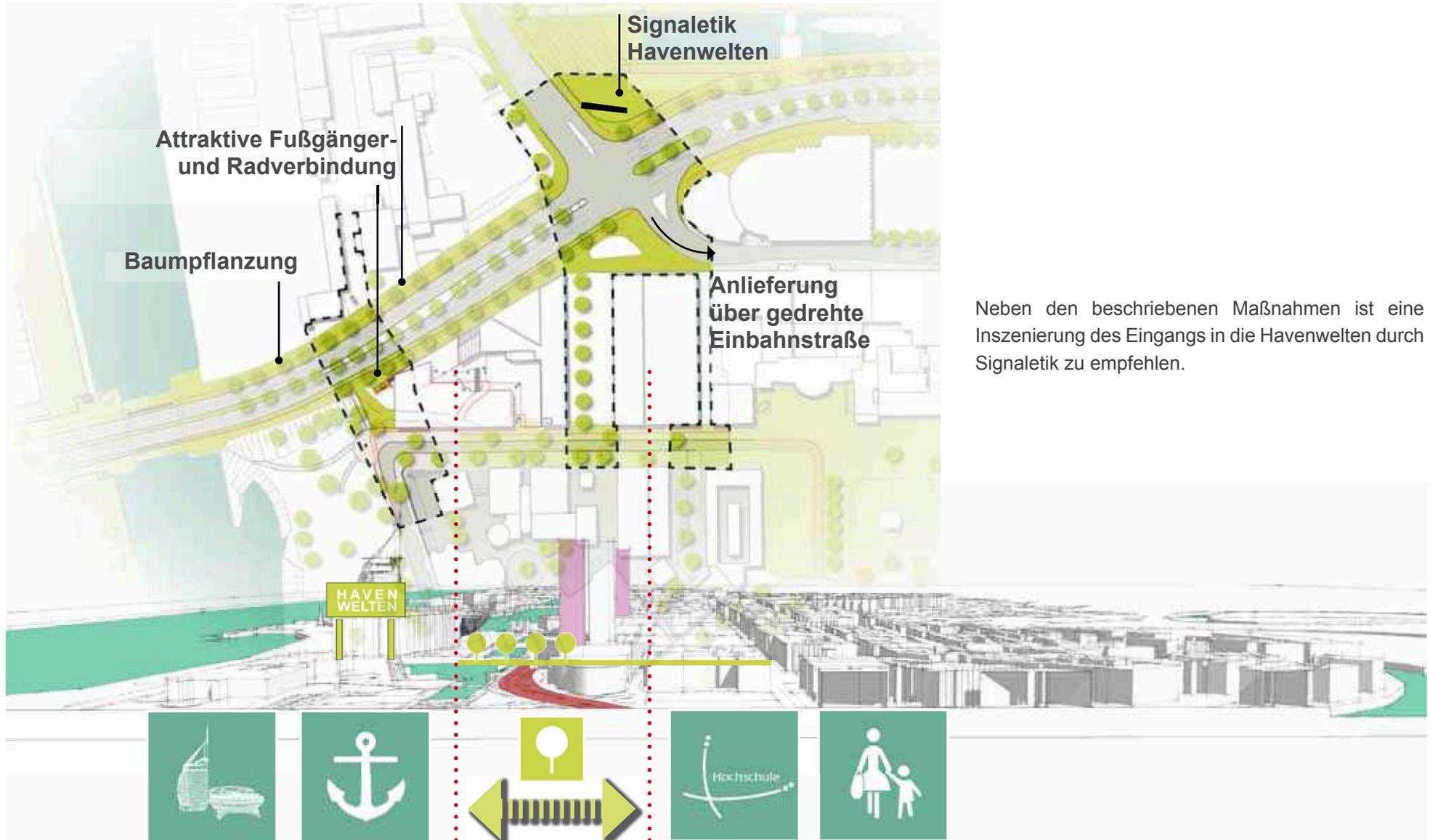
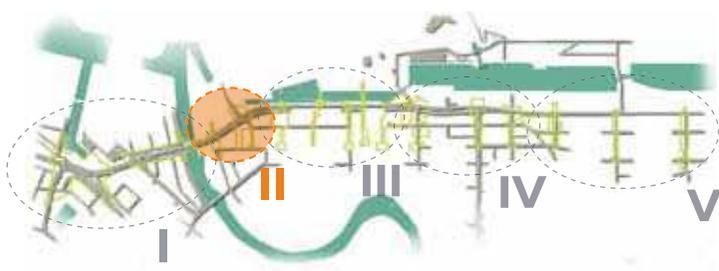
Hochschule Bremerhaven mit direkter Anbindung an die Innenstadt

MAßNAHMENKATALOG

Wie für Geestemünde bereits beschrieben, wird auch nördlich der Kennedybrücke eine Optimierung der Fuß- und Radverbindung auf mindestens einer Straßenseite empfohlen. Durch die Reduzierung der Fahrbahnen und eine durchgängige Mittelinsel ohne Abzäunung wird die Überqueren der Columbusstraße erleichtert.

Die Grünfläche an der Kreuzung auf Hafenseite ist umzuorganisieren, um einen repräsentativen Eingangsbereich für den Hafen herzustellen. Anschlüsse in den Hafen, in die Stadt und entlang der Columbusstraße sind in eine einheitliche Planung zu integrieren, um eine selbsterklärende Orientierung im Freiraum zu schaffen.



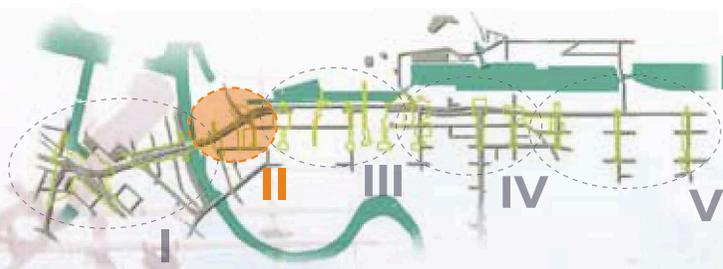


Neben den beschriebenen Maßnahmen ist eine Inszenierung des Eingangs in die Havenwelten durch Signaletik zu empfehlen.

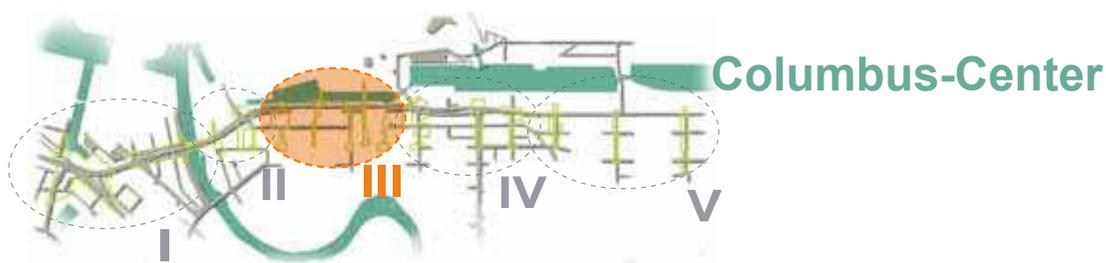
SÜDEINGANG

Bestandssituation



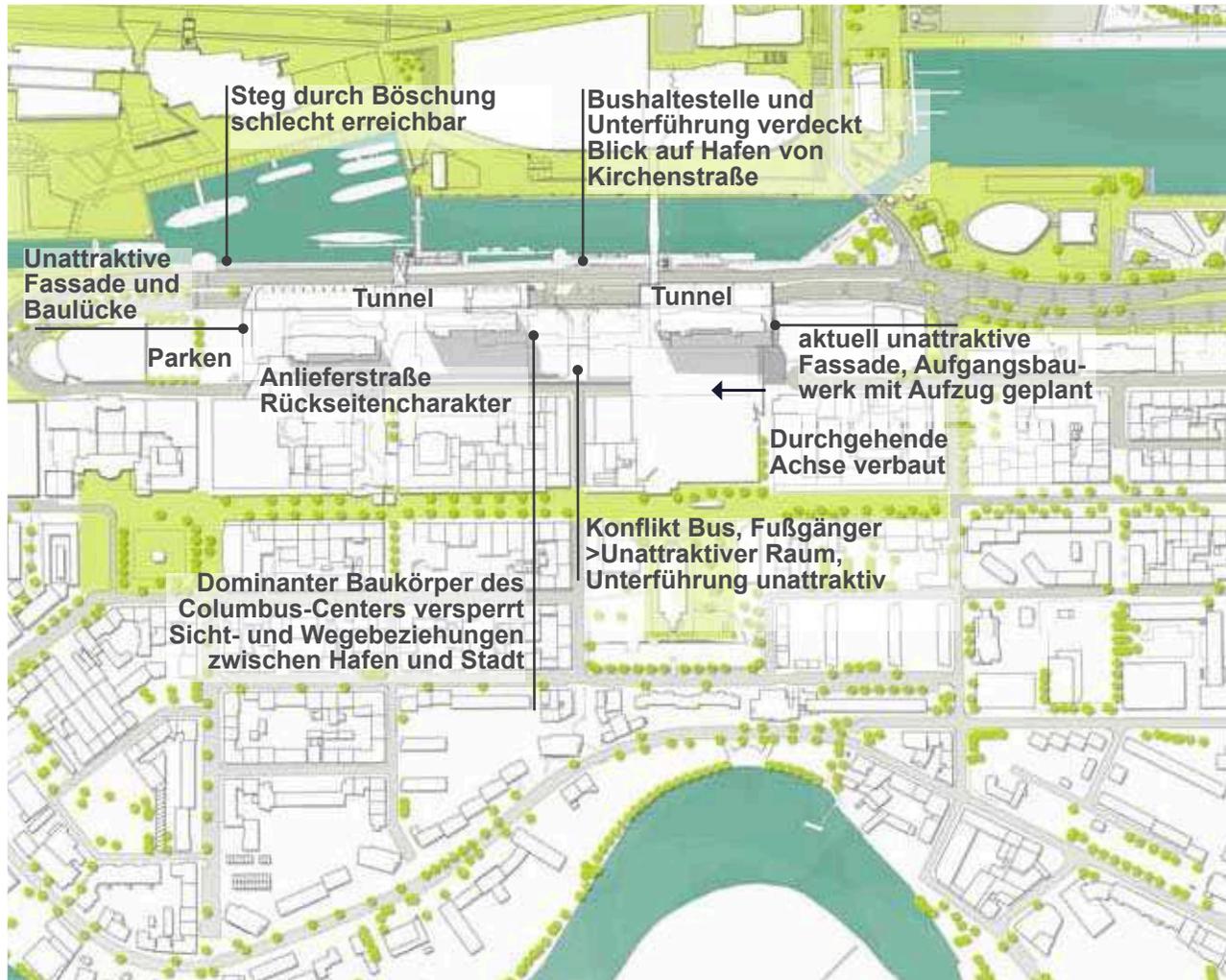


- Steg auf Straßenniveau
- Nutzung der bestehenden Stegkonstruktion
- Baumpflanzung, Substrat und Versorgung der Bäume optimieren
- Anzahl der Fahrspuren reduzieren
- Separater Fahrradweg



BESTANDSSITUATION

Das Columbus-Center ist ein wesentlicher Bestandteil des innerstädtischen Handelszentrums und wird erfolgreich bewirtschaftet. Die Architektur und das Prinzip einer Handelspassage im OG, und damit einem Parkhaus im EG funktionieren in sich, stellen jedoch für eine optimale freiräumliche Verknüpfung zwischen Hafen und Innenstadt eine Barriere dar. Die bestehende Achse über die Kirchenstraße ist aktuell für den Fußgänger durch die Unterführung und den hohen Busverkehr unattraktiv. Eine zweite Achse, die über die Mühlenstraße möglich wäre, ist durch einen Vorsprung des Columbus-Centers verbaut, Sichtbeziehungen sind nicht gegeben. Die einzige gut funktionierende Verknüpfung ist aktuell durch die Linzer Straße gegeben, wobei auch diese Querstraßen aufgrund fehlender Nutzungen entlang der Fassaden und dem Hinterhofcharakter des Parkplatzes Optimierungsbedarf aufweist.



Auf Höhe des Columbus-Centers ist die Columbusstraße als Freiraum kaum erlebbar. Das hohe Verkehrsaufkommen, hohe Fahrtgeschwindigkeiten durch breite Fahrspuren, die Tunnelsituation und die große Anzahl an Abbiegespuren lässt eine Verknüpfung auf der zum C.-C. ausgerichteten Straßenseite nur bedingt zu. Eine fußläufige Verknüpfung ist auch auf Hafenseite schwer auffindbar. Wichtige Funktionen, wie der Busterminal und Aufgänge zur Glasbrücke und zum C.-C. verengen den Fußgängerbereich zusätzlich. Die durch Fahrbahnmarkierung angedeutete Fahrradverknüpfung ist nicht ausreichend.

