

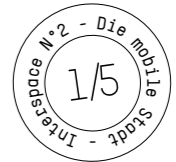
INTER\_  
SPACE



# Die mobile Stadt

INTER\_  
SPACE

# Die mobile Stadt



**Brief an die Studierenden** 4

**Vorwort** 6

## **Projekte**

**01 Blech weg** 9

**02 Zum anderen Ufer** 19

**03 Platz schaffen** 27

**04 Bremüse** 35

**Ausstellung** 43

# Brief an die Studierenden

Liebe Studierende, darf ich euch, nur für ein paar Zeilen, als „Statistische Tatsachen“ ansprechen? Die Statistik sagt über euch, ihr bleibt hier nicht, ihr haut nach dem Studium ab und zieht nach Hamburg, Leipzig oder Berlin, vielleicht auch nach Posemuckel. (Natürlich im Saldo, jede Einzelne bleibt vielleicht doch)

OK, junge Leute müssen sich den Wind um die Nase wehen lassen. Aber auch in Bremen gibt es Wind. Hier könnte man schon einiges auf die Beine stellen. Warum bleiben die schlaunen, gut ausgebildeten jungen Leute nicht in großer Zahl in Bremen?

Ich würde es wirklich gerne wissen. Die Hochschule ist so schlecht nicht. Das Projekt Interspace, bei dem ich kurz über den Zaun gucken durfte, macht schon was her. Da kommen die Leute zu euch ins Seminar, die bei uns in der Stadt beim Thema Mobilität ganz vorne am Rad drehen und sprechen mit Euch über ihre Sicht der Dinge. (Sogar ein echter Senator war dabei) Das gibt's wahrscheinlich nicht überall. Also, weil die Stadt nicht so groß ist, geht Einiges was anderswo nicht geht.

Auch die Gebaute Stadt hat was, das Buntentor z.B., oder Walle. Das Grün ist immer nur einen Katzensprung weg, geradeso wie das Wasser und die Dachlandschaften und die Wolken über'm Blockland. Im Großen und Ganzen geht es bei uns in Bremen ziemlich entspannt zu. Und man muss die Schultern nicht hochziehen, wenn's dunkel wird. Und dass ihr diese Qualitäten durchaus zu schätzen wisst, zeigen ja auch eure Arbeiten. (Und die Arbeiten der früheren Semester)

Was isses also? Manche sagen, hier ist nicht genug Platz zum experimentieren. Andere sagen es fehlt an gut bezahlter Arbeit, wieder andere behaupten, wenn das Viertel noch leer stehen würde, wie 1980, würde die Karawane der Umzugswagen bis zum Bremer Kreuz stehen. (So war es in Leipzig und Berlin)

Die Begründung, die mir am meisten einleuchtet ist ein Henne - Ei Argument. Die Jungen Leute gehen dahin wo die jungen Leute schon sind.

Was sind eigentlich für euch die Zeichen und Hinweise auf Orte wo ihr bleiben wollt? Worauf achtet ihr, wenn es gilt einen Stadtteil zu beurteilen? Wie entstehen aus Nachrichten über gelungene Partys, gute WG's, erschwingliche Wohnungen und erfolgreiche Start Up's geistige Visitenkarten von Städten in die man aufbricht, oder um die man einen Bogen macht? Und was davon findet ihr in unserer Stadt und was nicht?

Wir diskutieren in der Bremer Politik über Wachstum. Und ganz vordergründig geht es dabei um mehr Einwohner und mehr Arbeitsplätze. Idealerweise geht es darum die Stadt ein bisschen besser zu machen. Zukunftsfähiger, sozialer, ökologischer mit mehr Chancen auf ein gutes Leben. Über die gleichen Fragen denkt ihr in eurem Studium nach.

Wie geht kluge, moderne Mobilität? Wie können wir den ökologischen Fußabdruck der großen Bewegungsfreiheit verkleinern? Welches Versprechen kann die digitale Revolution für die Städte einlösen? Was schaffen die Erfinder und Unternehmerinnen und was kann / soll die Politik als Rahmenbedingung vorgeben? Wie muss also eine Stadt wachsen, wenn sie die Chancen nutzen und die Gefahren reduzieren will?

Eure Arbeiten nehmen das Thema auf. Aber, obwohl wir alle voll des Lobes sind, fertig seid ihr ja wohl noch nicht. Da stecken noch jede Menge Fragen drin, die dringend weiter untersucht werden sollten. Also wenn ihr denn eines Tages euren Bachelor oder Master habt, bleibt hier noch ein bisschen, zettelt etwas an, baut ein halbes dutzend Brücken über den Fluss, begrünt die Straßen, kultiviert die Brillkreuzung und sorgt für lecker Essen mit weniger Kilometern auf dem Teller.

Voller Vorfreude  
Robert Bücking



Information, Kommunikation, Bewegung und Begegnung – nie gab es mehr Mobilität von Menschen und Gütern, nie gab es vielfältigere Mittel zur Beförderung. Es treffen private und öffentliche Interessen aufeinander. Wie und von wem, an welchen Orten, in welchen Strukturen und mit welchen Systemen werden diese Interessenslagen ausgehandelt? Wo bieten sich Potentiale der immobilen und der mobilen Stadt, wo sind ihre Grenzen? Im fünften Turnus des interdisziplinären Kooperationsprojektes Interspace wurden erneut konkrete Gestaltungsvorschläge für die Stadtregion Bremen gesucht – für Infrastrukturen genauso wie für den öffentlichen Freiraum oder für urbane, bebaubare Restflächen zwischen, unter oder über den Infrastrukturen.

„INTERSPACE - Die mobile Stadt“ lautete auch der Titel der Ausstellung, die im Juni und Juli 2017 in der Markthalle Acht, am Domshof in Bremen zu sehen war. Eine Ausstellung mit vier Projektideen zur „mobilen Stadt“, die Studierende der Masterstudiengänge Architektur / Environmental Design an der Hochschule Bremen und Integriertes Design im Masterstudio Systeme und Strukturen der Hochschule für Künste gemeinsam und damit disziplinübergreifend entwickelten.

Die angehenden ArchitektInnen und DesignerInnen präsentierten ihre Ergebnisse einer Fachjury und stellten sich in der Markthalle zwei Wochen lang den Fragen der Bürgerinnen und Bürger.

Wie erobern wir uns die Straße zurück? Wo kommt unser Frühstück her? Wie komme ich über die Weser? Wie sieht Bremen ohne Autos aus? Das waren Fragen, die sich die Studierenden gestellt haben und für die sie Antworten erarbeitet haben, nachdem sie vertiefende Vorträge von Experten zur Mobilität erhalten hatten: so vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, der Radfahrinitiative BIKE IT!, der Bremer Straßenbahn AG, des Car-sharing-Anbieters Cambio und von Experten aus der Immobilienwirtschaft wie der Ortspolitik. Sie alle kamen ins Bremer Zentrum für Baukultur und gaben den Studierenden exklusiv Einblick und Anleitung.

Damit ist einmal mehr Wirklichkeit geworden, was das Format „Interspace“ beansprucht und wiederholt einfordert: Eine interdisziplinäre Plattform zu bieten für virulente Fragestellungen im öffentlichen Raum, die

in engem Austausch mit jenen erörtert werden, die politisch, wirtschaftlich, gesellschaftlich oder wissenschaftlich an diesen Themen arbeiten und Verantwortung tragen. An dieser Stelle gilt unser besonderer Dank an die Experten und Jurymitglieder des laufenden Turnus.

Wir freuen uns, dass inzwischen die Themen zu uns kommen, und dass die Hochschulen relevante Beiträge zu einem Diskurs über die Stadtentwicklung und den öffentlichen Raum leisten.

Die Studierenden haben nicht nur inhaltlich anspruchsvolle Projekte, sondern auch eine gestalterisch überzeugende Ausstellung entwickelt!

Mögen ihre Fragen und Vorschläge nicht nur Anstoß sein, sondern das Denken über Mobilität in Bremen nachhaltig beeinflussen.