BESTEHENDE QUALITÄTEN



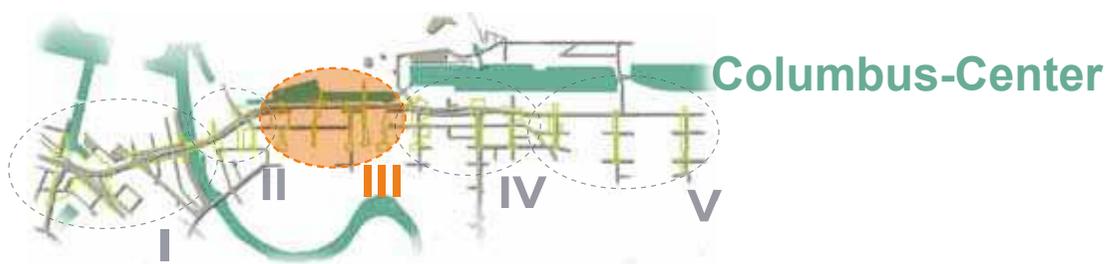
Klappbrücke



Linzer Straße - Blick auf Seute-Deern



Glasbrücke und Klimahaus bei Nacht, Verknüpfung zwischen Columbus-Center und Klimahaus/Mediterraneo



BESTEHENDE HINDERNISSE



Einfahrt Kirchenstraße, unattraktive Unterführung



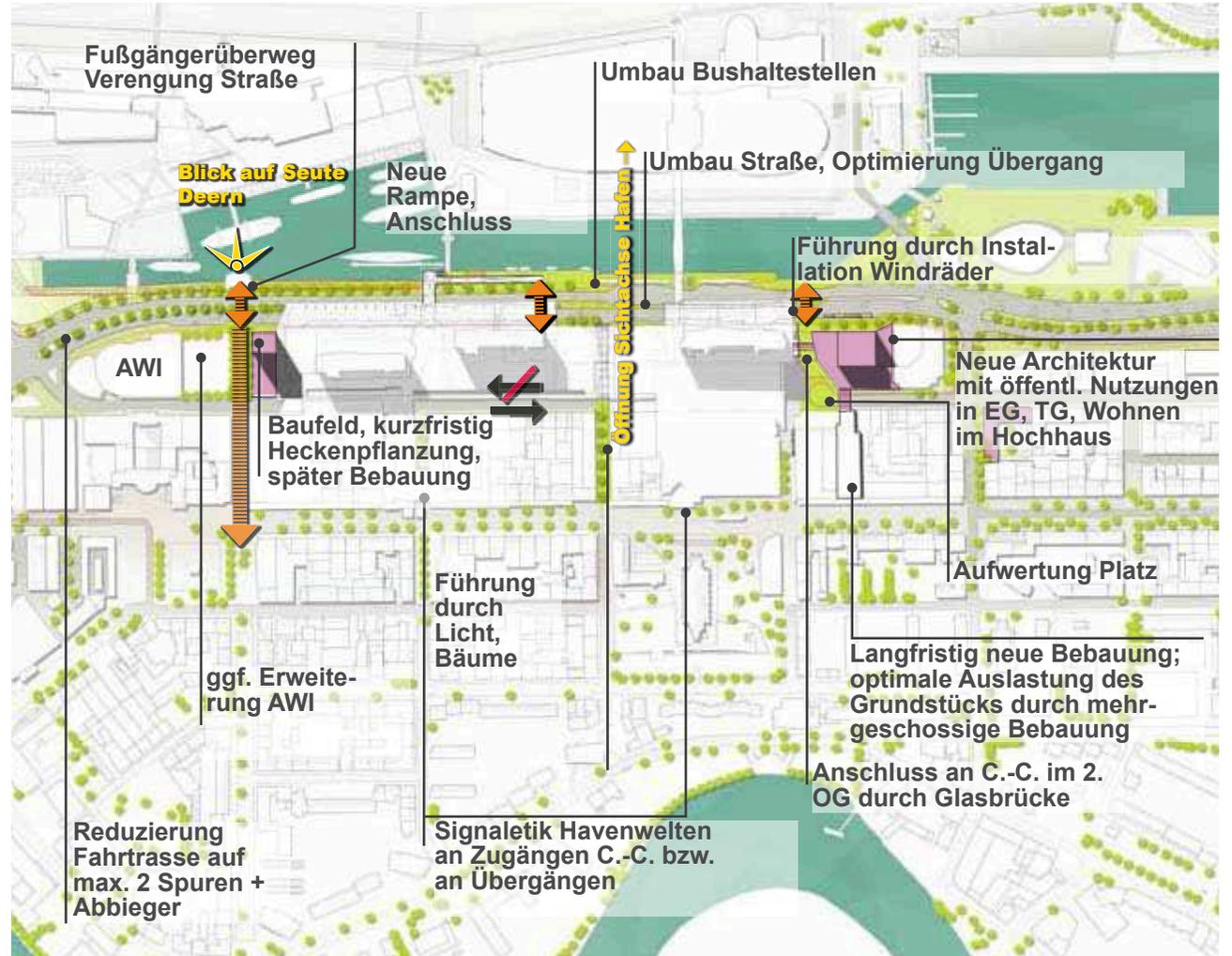
Columbusstraße mit Tunnel, kaum Qualitäten für den Fußgänger und Radfahrer

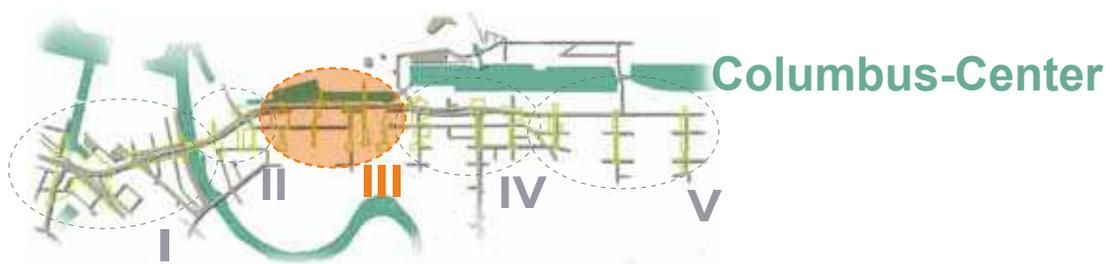


Anlieferstraße, Rückseitencharakter

MAßNAHMENKATALOG

Bremerhavens Innenstadt hat einen klaren Rasteraufbau, der durch das Columbus-Center unterbrochen ist. Langfristig sollte dieses Raster bis zur Columbusstraße fortgeführt werden, um ein optimales Verbindungsnetz im Stadtzentrum aufzubauen. Die bestehenden Achsen sollten kurzfristig für Fußgänger und Radfahrer aufgewertet werden und Blickbeziehungen zwischen Hafen und Innenstadt soweit wie möglich verbessert werden. Die offenen Baufelder sollten so bebaut werden, dass diese Achsen unterstützt und nicht unterbrochen werden. Von einer Erweiterung des C.-C. wird daher grundsätzlich abgeraten, in südlicher Richtung ist ein neuer Baukörper im Anschluss an das C.-C. möglich, nördlich des Columbus-Centers ist ein Abstand zwischen C.-C. für eine angemessene Verknüpfung und für eine langfristige Reaktivierung des Stadtrasters entscheidend. Durch eine Umorganisation der Anlieferstraße ist eine Optimierung der Verkehrssituation im Kreuzungsbereich Kirchenstraße möglich. Eine durchgängige Mittelinsel kann hier integriert werden, um den Übergang für Fußgänger zu erleichtern. Es wird empfohlen, die Rampe zum Übergang C.-C. und die Bushaltestelle baulich zu verändern, um eine großzügige fußläufige Anbindung zu schaffen und Blickbeziehungen zum Hafen herzustellen.



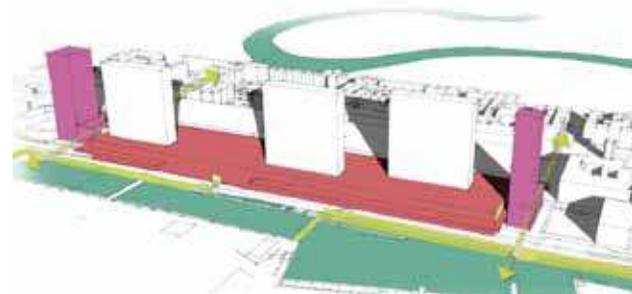


UMBAU COLUMBUS-CENTER

Grundsätzlich wird parallel zum Columbus-Center eine hochwertige Promenade entlang des Hafenbeckens vorgeschlagen, um einen Rundgang um den Hafen zu vervollständigen und einen städtischen Freiraum als Zwischenziel zwischen Hafen und Innenstadt zu etablieren.

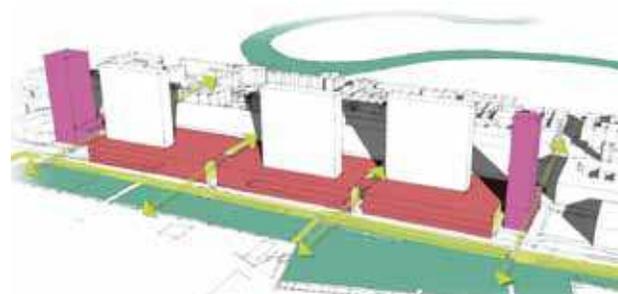
Kurzfristige Maßnahmen

- Optimierung der bestehenden Verbindungen
- Verbesserung der Fußgängerverknüpfung entlang des Hafenbeckens bis zu bestehenden Anbindungspunkten an den Hafen
- Räumliche Vorbereitung für Bebauung



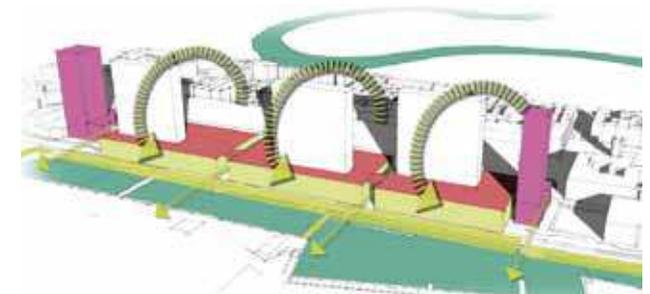
Mittelfristige Maßnahmen

- Öffnung einer zusätzlichen Verknüpfung in Verlängerung zur Mittelstraße
- Öffnung der Architektur
- Herstellung einer durchgängigen Hafenpromenade



Langfristige Maßnahmen

- Umbau Architektur mit Fassade zum Hafen, Etablierung von Gastronomie, Handel und Dienstleistung
- ggf. Verkehrsberuhigung
- Herstellung eines neuen städtischen Freiraums

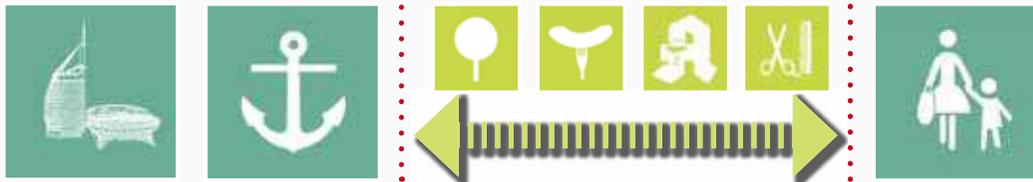
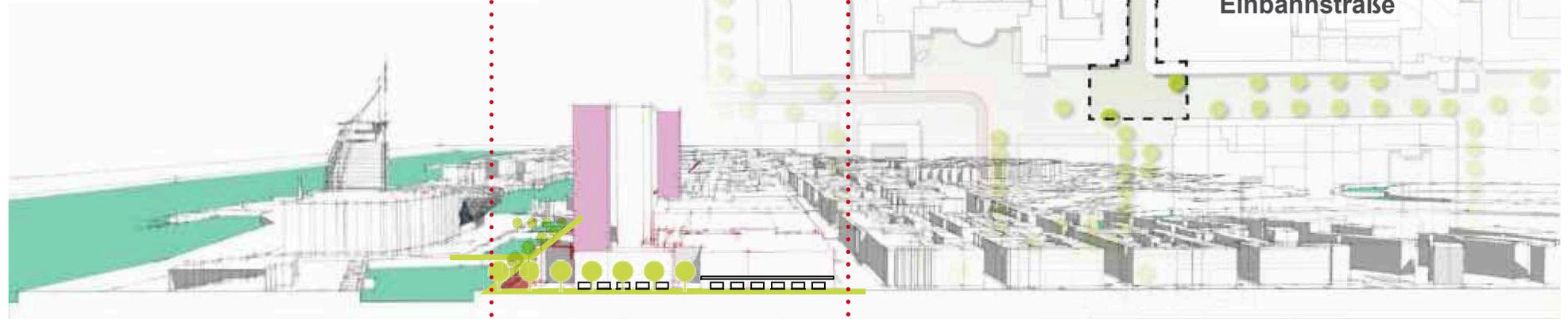
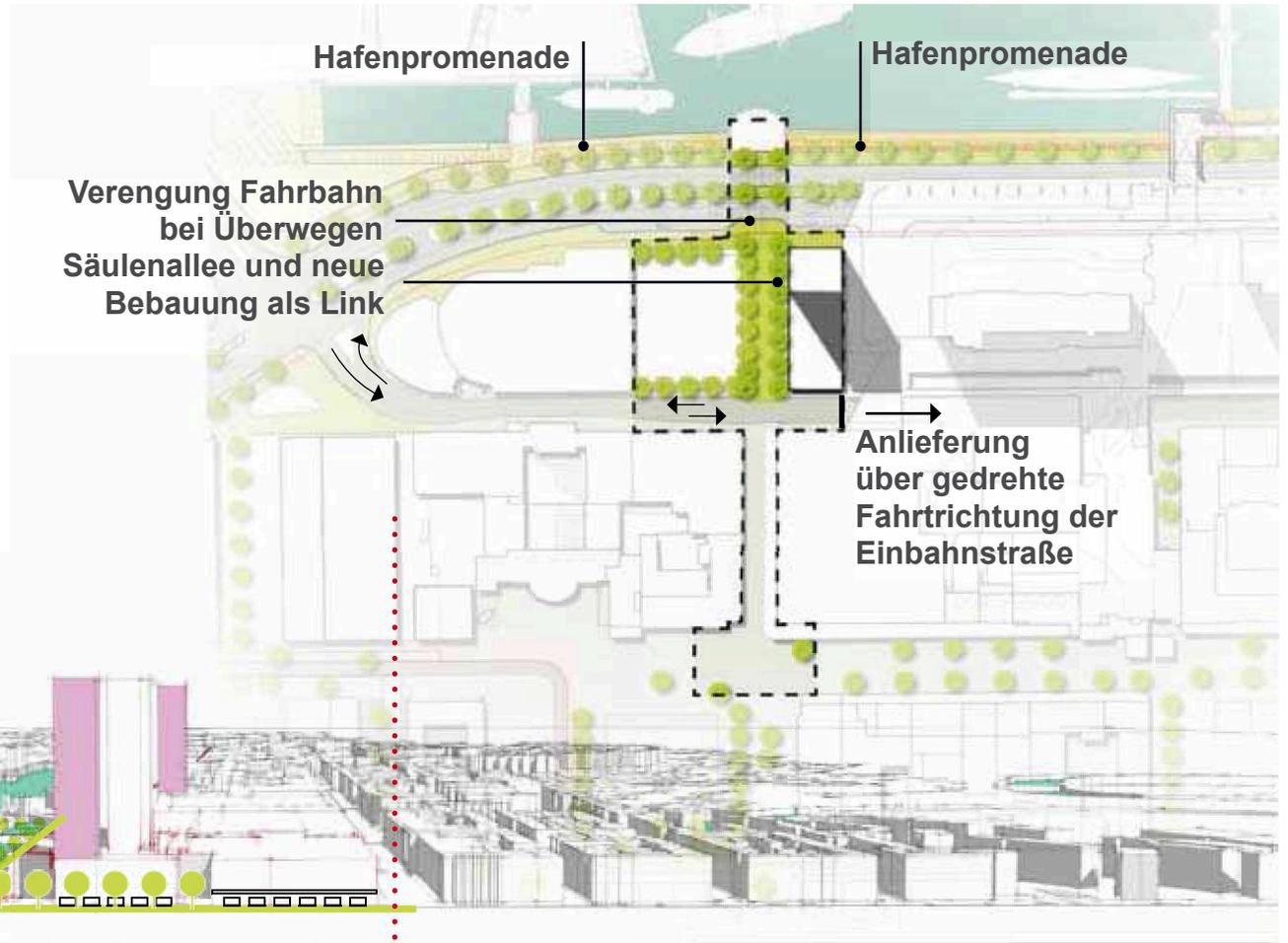


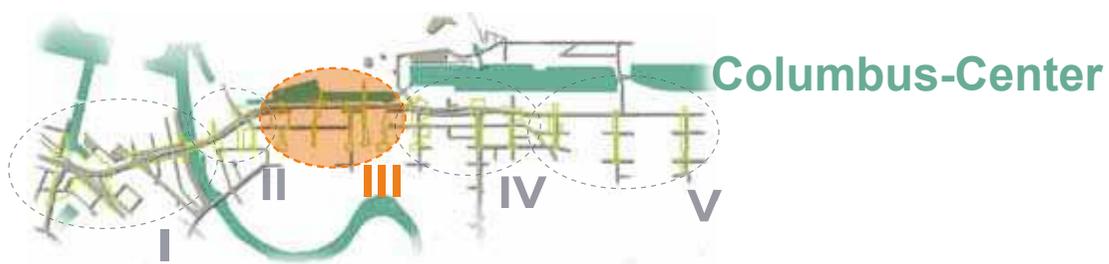
STECKBRIEF

Linzer Straße

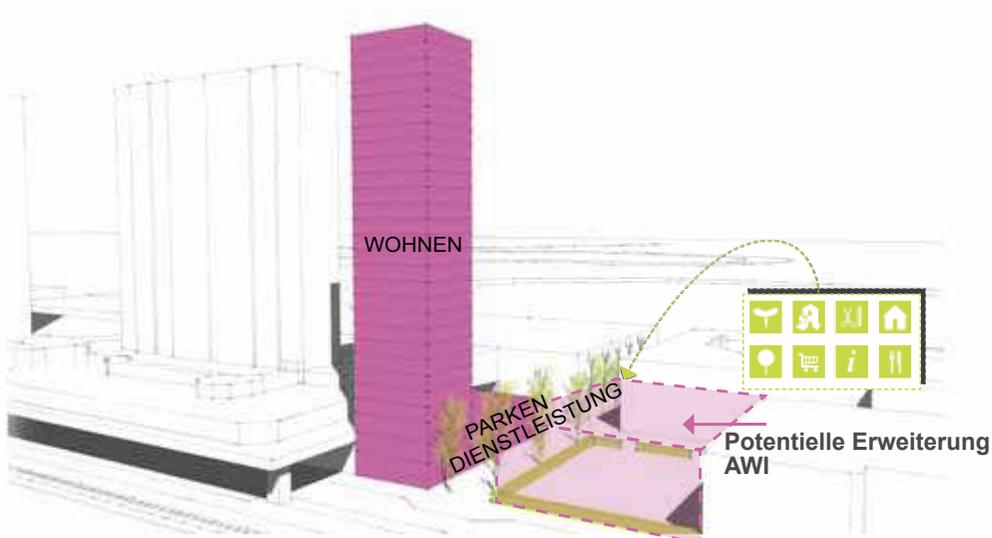
Die Linzer Straße ist aktuell neben der Keilstraße die einzige gut funktionierende Verknüpfung zwischen Innenstadt und Hafen. Jedoch endet sie aktuell am Hafenbecken ohne adäquate Weiterführung zur Klappbrücke oder zum südlichen Eingangsbereich in den Hafen. Es wird empfohlen eine Hafenspazierpromenade als Zwischenziel zu entwickeln, die Aufenthaltsqualitäten entlang der Columbusstraße bietet und zugleich eine fußläufige Verknüpfung herstellt.

Die bestehende Baumreihe aus säulenförmigen Weiden soll verdichtet werden und durch eine weitere Reihe ergänzt werden, um die Achse durch eine Rahmung zu stärken. Langfristig ist in Verlängerung zum Columbus-Center eine neue Bebauung vorgesehen. Das Bau Feld kann kurzfristig durch Heckenpflanzungen definiert werden.





STECKBRIEF Linzer Straße



Die Bebauung entspricht den übergeordneten Bebauungsprinzipien und sollte im EG angrenzend an die Querstraße Dienstleistungen und Service beinhalten, um eine Belebung der Querstraße zu erreichen. Entgegen dem Prinzip im Columbus-Center soll das Parken im 1. OG stattfinden. Hier kann ein Zusammenschluss mit dem Parkhaus des Columbus-Centers stattfinden. Ein potentieller Erweiterungsbau des AWI auf der anderen Seite der Querung ist möglich.

LINZER STRASSE

Bestandssituation



LINZER STRASSE Vision

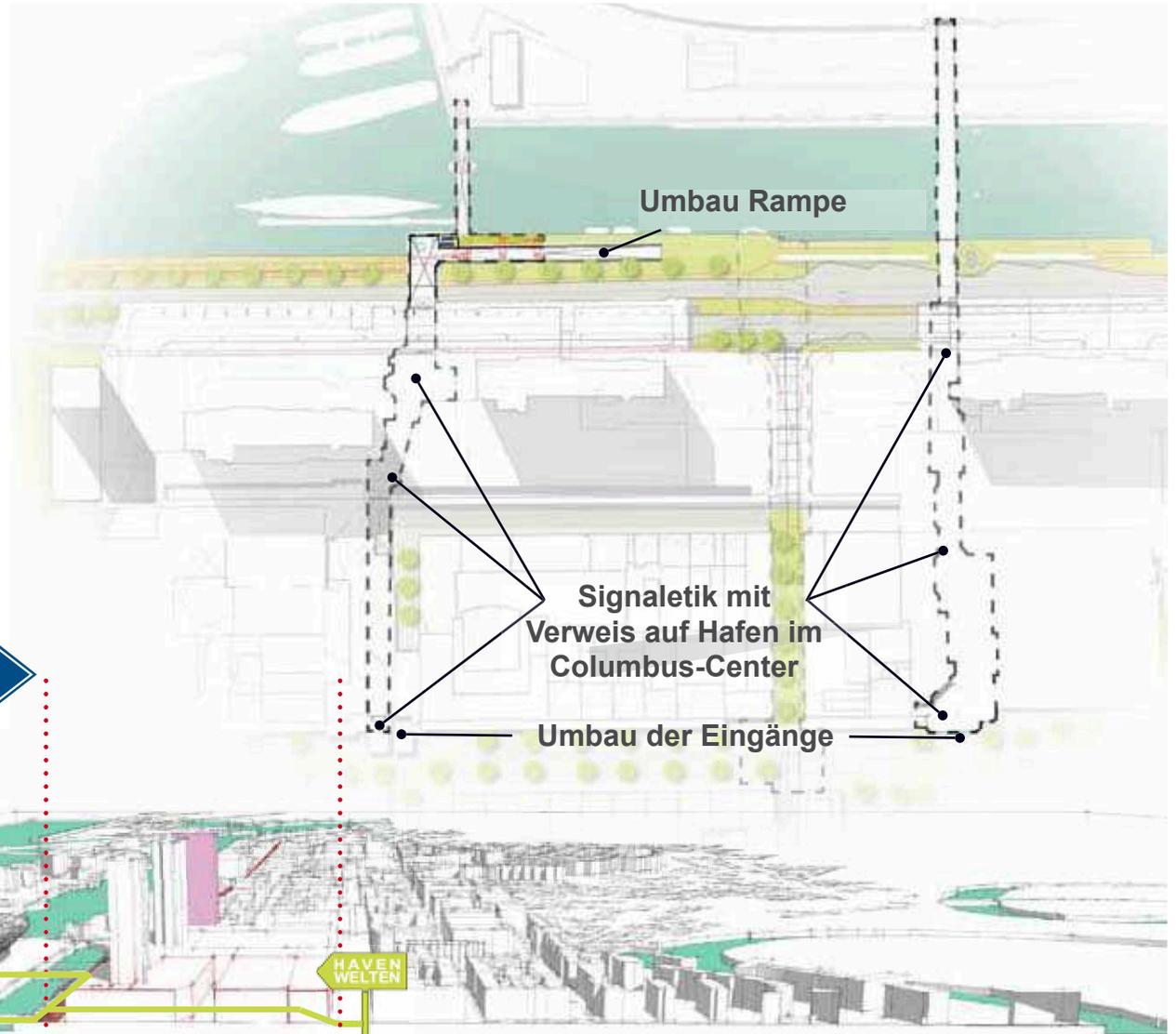
- Betonung der Achse durch Baumallee
- Neue Bebauung auf bestehenden Parkplatz mit aktivierender EG-Nutzung
- Reduzierung der Fahrspuren auf Columbusstraße, Etablierung eines separaten Fahrradweges
- Verengung der Straße bei Fußgängerübergang



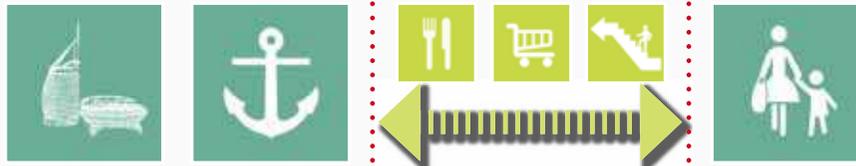
STECKBRIEF

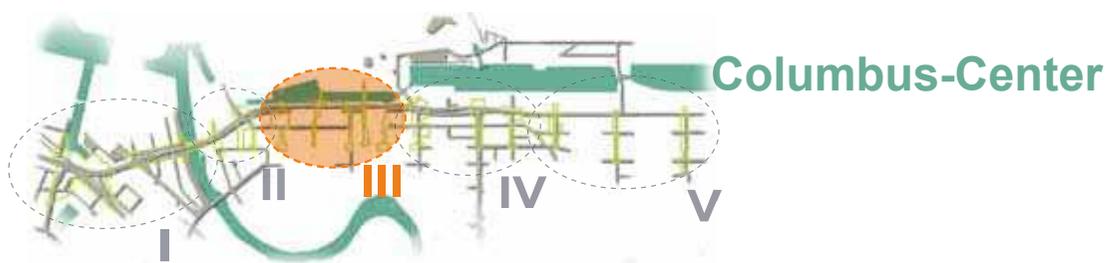
Obere Bürger

Das Columbus-Center ist ein autarkes Einkaufszentrum, das nur an wenigen Anschlüssen mit den städtischen Freiräumen verknüpft ist. Für eine freiräumliche Verknüpfung kann die Obere Bürger nicht hinzugezogen werden. Es wird jedoch empfohlen, die vorhandenen Anschlüsse der Oberen Bürger an den Hafen und die Innenstadt als zusätzlichen Ebenen zu den freiräumlichen Verknüpfungen zu verstehen und durch Signaletik (siehe Studie der BIS-Touristik) zu unterstützen. Durch eine bessere Auffindbarkeit der Wegführung durch das Einkaufszentrum und durch Hinweise für den Einkaufenden auf die neben dem Handel bestehenden Qualitäten Bremerhavens sollen Synergien zwischen dem Shopping-Areal und den städtischen Freiräumen hergestellt werden.



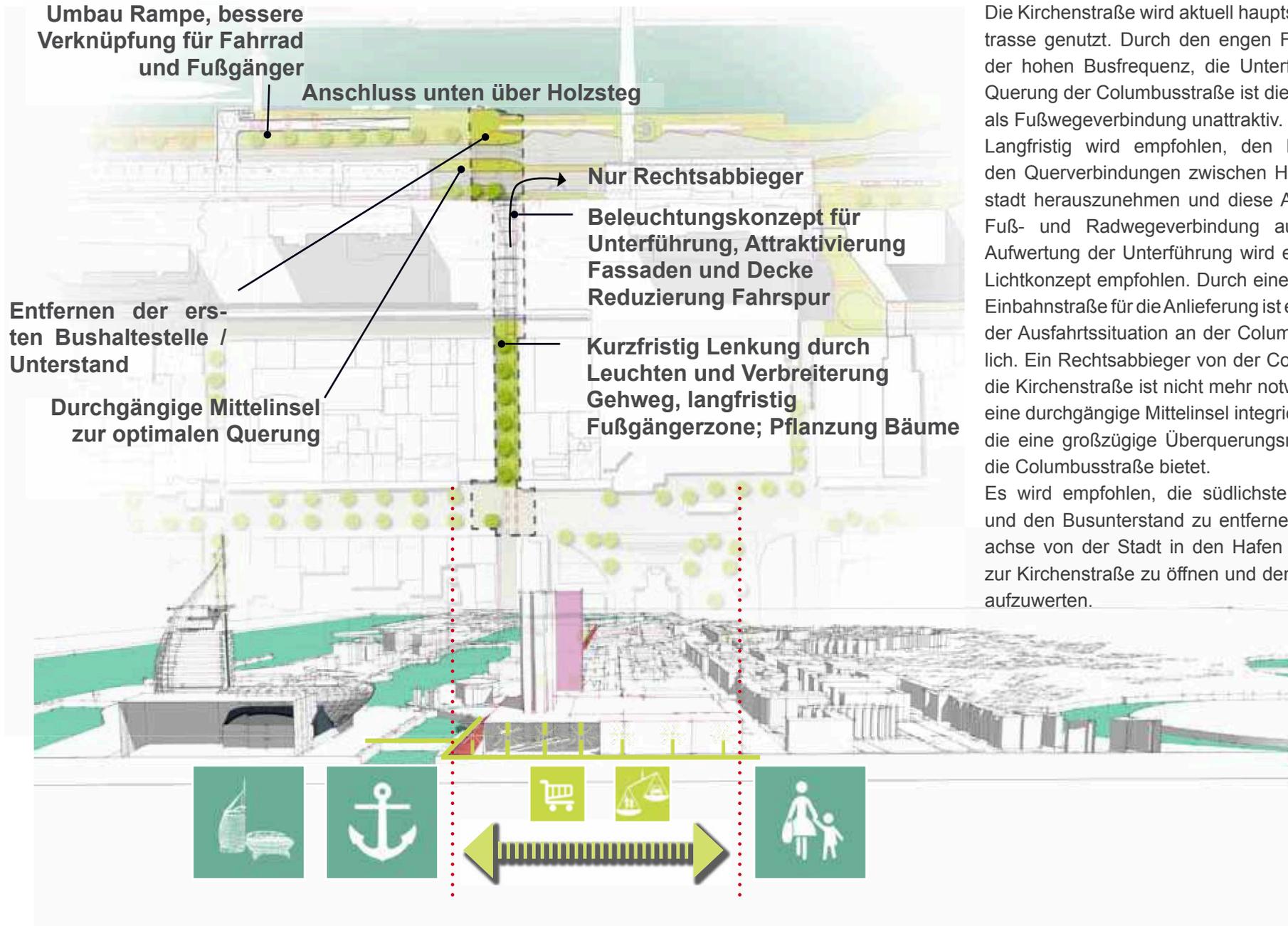
Studie Signaletik





Columbus-Center

STECKBRIEF Kirchenstraße

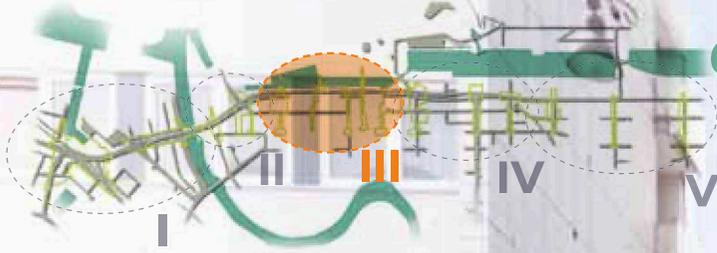


KIRCHENSTRASSE

Kurzfristige Vision

- Stadtbeläge bis zur Columbusstraße ziehen
- Verbreiterung der Gehwege
- Beleuchtung als Lenkung
- Attraktivierung der Fassaden und Decke der Unterführung durch Lichtinstallation
- Attraktivierung der Seitenfassaden, z.B. Glasdach, Schaufenster