Ulrike Mansfeld / Detlef Rahe

#### ~ Fachbeiträge

Manfred Glotz-Richter, *Referent für nachhaltige Mobilität, SUBV*

Hellena Harttung, *Leitung Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt*

Jens Joost-Krüger, *BIKE-IT, WFB*

Jutta Kirsch, *Cambio Car-Sharing*

Dr. Joachim Lohse, *Senator für Umwelt Bau und Verkehr*

Jens Lütjen, *Robert C. Spies Immobilien KG*

Katrin Weingarten und Volker Arndt, *BSAG*

#### ~ Jury

Robert Bücking, *baupolitischer Sprecher der Grünen*

Frau Nicole Hermes, *Cambio Car-Sharing*

Jens Joost-Krüger, *BIKE-IT, WFB*

Wilhelm Petry, *Stadtplanung, SUBV*

#### ~ Gäste

Anja Hartwigsen, *Markthalle Acht*

Kim Rebecca Hubben, *BSAG*





01



Kim Marise Denzer  
Annette Krüger  
Julia Meuter  
Dimitry Rogowski

# Blech weg. Anders Bewegen.

Wie sieht Bremen ohne Autos aus?





Im Jahr 2030 wird Bremen eine Stadt ohne Autos sein. Flächen, die heute von parkenden Autos besetzt werden, können anders genutzt werden. Das Stadtbild wird nicht mehr durch „stehendes Blech“ geprägt. Zugeparkte Straßenräume und Verkehrsschilder gehören der Vergangenheit an. Autonome Kleinfahrzeuge ersetzen die Großfahrzeuge des heutigen öffentlichen Nahverkehrs und den Individualverkehr. Diese neuen „Automobile“ nehmen Rücksicht auf Fahrradfahrer und Fußgänger.

Das Bremer Stadtbild wird bisher durch das Auto geprägt und zensiert. Die Ästhetik des Raumes ist zerstört. Basierend auf bestehenden technischen Entwicklungen wurde eine Zukunftsvision erarbeitet, die zeigt wie die Bremer weiterhin mobil sind und wie sich die Lebensqualität und das Lebensgefühl positiv verändern würden. Ein Anreiz zum Umdenken bzw. Weiterdenken wurde geschaffen. Das Fortschreiten der Entwicklung in der Digitalisierung und des autonomen Fahrens wird vorausgesetzt. Akteure wie Politik, Gesellschaft und Unternehmen müssen umdenken.

Das neue Mobilitätskonzept basiert auf den Bedürfnissen der Bremerinnen und Bremer, wie wir sie in Interviews erfahren haben. Die beiden Hauptfortbewegungsmittel sind die autonom fahrenden Kleinfahrzeuge und das Fahrrad. Ein Fahrradleihsystem und das All-Wetterfahrrad sind 2030 aus Bremen nicht mehr wegzudenken. Der Straßenraum ist nicht mehr in fest zugeordnete Fahrspuren getrennt, sondern intelligente Straßen revolutionieren den Verkehr.

Es muss nicht alles bleiben wie es ist, sondern es kann alles anders werden. Ein autofreies Bremen ist möglich, ohne auf Individualität und Freiheit verzichten zu müssen. Durch den freigewordenen Platz entsteht ein Mehrwert für die Allgemeinheit und ein beachtliches Entwicklungspotenzial. Ehemalige Parkflächen können bspw. zu Flächen für Urban Gardening, zur Erholung oder Begegnung umgenutzt werden.



Uhlandstraße

Schönhausenstraße







## Was passiert mit der Fläche 2030?

- 01 Räume zur Entfaltung
- 02 Flächen für Entspannung
- 03 Orte der Begegnung
- 04 Straße der Innovation





# Wie bewegt man sich in Bremen 2030?



**FAHRRADWELT 2030**  
01 Easy Click Station  
02 Wetterrad



**FAHRZEUGWELT 2030**  
03 ÖPNV-Kapsel  
04 On the run Kapsel  
05 Warentransportmodul



Blech weg

Blech weg





02



Nadine Ahlers  
Jan-Henning Laaser  
Annemarie Maciolek

# Zum anderen Ufer

Wie kommst Du über die Weser?