KIRCHENSTRASSE Langfristige Vision

- Erweiterung der Fußgängerzone bis zur Unterführung
- Überprüfung der Busdurchfahrt in der Kirchenstraße
- Baumpflanzung



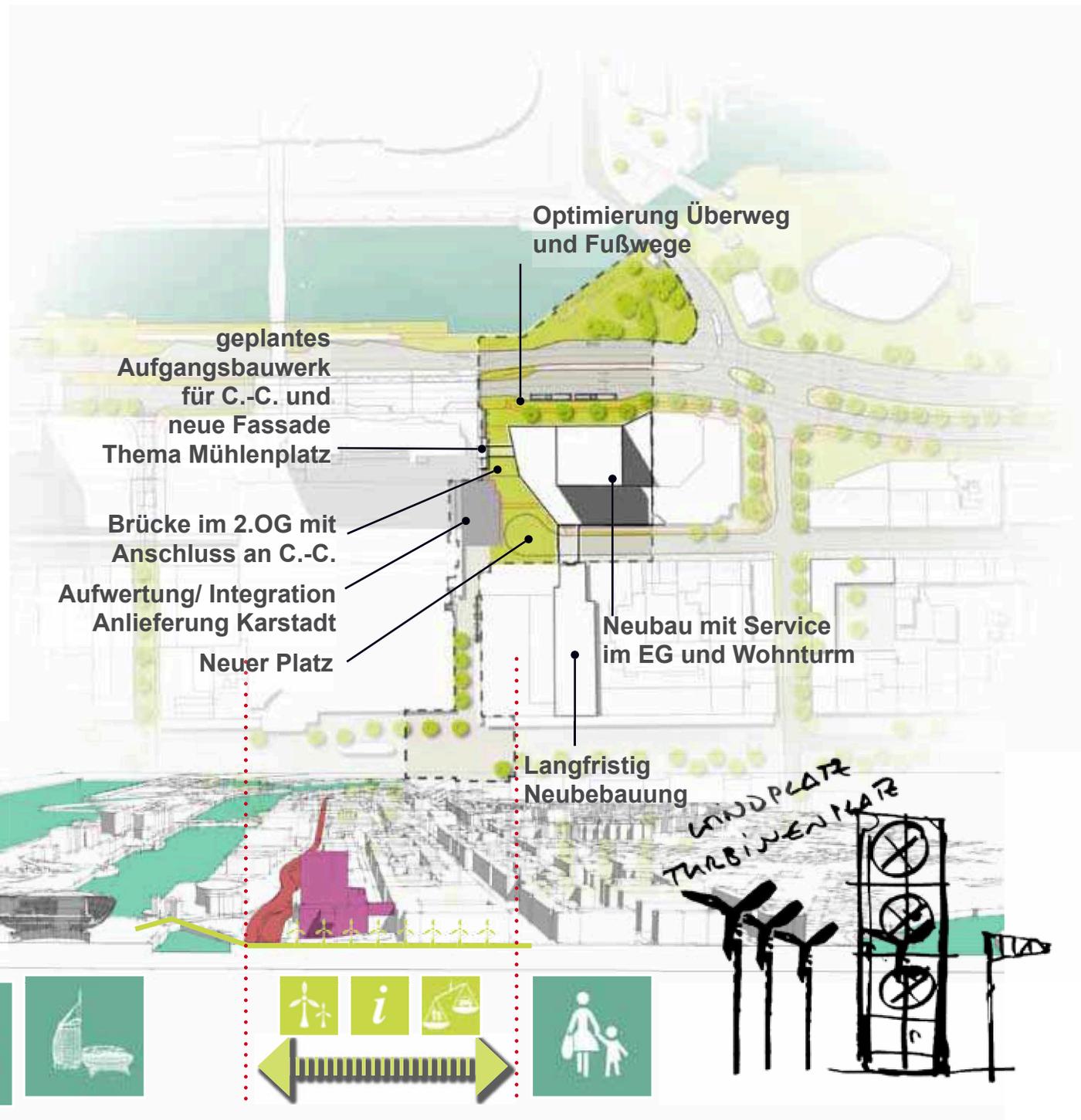
STECKBRIEF

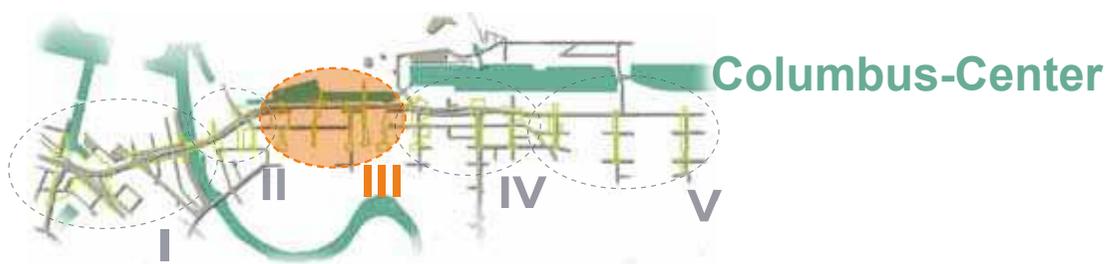
Mühlenstraße

Das Eulenhofgrundstück wird aktuell durch einen Parkplatz, die Anlieferung des Karstadts und einem Wendehammer belegt. Es ist eine Bebauung des Grundstückes geplant. Es wird von einer geschlossenen Bebauung in Verlängerung zum Columbus-Centers abgeraten, um das Stadtraster nicht zu verbauen und um attraktive Verknüpfungsmöglichkeiten zum Hafen über den Freiraum herstellen zu können. Stattdessen wird empfohlen, in Verbindung mit dem Neelmeyer-Gebäude einen Gebäudekomplex zu realisieren, der von öffentlichen Freiräumen umgeben ist und einen angemessenen Auftakt für die Stadt bietet. Über eine möglichst transparente Glasbrücke ist eine Verknüpfung zum Columbus-Center im 2.OG und damit eine Weiterführung der Einzelhandelsstrukturen möglich. Es kann so zudem eine visuelle Verknüpfung zwischen dem Einzelhandel zum Klimahaus hergestellt werden.

Aktuell ist ein Aufgangsbauwerk für das Columbus-Center in Planung, an welches die Glasbrücke angeschlossen werden kann.

Neben dem Fußgängerüberweg über die Keilstraße wird ein zusätzlicher Überweg auf Höhe der Mühlenstraße vorgesehen.





STECKBRIEF Mühlenstraße

Es wurden verschiedene Varianten für eine potentielle Bebauung des Eulenhofgrundstückes entwickelt. Drei der Versionen sind unten dargestellt, die unterschiedliche Zwangspunkte für eine Bebauung aufzeigen.

Fassaden

Die an das Grundstück angrenzenden Fassade des Neelmeyer-Gebäudes und des Columbus-Centers zeigen sich als Rückseiten. Es ist daher eine Aufwertung der Fassaden notwendig. Im optimalen Fall sollen durch bauliche Maßnahmen zukünftig Vorderseiten zur Mühlenstraße entstehen, um eine Belebung des Raumes zu erzielen.

Wind

Durch die Nähe zum Hafen und die bestehenden

Architekturen entstehen starke Verwirbelungen auf dem Mühlenplatz. Da die Windsituation stark durch die Kubatur der Gebäude beeinflusst wird, ist eine Untersuchung der Gebäude im Windkanal notwendig, um eine optimale Bebauung der Flächen entwickeln zu können.

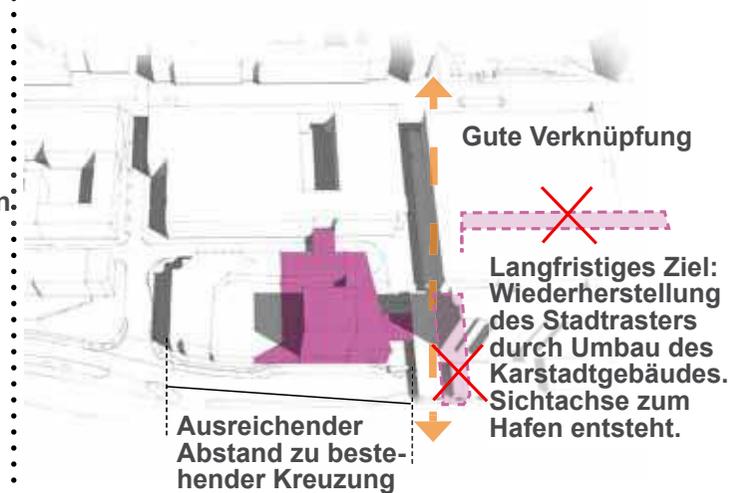
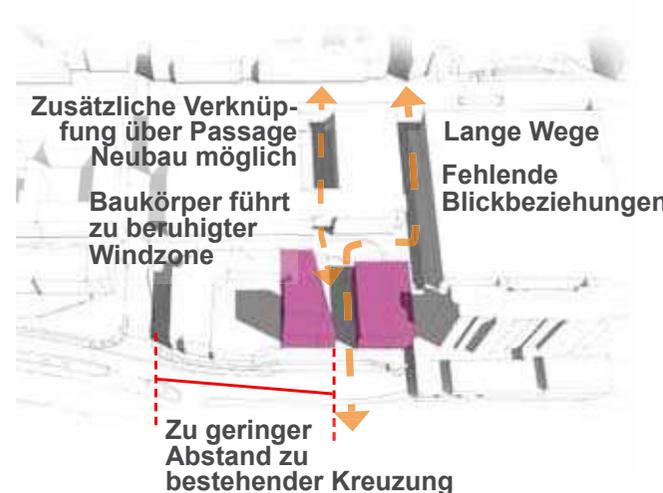
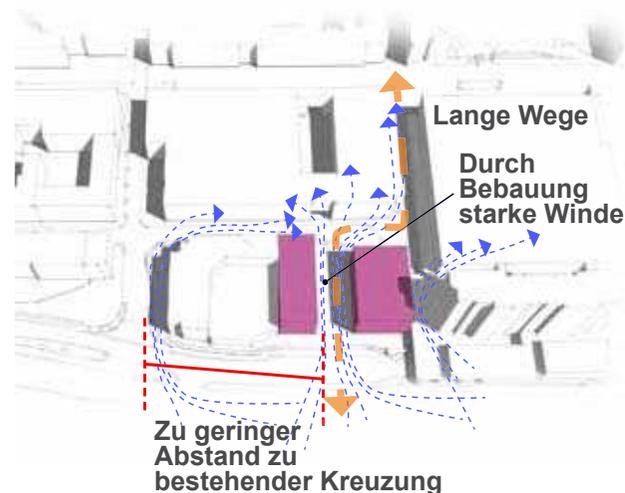
Verknüpfung - direkte Wege

Langfristig sollte das Stadtraster wieder hergestellt werden, um eine optimale Verknüpfung durch die Innenstadt gewährleisten zu können. Die Achse entlang der Mühlenstraße ist durch einen baulichen Vorsprung des Columbus-Centers eingeengt. Durch eine Erweiterung des Columbus-Centers würde diese bauliche Zäsur noch verstärkt. Eine Verknüpfung über die Mühlenstraße wird dadurch unübersichtlich

und durch verlängerte Wege unattraktiv. Es wird daher empfohlen, keinen Anbau an das Columbus-Center vorzunehmen, sondern langfristig sogar den bestehenden baulichen Vorsprung zurückzunehmen und eine direkte Achse über die Mühlenstraße wiederherzustellen.

Verkehr

Die Kreuzung an der Keilstraße ist die Zufahrtsmöglichkeit in die Havenwelten. In die Stadt ist die Achse vor allem für den Busverkehr von großer Bedeutung. Die neue Querung in Verlängerung der Mühlenstraße muss über eine Ampelanlage geregelt werden. Die Lage ist in Abstimmung auf die Kreuzungssituation und Abbiegespuren Keilstraße/Parkhäuser zu organisieren.



MÜHLENSTRASSE

Bestandssituation

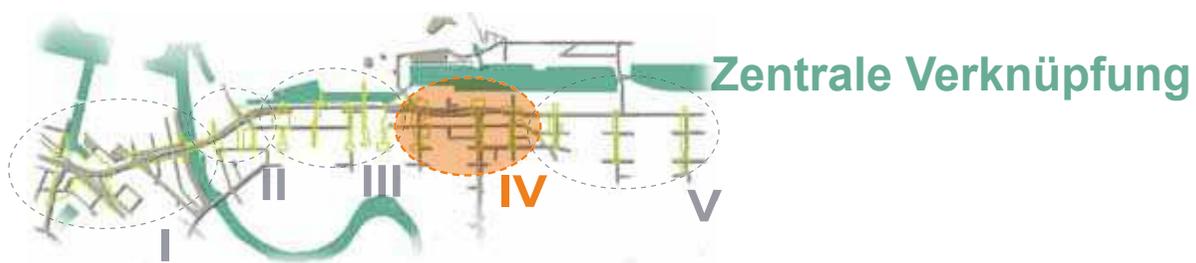


Columbus-Center

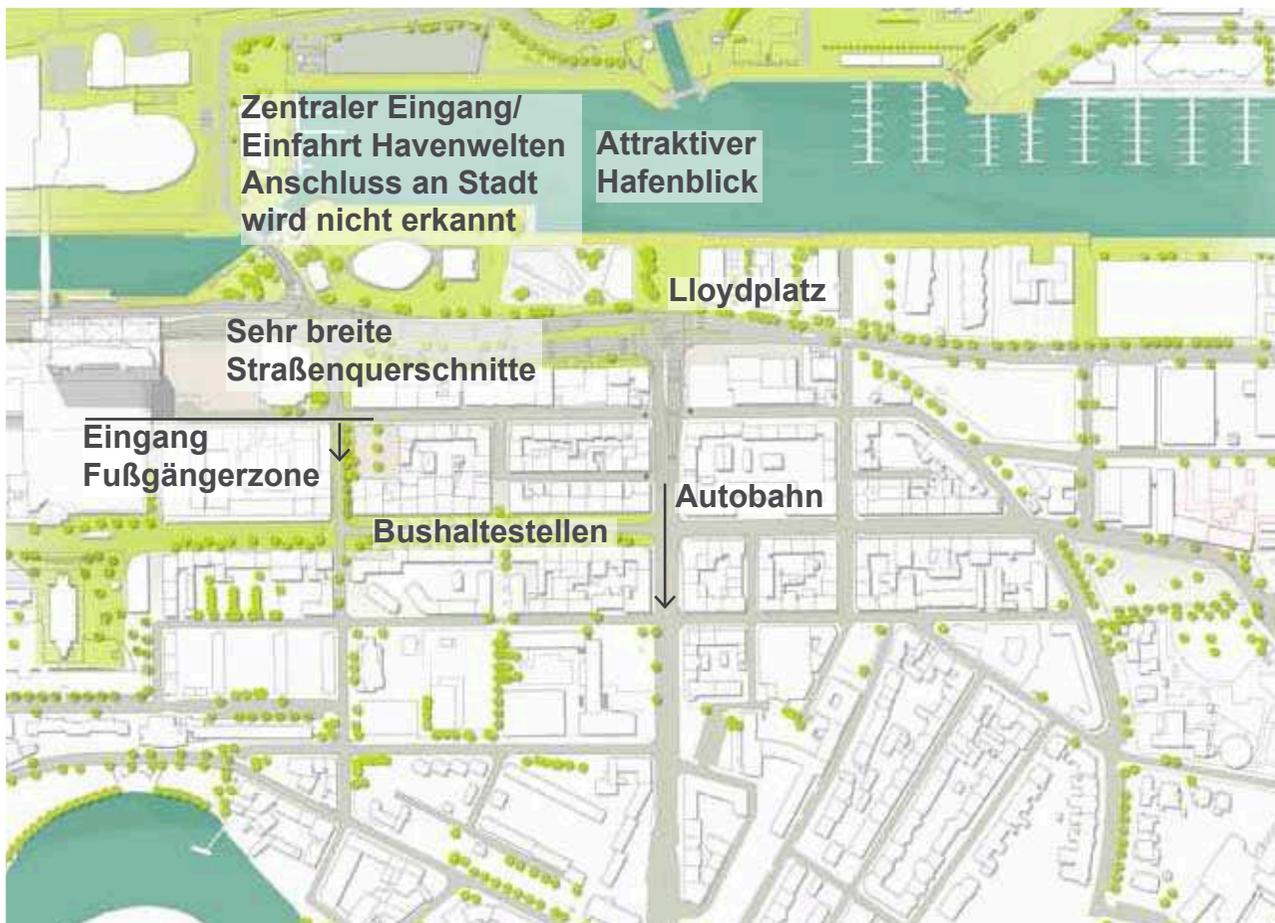
MÜHLENSTRASSE Vision

- Neue Bebauung mit aktivierenden Nutzungen im EG
- Anschluss der Shoppingmal durch Glasbrücke im 2.OG
- Innenstadtoberflächen bis zur Columbusstraße entwickeln
- Blickachse zum Klimahaus
- Neuer Übergang über Columbusstraße
- Einbindung Anlieferung und Wendehammer
- Baumpflanzung





BESTANDSSITUATION



Die bestehenden Eingangssituationen in den Hafen und in die Stadt sind hochwertige und repräsentative Räume, die nur wenig Optimierungsbedarf aufweisen. So ist der erste Blick in den Hafen von der Lloydstraße über eine große Öffnung des Sichtfeldes über den Lloydplatz organisiert. Auch der Eingang in die Innenstadt von der Lloydstraße ist durch hochwertige Materialien und durch zwei, ein Tor markierende, Säulen in Szene gesetzt.

Die zentrale Verknüpfung zwischen Hafen und Stadt ist über das Stadtraster durch die H.-H.-Meierstraße und die Keilstraße definiert. Diese wird aber nicht als Verbindung erkannt. Der Kreuzungsbereich an der Columbusstraße ist asphaltiert. Hier wird der Straßenraum durch zwei aus der Stadt führende Spuren und einer in die Stadt führenden Spur im Verhältnis zum Fußgängerbereich recht dominant.

Die tatsächliche Verknüpfung des Hafens mit der Innenstadt findet gegenwärtig über die Glasdrehbrücke statt. Eine Verbesserung der öffentlichen Anbindung der Innenstadt an den Hafen über die Keilstraße ist anzustreben.

BESTEHENDE QUALITÄTEN



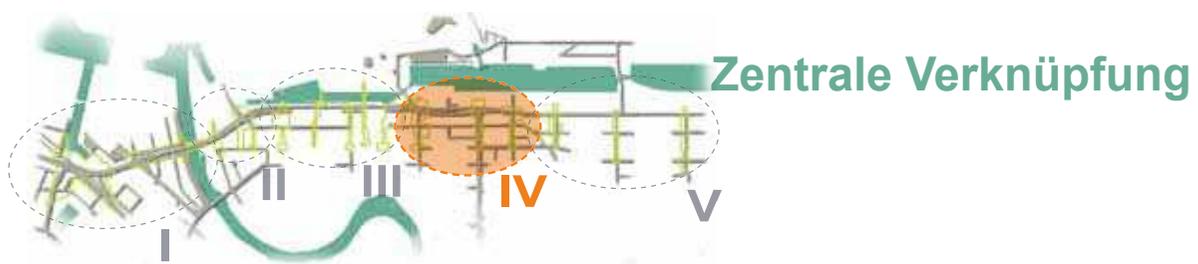
Die Geschichte Bremerhavens -
Deutsches Auswandererhaus



Ikonische Architekturen, wissenschaftliches und kulturelles Museum - Klimahaus



Hohe Aufenthaltsqualität mit Blick in den
Neuen Hafen - Lloydplatz



BESTEHENDE HINDERNISSE



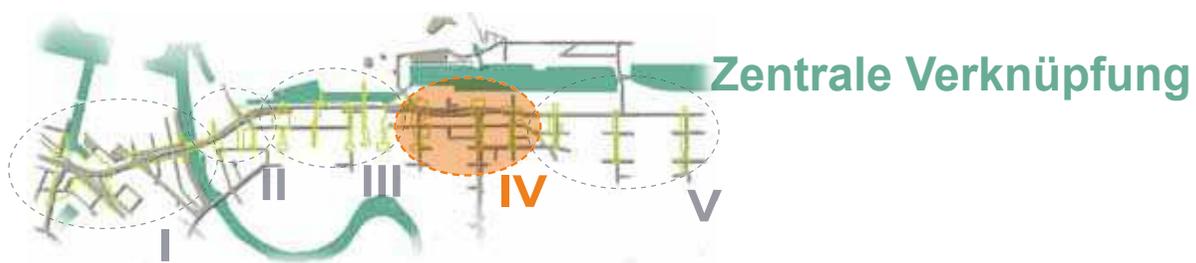
Keilstraße, Blick in die Stadt, keine visuellen Hinweise auf Fußgängerzone, reiner Verkehrsknotenpunkt

MASSNAHMENKATALOG

Der größte Handlungsbedarf für die zentralen Verknüpfungen besteht entlang der Columbusstraße. Es wird empfohlen, den Straßenquerschnitt gemäß den übergeordneten Handlungsempfehlungen zu optimieren und dadurch bessere Straßenquerungen herzustellen.

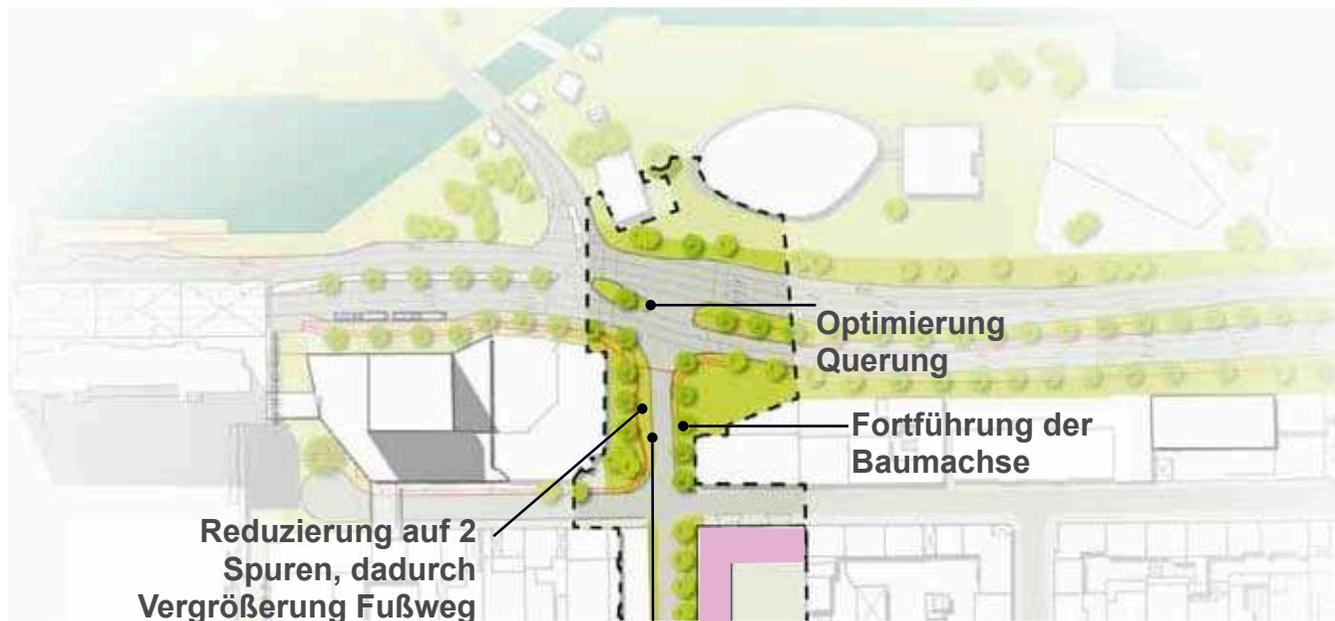
Für die Keilstraße ist zu prüfen, ob sie um eine Abbiegespur reduziert werden kann, um den Fußgängerbereich großzügiger gestalten zu können und hier eine Fortsetzung der Baumachse aus der Stadt möglich ist, die den Weg zwischen Hafen und Innenstadt begleitet. Grundsätzlich ist eine attraktive Bebauung der Baulücken, mit Läden, Lokalen und öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss mit Ausrichtung zu den Querstraßen vorzusehen. Über Signaletik kann eine Orientierung zusätzlich gestärkt werden.





Zentrale Verknüpfung

STECKBRIEF Keilstraße

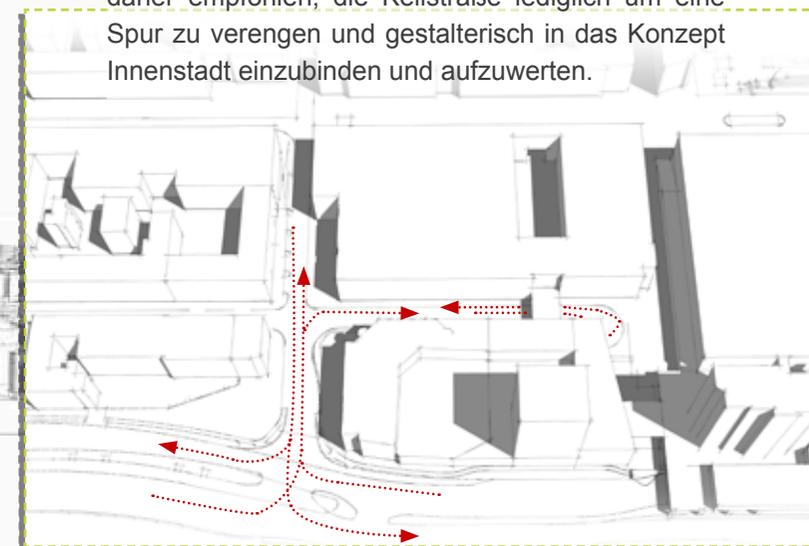


Reduzierung auf 2 Spuren, dadurch Vergrößerung Fußweg

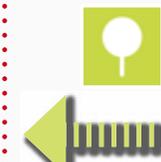
Optimierung Querung

Fortführung der Baumachse

Wie in den übergeordneten Handlungsempfehlungen dargestellt, ist es zu empfehlen, die Querungen zwischen Innenstadt und Hafen langfristig von Verkehr freizuhalten. Im Bereich der Keilstraße ist eine Verkehrsberuhigung aufgrund des stark frequentierten Busterminals in der Oberen Bürger schwierig. Langfristig kann eine Aufhebung des Busverkehrs im Bereich Keilstraße geprüft werden. Die Tiefgarage des Neelmeyer-Gebäudes wird von hinten erschlossen, eine Anbindung ist daher nur über die Keilstraße, oder über die Schifferstraße möglich. Eine neue Zufahrt von der Columbusstraße würde in Konkurrenz mit der Kreuzung Keilstraße stehen und ist nicht sinnvoll, auch die Anbindung über die Schifferstraße ist nicht zu empfehlen, da dies zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen würde. Es wird daher empfohlen, die Keilstraße lediglich um eine Spur zu verengen und gestalterisch in das Konzept Innenstadt einzubinden und aufzuwerten.