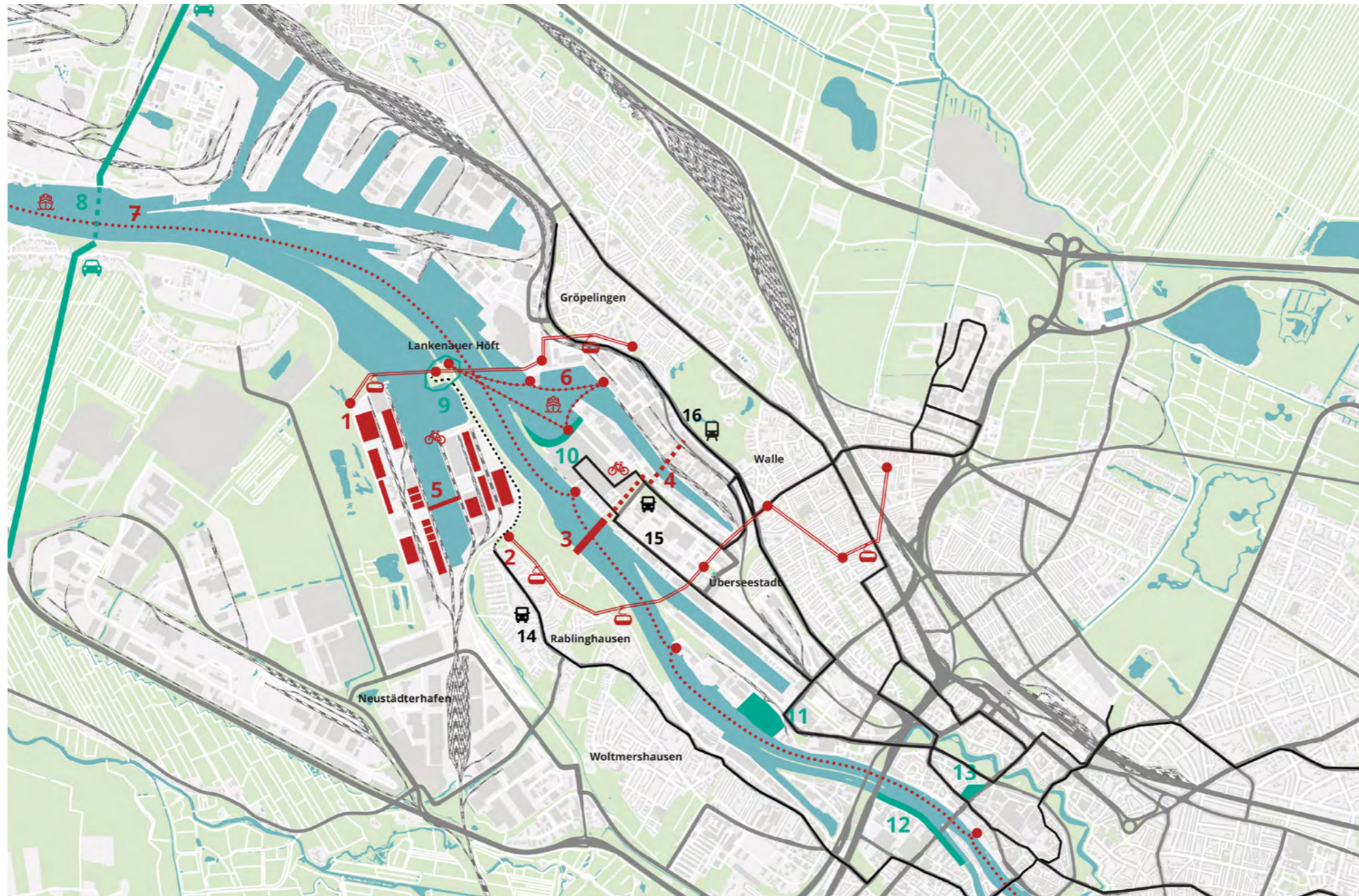


Bremen ist eine Stadt am Wasser und in ihrem Stadtbild von der Weser geprägt. Damit die Weser die Stadt nicht trennt, müssen Querungen geschaffen werden – zum Beispiel mittels Brücken oder Schiffsverkehr. Stadtteile, die sich an gegenüberliegenden Ufern befinden, sind nicht unbedingt Nachbarn. Eine ausgebaute Nahmobilität und Vernetzung über die Uferkanten hinaus kann Stadtteile näher zusammenrücken lassen. Dabei steht nicht nur die Verkürzung von Wegstrecken im Vordergrund, sondern die Stadtteile sollen mithilfe einer besseren Nahmobilität Potentiale schöpfen können und damit aufgewertet werden.

Zum anderen Ufer







- 1** Autobahnringchluss um Bremen durch Weseruntertunnelung der A 281
- 2** neue Nutzungsmöglichkeit für das Lankenauer Höfts
- 3** Strand in der Überseestadt Projekt „Weiche Kante“
- 4** 2018 frei werdendes Kellogg's-Gelände
- 5** Ausbau der Uferkante im Rahmen der Deicherhöhung
- 6** neue Nutzungsmöglichkeit für das Sparkassengelände am Brill

- 7** Bus 25 nach Rablinghausen und in den Sommermonaten zum Lankenauer Höft
- 8** Bus 20 vom Hauptbahnhof durch die Überseestadt nach Walle
- 9** Straßenbahnlinie 3 durch Walle nach Gröpelingen
- 10** Straßenbahnlinien 2 und 10 durch Walle nach Gröpelingen

- 11** urbane Seilbahnverbindung: Neustädter Hafen – Gröpelingen
- 12** urbane Seilbahnverbindung: Rablinghausen – Walle
- 13** Fußgänger- und Radfahrbrücke
- 14** Radwegung durch die Überseestadt und bewegliche Brücke über den Holzhafen
- 15** Fußgänger- und Radfahrbrücke
- 16** Neustädter Hafen als urbanes Gebiet mit Wohnraum
- 17** hoch getaktete kurze Fährverbindung
- 18** niedrig getaktete lange Fährverbindung

Derzeitig geplante Projekte, die die Mobilität in das nördliche Hafengebiet leiten und die Attraktivität steigern.

Bestehende Nahverkehrsverbindungen zwischen Rablinghausen, der Überseestadt, Walle und Gröpelingen.

Konzeptmaßnahmen für die Nahmobilität unseres Projektes.

Die Stephanibrücke und die Eisenbahnbrücke sind die letzten Querungsmöglichkeiten im westlichen Innenstadtbereich an der Weser. Im hinteren Gebiet Seehausen ist derzeit zusätzlich der Ringschluss durch den Autobahntunnel geplant. Dieser soll die Hauptverkehrsachsen entlasten, hat jedoch keine verbindende Funktion für die Stadtteile am Ufergebiet.

Der Neustädter Hafen, Rablinghausen und Woltmershausen auf der einen Uferseite haben keinerlei Beziehung oder Austauschmöglichkeit zur gegenüberliegenden Uferseite mit der Überseestadt und Walle. Auch die Nahmobilitätsmittel wie Bus und S-Bahn verbinden die Stadtteile nicht miteinander.

Eine Vernetzung der Gebiete kann wirtschaftliches Potenzial frei legen, mehr Leben & Kultur in den Stadtteilen fördern und den Wohnraum attraktiver machen. Die Stadtteile können von einem Austausch untereinander profitieren.

Damit dieser Mehrwert entsteht ist es wichtig mit den Querungen die Bewohner der Stadtteile anzusprechen und den Nahverkehr zu fördern. Es sollen keine neuen Schienen durch die Stadt entstehen, die eine trennende Wirkung haben können. Mit unserem Vernetzungskonzept sollen besonders der Fuß-, Rad- und öffentliche Nahverkehr gefördert werden. Die Mobilität soll zudem ein Erlebnis sein und dem Ufergebiet der Weser gerecht werden. Geplant ist eine Vernetzungsstruktur aus Fährverkehr, Radbrücke und Seilbahnlinien.