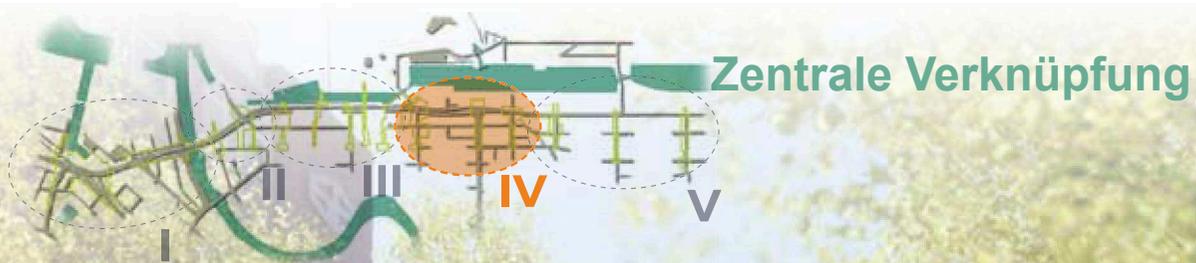
Baumpflanzung und Optimierung Oberflächen



KEILSTRASSE

Bestandssituation





KEILSTRASSE Vision

Wunsch

- Reduzierung einer Abbiegespur
- Oberflächen der Fußgängerzone bis zur Columbusstraße ziehen
- Fahrradfahrer auf die Straße
- Fortsetzen der Baumachse aus der Stadt

Minimallösung

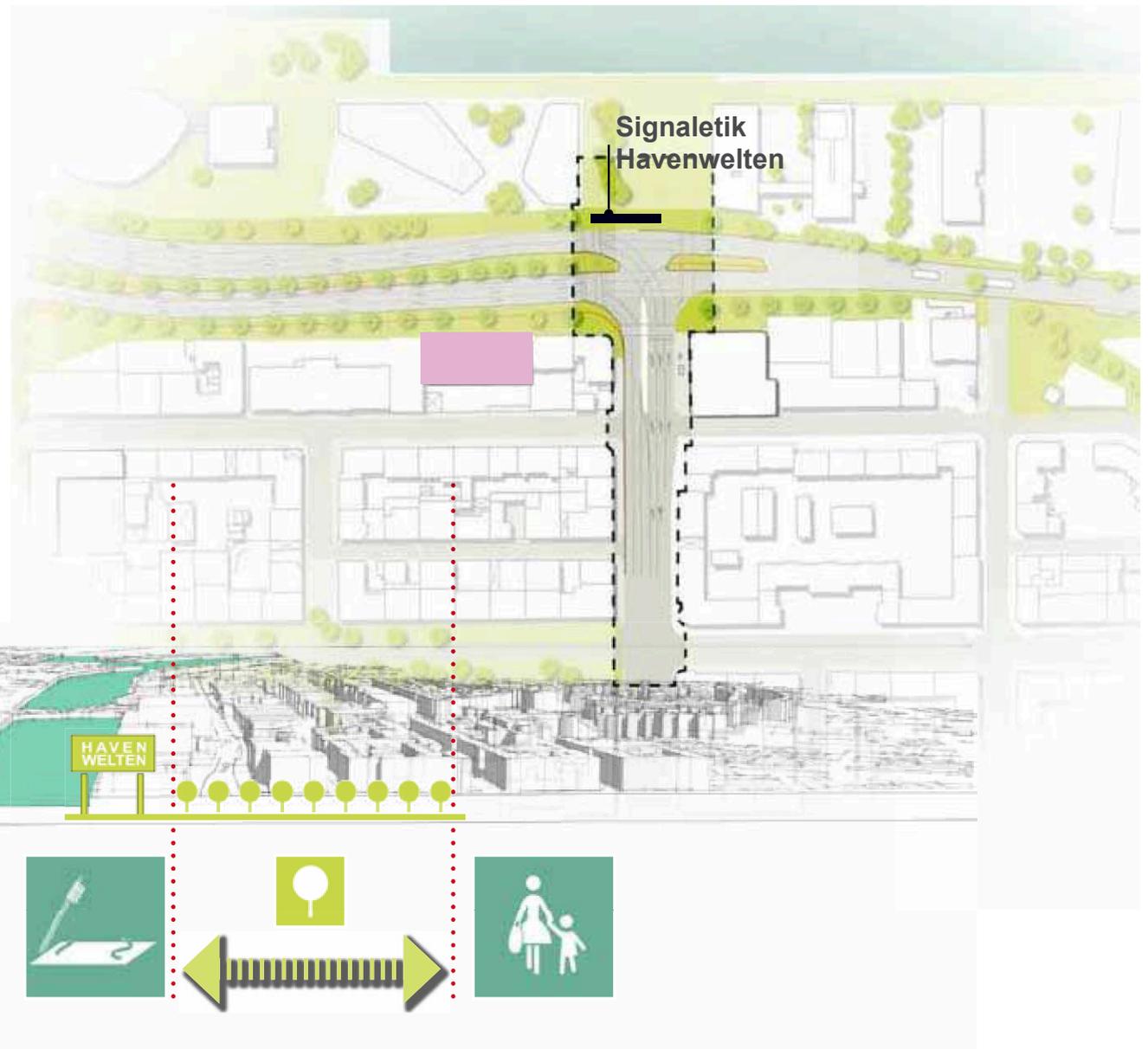
- keine Reduzierung Busspur
- Fahrradfahrer auf die Straße
- Oberflächen der Fußgängerzone bis zur Columbusstraße ziehen
- Baumachse auf bestehender Fahrradspur

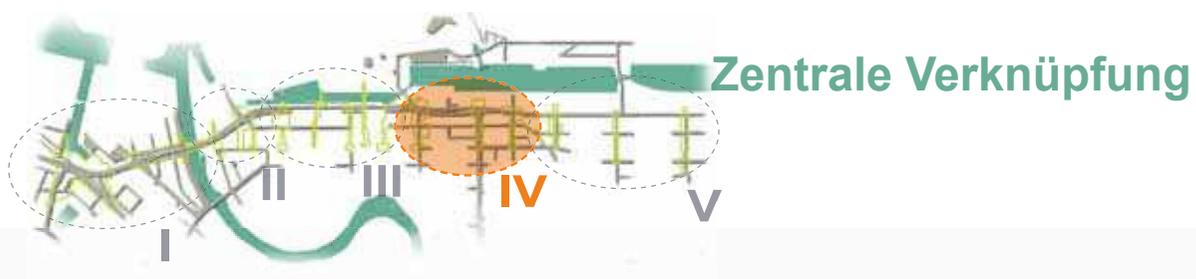


STECKBRIEF

Lloydstraße

Durch das hohe Verkehrsaufkommen in der Lloydstraße sind bauliche Veränderungen des Straßenquerschnittes kaum möglich und auch nicht zwingend erforderlich. Es wird empfohlen, eine Nutzung der EGs durch Dienstleistung und Service zu fördern und die Bebauung der Baulücke an der Ecke Lloydstraße Columbusstraße zu nutzen, um kulturelle Einrichtungen in Hafennähe zu etablieren. Da die Kreuzung Lloydstraße Columbusstraße den Auftakt für die Havenwelten darstellt, wird empfohlen, über Signaletik die Orientierung zu verstärken. Es wird dafür auf die Studie Signaletik verwiesen, die im Auftrag der BIS-Touristik erstellt worden ist.





Zentrale Verknüpfung

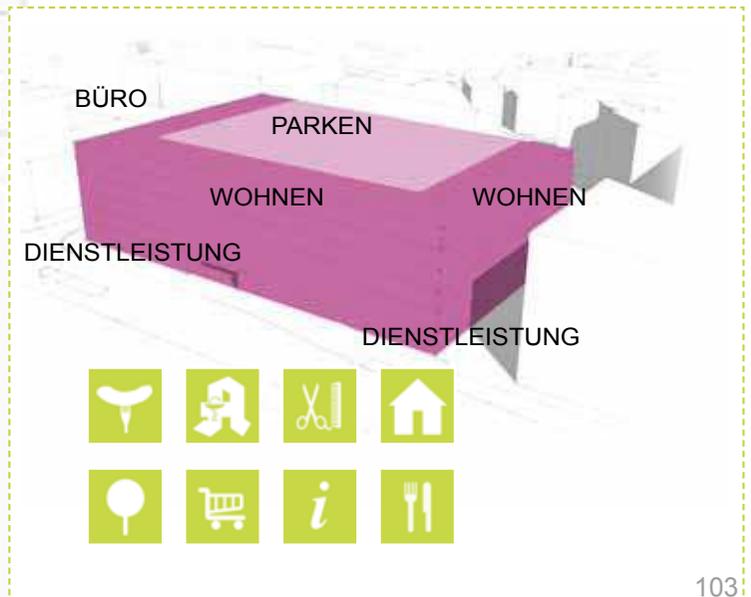
STECKBRIEF Sonnenstraße

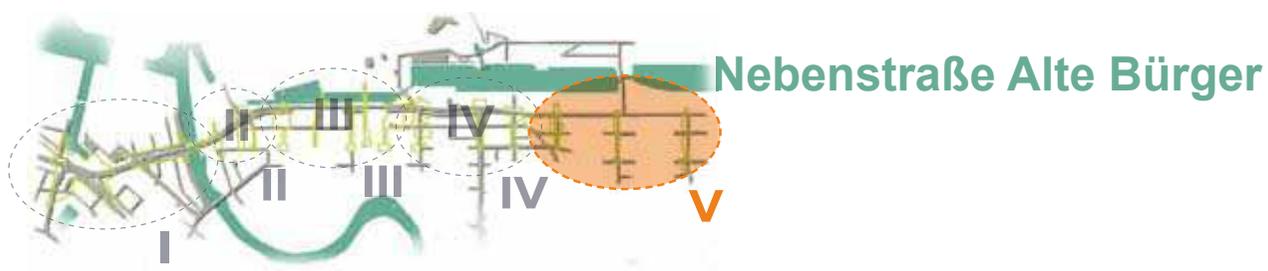
Hauptmaßnahme für die Stärkung der Querung im Bereich Sonnenstraße ist die Bebauung des bestehenden Parkplatzes. Es wird empfohlen einen kombinierten Bau mit einem zentralen Parkhaus mit ca. 7 Geschossen Parken und 6 Geschosse Dienstleistung und Wohnen an den Seiten zu entwickeln. Zur zusätzlichen Attraktivierung ist ein Punktbau für Wohnen und Dienstleistung in attraktivster Lage vorgesehen.

Punktbau
Wohnen und Büro

Neue Bebauung mit
Kombination Parken
und Wohnen

Stärkung
Verknüpfung
Bogenstraße





BESTANDSSITUATION



Das letzte Handlungsfeld setzt sich mit den Querstraßen zwischen der Alten Bürger und dem Hafen auseinander. Anders als in der Innenstadt sind die Flächen hier von großen Brachflächen mit zum Teil undefinierter Bebauung geprägt. Da ein großer Parkplatzbedarf besteht, werden die Querstraßen hauptsächlich als Parkraum genutzt. Die Straßen sind verhältnismäßig schmal und zum Teil als Einbahnstraße ausgebildet. Die Fußwege sind durch eine Kombination mit dem Fahrradverkehr und zum Teil Breiten von weniger als 2,5m sehr schmal. Die Beleuchtungsachse zwischen Fuß- und Radweg wirkt als starke Trennung, so dass der Gehweg tatsächlich nur eine Breite von 1m aufweist.

Die Alte Bürger wurde in den letzten Jahren durch das Stadtteilbüro gestärkt und es finden aktuell Sanierungsarbeiten an der angrenzenden Bebauung statt. Diese Entwicklungen strahlen bisher nur teilweise in die Querstraßen aus.

BESTEHENDE QUALITÄTEN



Hafenrelikt Kran



Bürgerbüro Alte Bürger



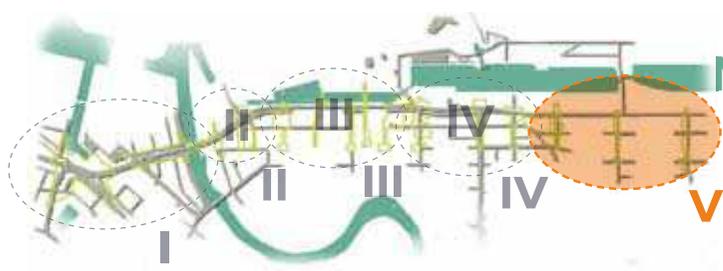
Kleine Einzelhandelsstrukturen in der
Alten Bürger



Attraktive Bestandsarchitektur



Gastronomie in der Alten Bürger



Nebenstraße Alte Bürger

BESTEHENDE HINDERNISSE



Brachflächen mit undefinierter Bebauung



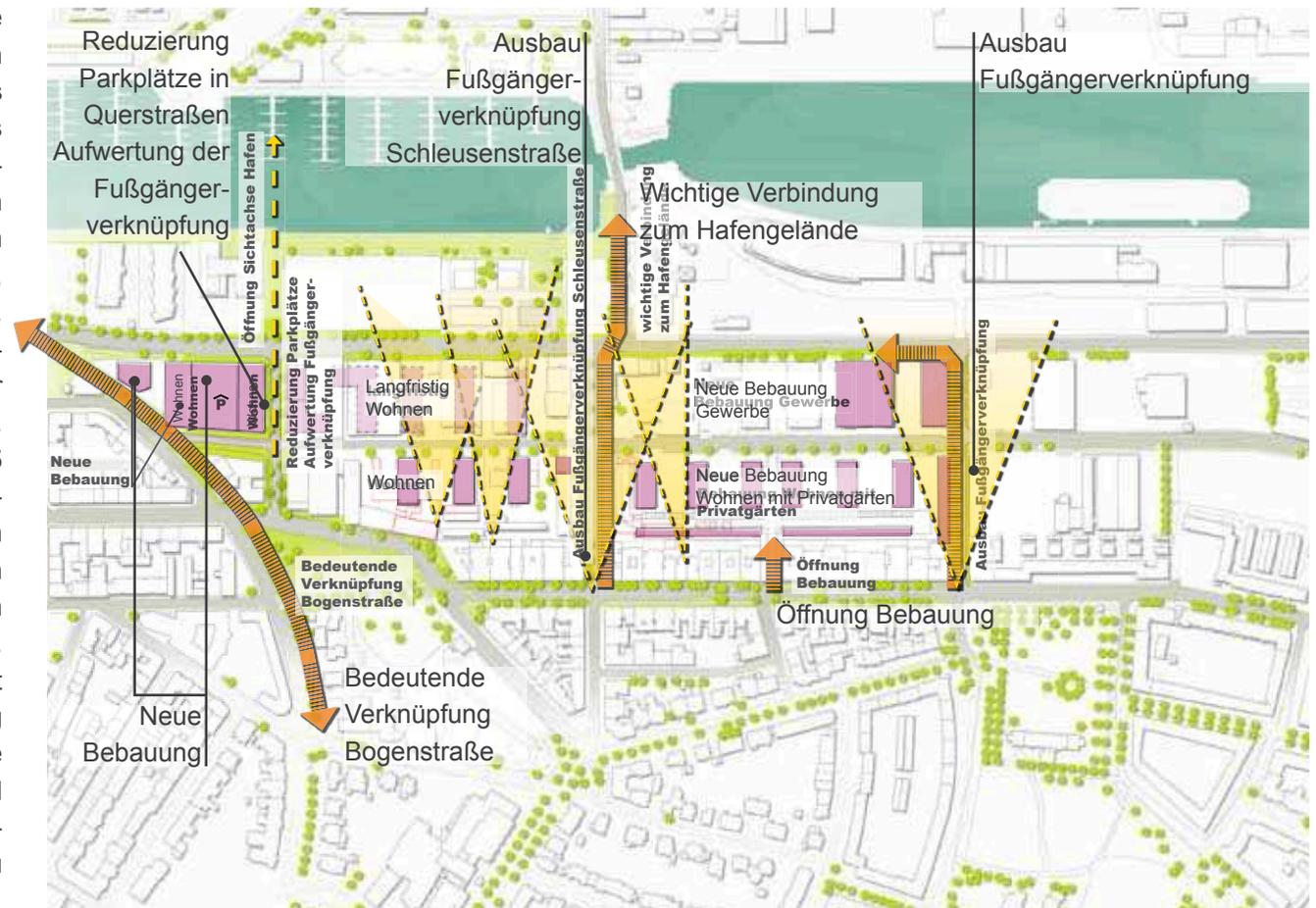
Parkplätze in Querstraßen, kaum Grün, schmale Fußwege