03



# Platz schaffen!

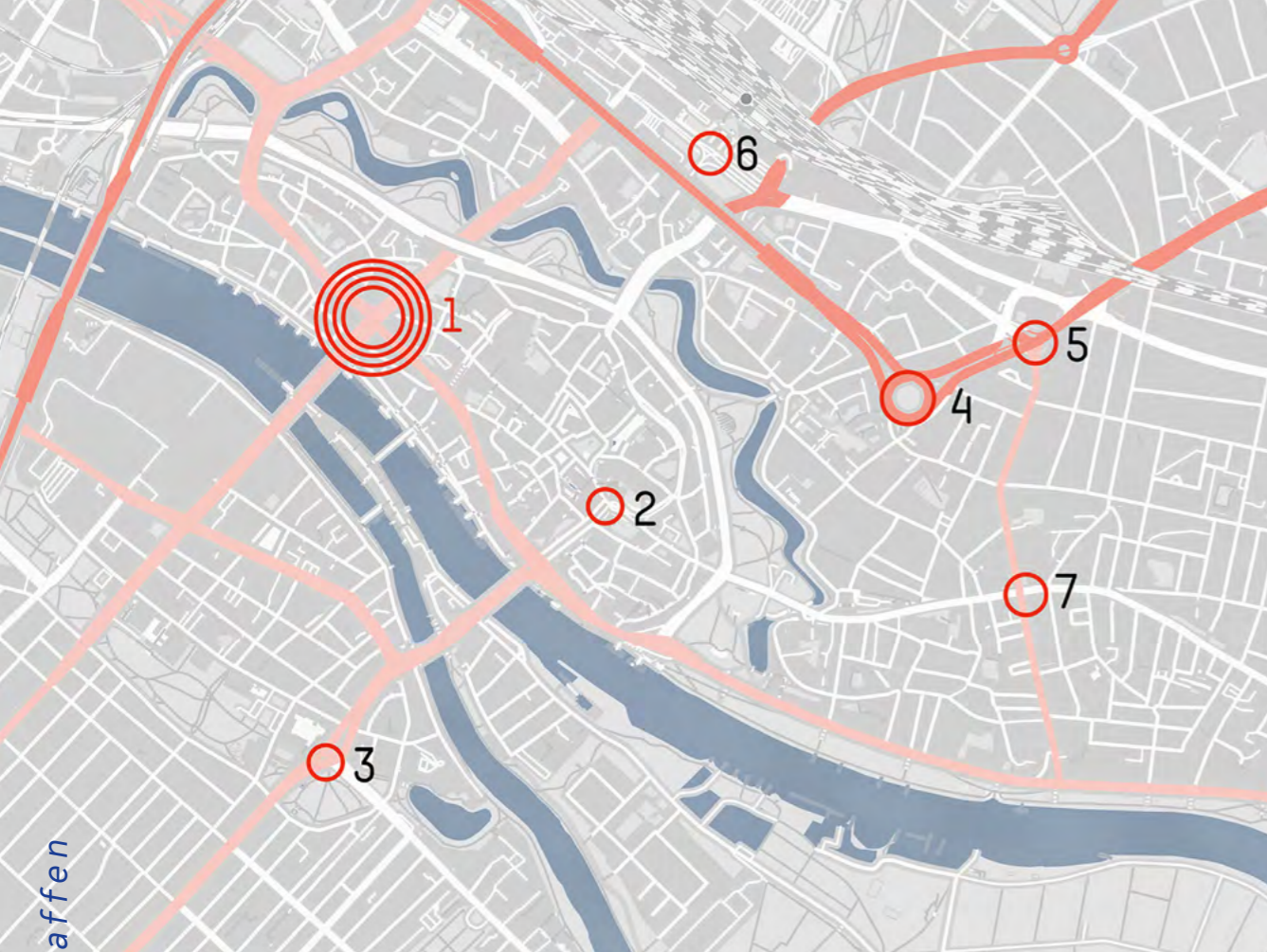
Wie erobern wir uns die Straße?

Carolina Guarnizo Caro  
Jens Koppe

Rote Ampeln, Stau, Gedrängel und Stress. Assoziationen des Autofahrens? Nein, Situationen denen sich jeder Fußgänger und Radfahrer ständig im städtischen Raum aussetzt. Der Mensch, ein Eindringling, ein Störfaktor und ein Hindernis in der autogerechten Stadt. Sollte öffentlicher Raum nicht ein Ort für Menschen sein? Ein Ort, der sich am Menschen orientiert und nicht auf Autoverkehrseffizienz getrimmt ist? Wie erobern wir uns die Straße zurück?







## S/M/L

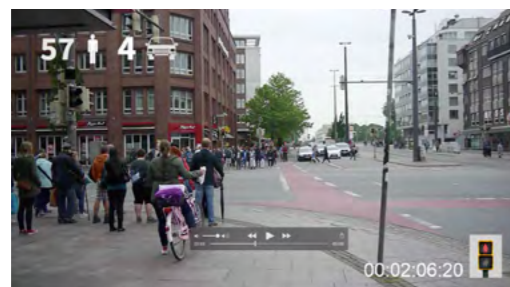
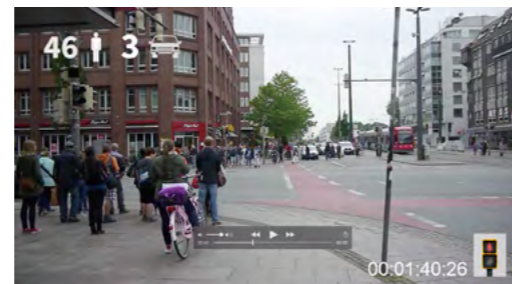
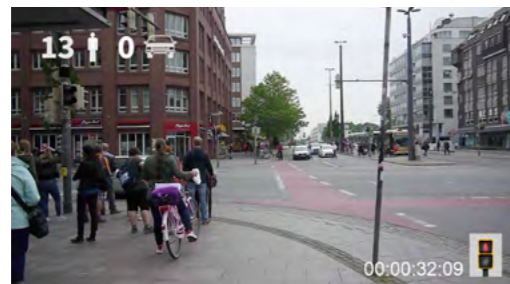
Um den Brill menschengerecht zu gestalten, schlagen wir 3 Varianten vor, die in S, M und L beschrieben werden:



In S werden für die Fußgänger Raum und Zeit geschaffen und damit die über 6 Minuten dauernde Umsteige- und Querungszeit durch Fußgängermarkierungen, die sich nicht dem rollenden Verkehr unterordnen, deutlich schneller, sicherer und flüssiger ermöglicht.

Platz schaffen

Platz schaffen



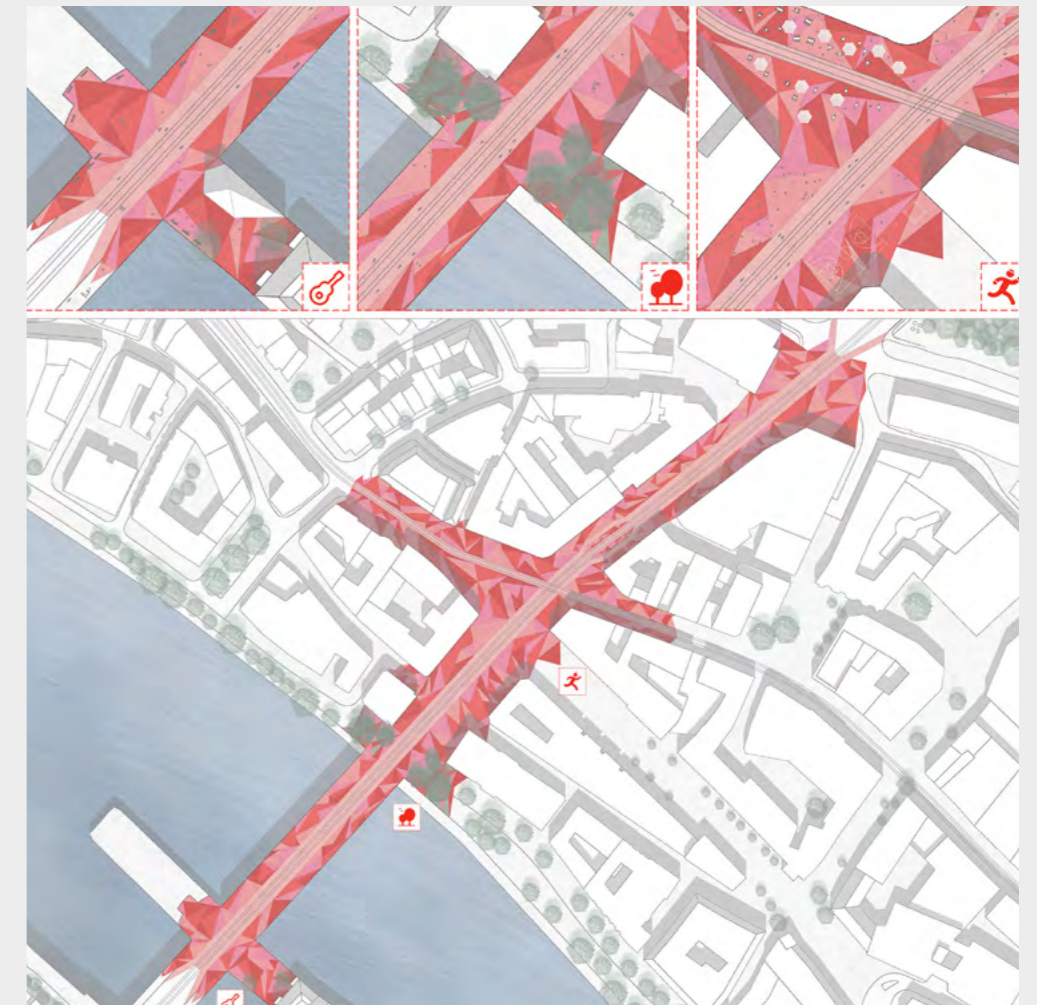
Die vorherrschende Hierarchie wird uns an innerstädtischen Kreuzungen vor Augen geführt. Bremer Beispiele hierfür sind die Knotenpunkte *Am Brill*, *Domsheide*, *Am Dobben*, *Sielwall*, *Leibnizplatz* und der *Bahnhofsvorplatz*.