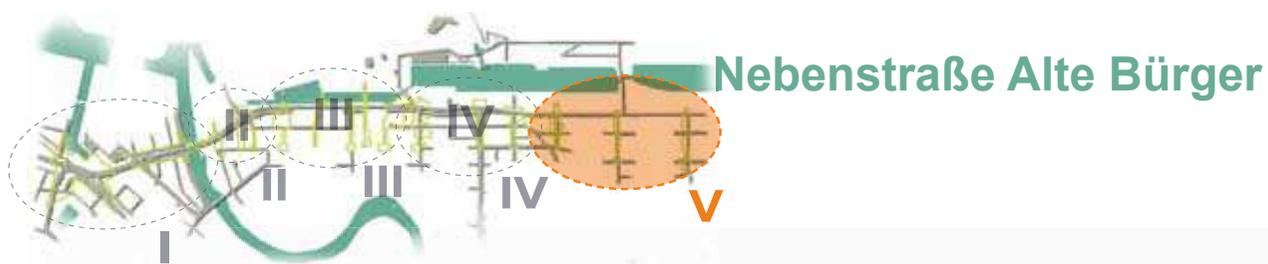


Kombinierte Fuß- und Radwege eng, Beleuchtungsachse schränkt Nutzung stark ein

MASSNAHMENKATALOG

Zwischen der Alten Bürger und dem Hafen ist eine Aufwertung der Querverbindungen weniger durch eine Attraktivierung der Querstraßen notwendig, als durch eine Belebung der Flächen dazwischen. Es geht weniger um eine Ausdehnung des Stadtteilzentrums, wie es für die Innenstadt empfohlen worden ist, als um eine Entwicklung eines funktionsfähigen neuen Stadtquartiers. Es wird daher empfohlen, einen Bebauungsplan für die Flächen aufzustellen. Es wird eine offene Bebauung empfohlen, die Sichtbeziehungen zwischen der bestehenden Architektur entlang der Alten Bürger und dem Hafen zulässt. Die Bebauung sollte eine Geschosshöhe von ca. 5 Geschossen nicht überschreiten. Entlang der Querstraßen wird eine Bebauung mit max. 3 Geschossen empfohlen, um hier eine Sichtbeziehung auch von Straßenniveau in den Hafen aufrecht zu erhalten und damit eine visuelle Orientierung zu schaffen. Grundsätzlich ist für das Baufeld in Nachbarschaft zu den industriell genutzten Hafengelände entlang des Kaiserhafens Gewerbe zu empfehlen, da diese Flächen als Puffer zwischen dem Hafen (Lärm und Geruchemission) und den Wohnquartieren fungieren kann. Die anderen Flächen sind für Wohnen zu entwickeln.





Nebenstraße Alte Bürger

STECKBRIEF Querstraße / Schleusenstraße

Auf mindestens einer Seite eine großzügige Verknüpfung herstellen

Langfristig Ersetzen der Reststrukturen durch Wohnen und Gewerbe

Wohnbebauung mit Garten ca. V Geschosse

**Parkierung auf einer Straßenseite konzentrieren
Fahrradfahrer auf die Straße**

Bebauung an der Straße ca. III Geschosse

Durch das große Platzangebot auf den brachliegenden Flächen, ist eine hochwertige offene Bebauung mit großzügigen Privatgärten in attraktiver Zentrums- lage möglich. Ein "Vorgarten Bremerhavens" kann langfristig entstehen. Es wird empfohlen auch die bestehenden Gewerbestrukturen langfristig zurück- zubauen und durch Wohnbebauung ggf. in Kombina- tion mit Gewerbe zu ersetzen.

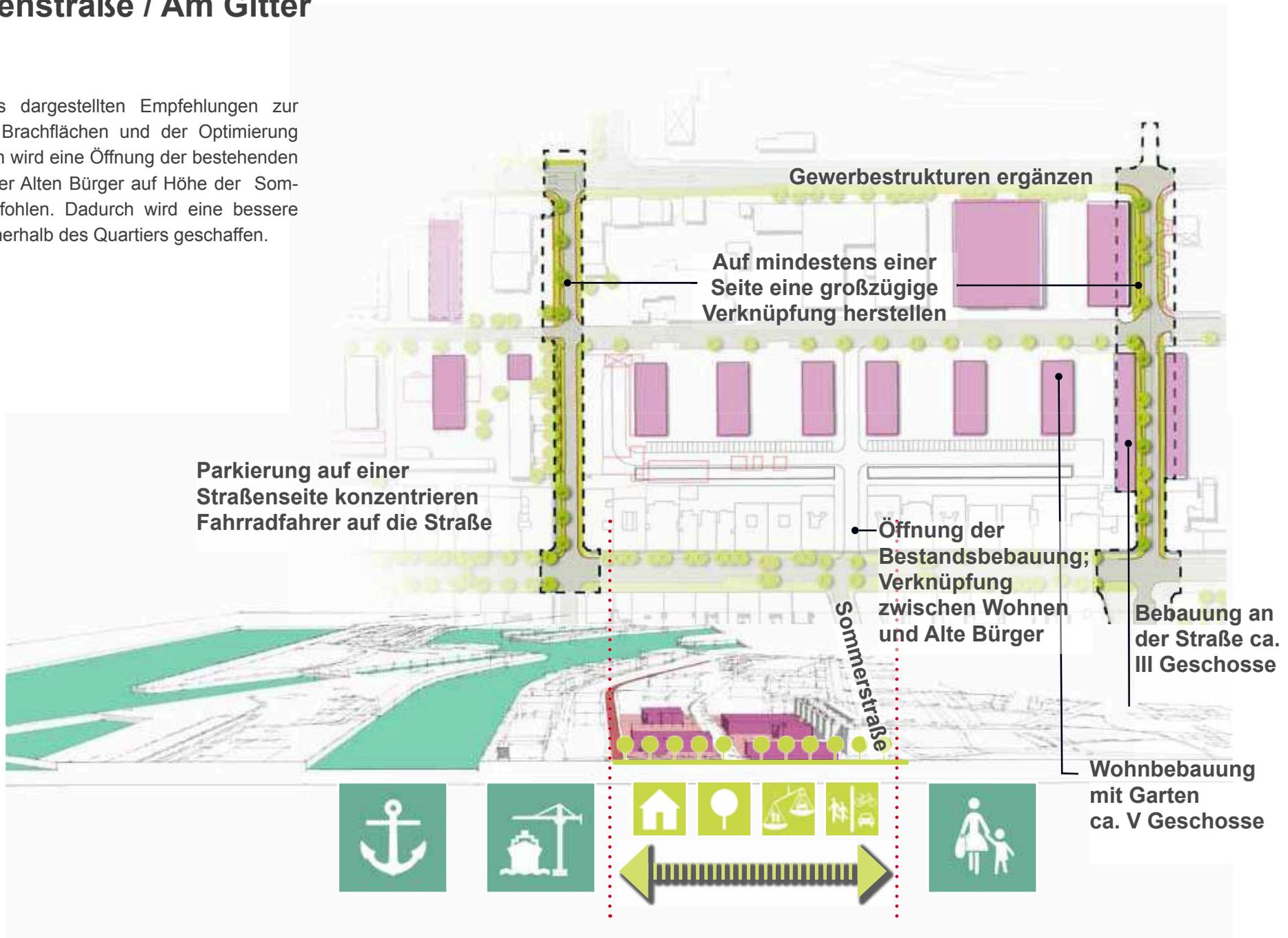
Für eine bessere fußläufige Verknüpfung ist zu prüfen, inwiefern die Parkplatzanzahl auf den Querstraßen reduziert werden, bzw. in die neue Bebauung integri- ert werden kann. Es wird empfohlen mindestens eine Straßenseite von Parkplätzen freizuhalten, um eine großzügige Fußwegeverknüpfung herzustellen. Dies sollte bei genügend Platz durch Baumpflanzun- gen flankiert werden.



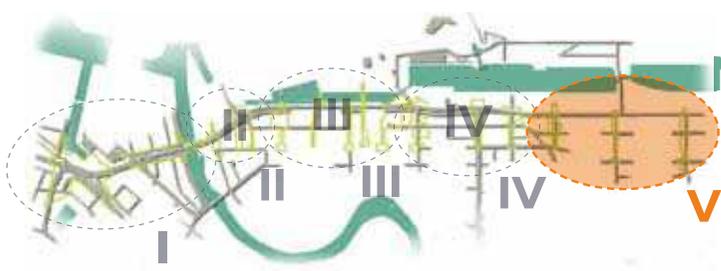
STECKBRIEF

Schleusenstraße / Am Gitter

Zu den bereits dargestellten Empfehlungen zur Bebauung der Brachflächen und der Optimierung der Querstraßen wird eine Öffnung der bestehenden Bebauung an der Alten Bürger auf Höhe der Sommerstraße empfohlen. Dadurch wird eine bessere Verknüpfung innerhalb des Quartiers geschaffen.



Nebenstraße Alte Bürger



Vision

- **Fahrradfahrer auf die Straße**
- **Mindestens 1 Straßenseite mit großzügiger Fußwegeverbindung,**
- **Beleuchtungsachse aus dem Fußwegbereich verlegen**
- **Parken auf 1 Straßenseite reduzieren**
- **Ggf. Baumreihen ergänzen**
- **Straßenbegleitende Bebauung max. 3 Geschosse**



DIFFERENZIIERTE HANDLUNGSFELDER LÄNGSVERBINDUNG



BESTEHENDE QUALITÄTEN

Attraktive Blickbeziehungen



Erster Blick von der Lloydstraße, Lloydplatz



Blick von Columbusstraße auf Klimahaus / Mediterraneo



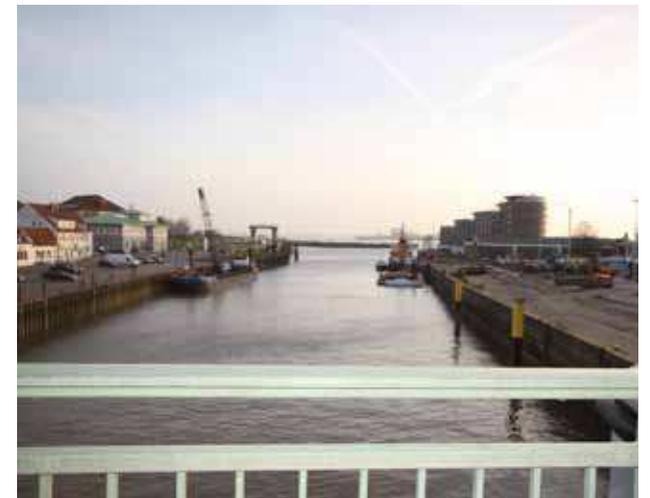
Blick von der Kennedybrücke Richtung
Geestemünde Ost



Deutsches Auswandererhaus



Erster Blick von Süden auf den Hafen,
Seute-Deern



Blick von der Kennedybrücke Richtung
Weser

BESTEHENDE HINDERNISSE

Unattraktiver Straßenquerschnitt, Orientierungslosigkeit



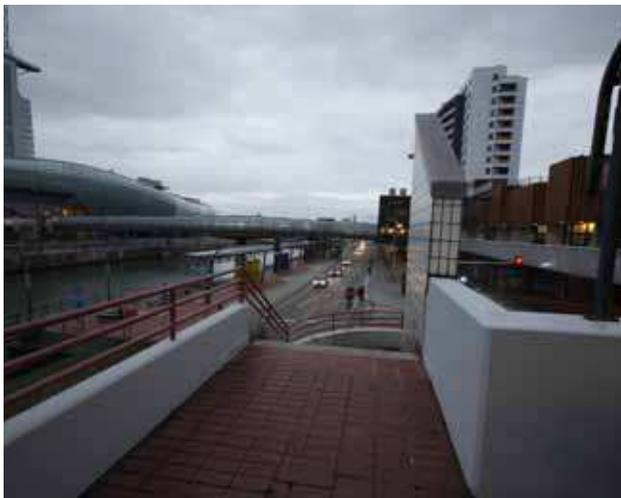
Überdimensionierte Fahrtrassen, Fußgänger und Radfahrer sind dem Lärm frei ausgesetzt



Tunnelcharakter, schlechter Sichtbezug zum Hafen, breite Fahrspuren führen zu hohen Geschwindigkeiten



Überbauung der Columbusstraße, Tunnelcharakter, schlechter Sichtbezug zum Hafen, unattraktiv für Fußgänger und Radfahrer



Fußgängerbezüge sind schwer auffindbar und durch Nutzungen verstellt



Anbindung an den Hafen durch Steg organisiert, schlechte Verknüpfung mit Querungen



Fußwege und Radfahrer untergeordnet, durch Bauten wie Brücken und Bushaltestellen verengt



LÄNGSVERKNÜPFUNG

Herleitung



Minimalziel, 1. Schritt
Aufgewertete Querverbindungen brauchen Anschluss an Übergänge in den Hafen oder die Stadt



Mittelfristiges Ziel, 2. Schritt
Herstellen einer durchgängigen Promenade zwischen Elbinger Platz und Keilstraße, städtische Hafenpromenade als Erweiterung der Havenwelten und als Zwischenziel zwischen Stadt und Hafen

Eine Entwicklung und Optimierung der Querverbindungen zwischen Hafen und Innenstadt machen nur dann Sinn, wenn sie einen adequaten Anfang und ein adäquates Ende haben. Die Columbusstraße kann aktuell nicht die Funktion eines adequaten Ziels für die Querungen erfüllen. Sie fängt den Fußgänger nicht auf, sondern weist ihn ab.

Insbesondere auf Höhe des Columbus-Centers enden die Querstraßen an der Columbusstraße ohne eine klare Weiterführung des Weges entlang der undefinierten Hafenkante. Die obere Darstellung zeigt anhand der orangefarbenen Pfeile die Bereiche die als Mindestanforderung aufgewertet werden müssen, um eine optimale Anbindung an den Hafen herstellen zu können. Dabei wurden die Verknüpfungen zu den nächstgelegenen Brücken und Übergängen in den Hafen dargestellt.

Neben einer funktionalen Verknüpfung der Querstraßen mit den bestehenden Brücken und Übergängen wird empfohlen, mittelfristig ein Zwischenziel zwischen Hafen und Innenstadt zu entwickeln. Die Columbusstraße sollte kein reiner Verkehrsraum mehr sein, sondern belebte Stadtachse. Es ist zu empfehlen, das große Potential der Hafenkante zu nutzen, um eine städtische Hafenpromenade zu etablieren, die einen Rundgang um das Hafenbecken vervollkommenet. Nicht zuletzt ist eine Attraktivierung einer durchgängigen Fahrradverbindung von Geestemünde bis nach Mitte Nord entscheidend für eine optimale Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt.

LÄNGSVERKNÜPFUNG

Maßnahmenkatalog

Die Aufwertung der Columbusstraße ist für eine angemessene Anknüpfung zwischen der Stadt und dem Hafen eine wesentliche Maßnahme. Die zuvor beschriebenen Handlungsempfehlungen zur Stärkung der Querverbindung ist ohne eine adäquate Weiterführung entlang der Columbusstraße nicht ausreichend, da insbesondere die auf PKW-Verkehr ausgerichtete Columbusstraße große Defizite für den Fußgänger und den Fahrradfahrer aufweist. Die Verbindungen sind schwer auffindbar und eine Fahrradanknüpfung ist zum Teil nicht vorhanden.

Gemäß den Empfehlungen für die Anbindung Geestemünde an die Havenwelten und die Innen-

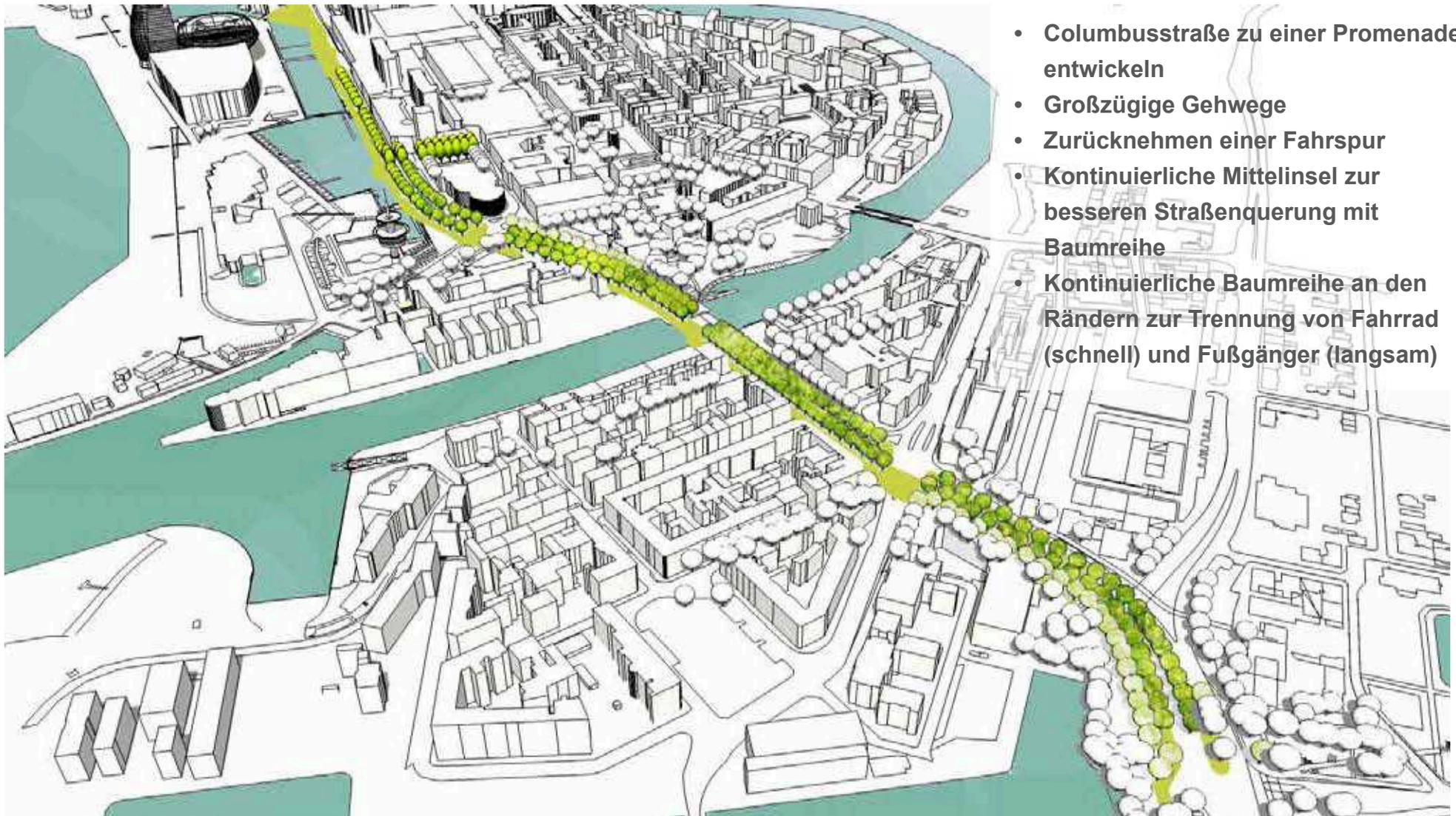
stadt wird eine kontinuierliche Promenade entlang der Columbusstraße vorgeschlagen, die großzügige Räume für den Fußgänger und eine angemessene Fahrradspur beinhaltet. Die Fahrradspur und der Fußgängerbereich sind durch vertikale Elemente wie Bäume, Masten etc. zu trennen, damit unterschiedliche Geschwindigkeitszonen entstehen können. Es wird im Bereich des Alten Hafen-Beckens empfohlen auf den bestehenden Strukturen des Holzsteges aufzubauen und einen breiten Steg mit Anschluss an die Straße herzustellen. Durch die Aufhebung der Busspur entsteht Raum für eine separate Fahrradspur, die in beide Richtungen organisiert ist. Durch einen

Umbau der baulichen Elemente, wie den Brückenaufgängen, Rampen und der Bushaltestelle soll eine bessere Organisation der Laufwege und eine bessere Auffindbarkeit der Querungen erzielt werden. Zudem sollen durch eine hochwertige Gestaltung des Freiraums attraktive Aufenthaltsräume an der Hafenkante mit direkter Anbindung an die Stadt geschaffen werden.

Durch die Inszenierung des Hafenblickes wird aus dem rein funktionalen Verkehrsraum Columbusstraße ein belebter Stadtraum.

LÄNGSVERKNÜPFUNG

Vision



- Columbusstraße zu einer Promenade entwickeln
- Großzügige Gehwege
- Zurücknehmen einer Fahrspur
- Kontinuierliche Mittelinsel zur besseren Straßenquerung mit Baumreihe
- Kontinuierliche Baumreihe an den Rändern zur Trennung von Fahrrad (schnell) und Fußgänger (langsam)

LÄNGSVERKNÜPFUNG COLUMBUSSTRASSE

Bestandssituation



LÄNGSVERKNÜPFUNG COLUMBUSSTRASSE

Vision

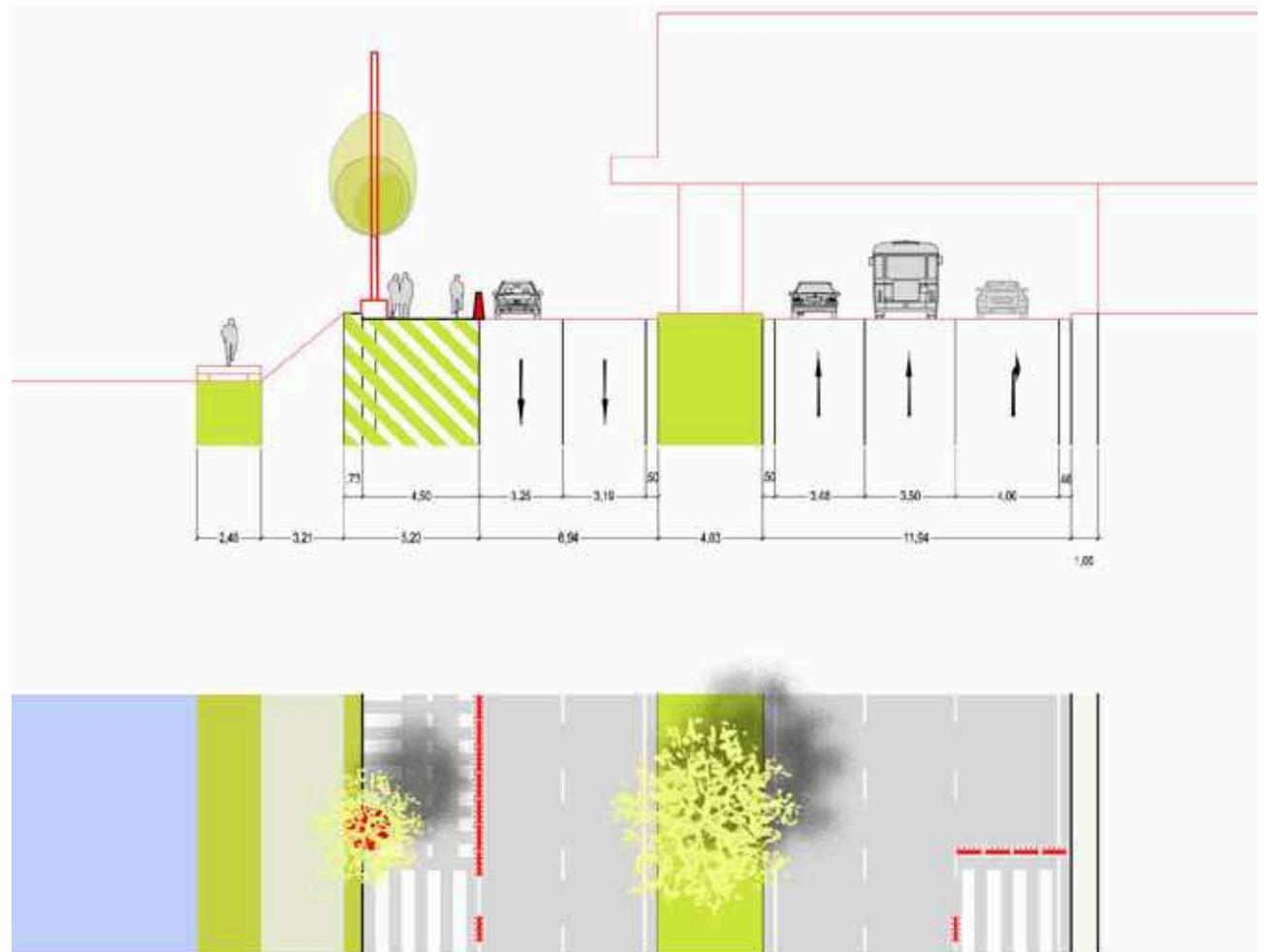
- **Aufheben der Busspur, separater Fahrradweg**
- **Rückbau einer Bushaltestelle**
- **Mittelinsel, Optimierung des Übergangs**
- **Oberflächen des Hafens bis Columbusstraße**
- **Umbau Rampe, bessere Orientierung und Organisation der Räume**
- **Durchlaufendes Holzsteg an der Hafenkante**
- **Baumpflanzung**



LÄNGSVERKNÜPFUNG

Probe durch temporäre Sperrung

Es wird ein Test durch temporäre Absperrungen der Busspur empfohlen, anhand dessen die verkehrlichen Folgen einer Fahrbahnreduzierung (Eingliederung der Busse in den Straßenverkehr) nachvollzogen werden können. Über Veranstaltungen auf den abgesperrten Flächen kann auf die Potentiale des Stadtraums an der Hafenkante des Alten Hafens aufmerksam gemacht werden. Ein beeindruckendes Beispiel für eine Sperrung eines bedeutenden Verkehrsknotenpunkt ist der Times Square in New York. Hier wurde nicht, wie in Bremerhaven vorgeschlagen, nur eine Spur reduziert, sondern eine gesamte Straße mit Erfolg gesperrt und den Bürgern zur Verfügung gestellt.



LÄNGSVERKNÜPFUNG

Probe durch temporäre Sperrung



Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Vision für die Stadt Bremerhaven dar. Sie sind übergreifend und vernetzend entwickelt und sollen eine Diskussion in der Stadt anstoßen. Ziel der Studie ist die Zusammenführung der Verknüpfungspotentiale zwischen Stadt und Hafen und daraus ein übergeordnetes Handlungskonzept zu entwickeln. Hierfür wurden die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Raum und die übergeordneten Handlungsfelder untersucht, um einen ineinandergreifenden Maßnahmenkatalog zu erstellen.

Für die Realisierung von Einzelmaßnahmen wird eine Prioritätensetzung der Maßnahmen vorgeschlagen um eine positive ganzheitliche Entwicklung der Innenstadt zu fördern und eine gemeinsame Diskussion aller Beteiligten anzustoßen.

Prioritätensetzung für die Maßnahmen

Es werden in dieser Studie eine große Zahl an Maßnahmen vorgeschlagen, die mit unterschiedlich hohem Aufwand verbunden sind und teilweise direkte und teilweise indirekte Wirkung auf eine optimale Verknüpfung des Hafens mit der Innenstadt haben. Die Maßnahmen werden daher in einem übergeordneten Lageplan zusammengeführt und in drei

Prioritätsstufen untergliedert. Für eine gemeinsame Weiterentwicklung der Maßnahmen sind je nach Detaillierungsgrad zusätzliche Prüfungen und intensive Abstimmungen in der Stadt und zwischen den Beteiligten erforderlich.

Erste Maßnahmen in Arbeitsbereichen II-IV

Es wird empfohlen, die Maßnahmen in den Arbeitsbereichen II-IV, also den Bereichen Hochschule/ Stadttheater, Columbus-Center und Zentrale Verknüpfungen als erstes zu realisieren, da diese eine direkte Verknüpfung zwischen Innenstadt und Hafen herstellen und sowohl für mögliche Synergien zwischen Tourismus und Einkaufsnutzungen am bedeutendsten sind.

Signaletik

Eine Orientierung kann bereits durch baulich unaufwendige Mittel, wie in der Signaletikstudie von 2012 erarbeitet, an der Ecke Am Alten Hafen, Ecke Lloydstraße und an den Eingängen zum Columbus-Center verbessert werden.

Innenstadt und Hafen an die Columbusstraße

Es wird empfohlen, die baulichen Veränderungen,

die eine Erweiterung der Fußgängerzone bis zur Columbusstraße und eine Vervollständigung der nutzbaren Hafenkanten durch eine Entwicklung einer Hafensperrmauer entlang der Columbusstraße kurzfristig umzusetzen. Durch diese Maßnahmen wird eine Akzeptanz der Zwischenzone zwischen Hafen und Innenstadt aufgebaut, die aktuell durch die Rückseitensituationen nicht vorhanden ist. Es können Zwischenziele geschaffen werden, die den Besucher zum Hafen, bzw. in die Innenstadt leiten.

Columbusstraße wird belebte Stadtstraße

Eine Längsverknüpfung entlang der Columbusstraße ist dringend erforderlich, um eine gute Anbindung der benachbarten Stadtteile Geestemünde und Mitte Nord an die Innenstadt und an den Hafen herstellen zu können. Insbesondere für den Fahrradverkehr ist, auch im Sinne des Radverkehrskonzeptes der Stadt, hier eine adäquate Verbindung sinnvoll und notwendig.

Es ist dringend zu empfehlen, die Columbusstraße, die aktuell die reine Funktion einer Verkehrsschleuse übernimmt, vom Elbinger Platz bis zur Lloydstraße zu einer attraktiven öffentlichen Stadtstraße umzubauen.

GESAMTPLAN - AUSBLICK 2030