Die Brill-Kreuzung, mit den anliegenden Qualitäten der Innenstadt, der Schlachte und des Teerhofes, wird durch die vorhandene Verkehre der Möglichkeit beraubt diese Qualitäten miteinander zu verbinden und so dem Menschen nutz- und erlebbar zu machen.





In M wird der Autoverkehr auf eine Spur je Richtung reduziert und so werden für Fußgänger und Fahrradfahrer breite Wege eröffnet. Durch Zusammenlegung der Haltestellen und durch eine erste Verknüpfung der vorhandenen Qualitäten mit dem neugewonnenen Raum werden neue stadträumliche Qualitäten geschaffen.



In L wird ein ganzer Innerstädtischer Bereich zur autofreien Zone erklärt. Die Brill-Kreuzung wird dabei durch die besondere Gestaltung zu einem Raum der Aufenthaltsqualität und Verbindungen schafft und so zu einem Ort für den Menschen und neues urbanes Leben.





# Platz schaffen

rote Ampeln, Stau, Gedrängel und Stress. Assoziationen des Autofahrens?  
ein, Situationen denen sich jeder Fußgänger und Radfahrer ständig im städtischen  
Raum aussetzt. Der Mensch, ein Eindringling, ein Störfaktor und ein Hindernis in der  
autogerechten Stadt. Sollte öffentlicher Raum nicht ein Ort für Menschen sein? Ein  
Ort, der sich am Menschen orientiert und nicht auf Autoverkehrseffizienz gerichtet  
ist? Wie erobern wir uns die Straße zurück?



Die vorherrschende Hierarchie wird einem vor allem an den  
herkömmlichen Kreuzungen vor Augen geführt. Drei Beispiele  
hierfür sind die Knotenpunkte Am Brühl, Domshof und Am  
Düben, Sankt Annen, Lebnitzplatz und der Markt.  
Der Brühl Kreuzung mit dem privilegierten Querschnitt der  
Innenstadt, der Sankt Annen und des Theaters wird durch die  
vorhandene Verkehrsstruktur die Möglichkeit besteht diese  
Qualitäten miteinander zu verbinden und so dem Menschen  
nutz- und erlebbar zu machen.

Jens Koppe / Carolina Guarnizo Caro

# Wie erobern wir uns die Straße





**Katharina Dacrés  
Johannes Eckhardt**

# Bremüse

**mobile Menschen – immobile Lebensmittel**

Bremüse beschreibt ein neues Verständnis der Nutzung städtischer Grünanlagen am Beispiel von Bremen. Je urbaner und dichter unsere Städte werden, umso mehr lässt sich eine Sehnsucht nach ruralen Atmosphären beobachten. Durch die Umwidmung öffentlicher Grünflächen zu Anbauflächen für Obst- und Gemüse können Städter einen neuen Bezug zu ihren Lebensmitteln, ihren Parks und anderen Grünräumen entwickeln. Obstwiesen und Beete direkt im Park um die Ecke – öffentlich finanziert und für alle zugänglich. Eine große Biodiversität, jahreszeitliche Erntemöglichkeit und die Atmosphäre des Schaffens, Entstehens und Wachsens bieten großartige Aufenthaltsqualitäten, Orte der Begegnung und des Austauschs. CO<sub>2</sub>-lastige Transportwege von Lebensmitteln, Verpackungsmüll und Lagerungen können vermieden werden. Durch Anbau, Ernte und Verzehr kann sich ein neues Bewusstsein für wertschätzenden Konsum entwickeln.

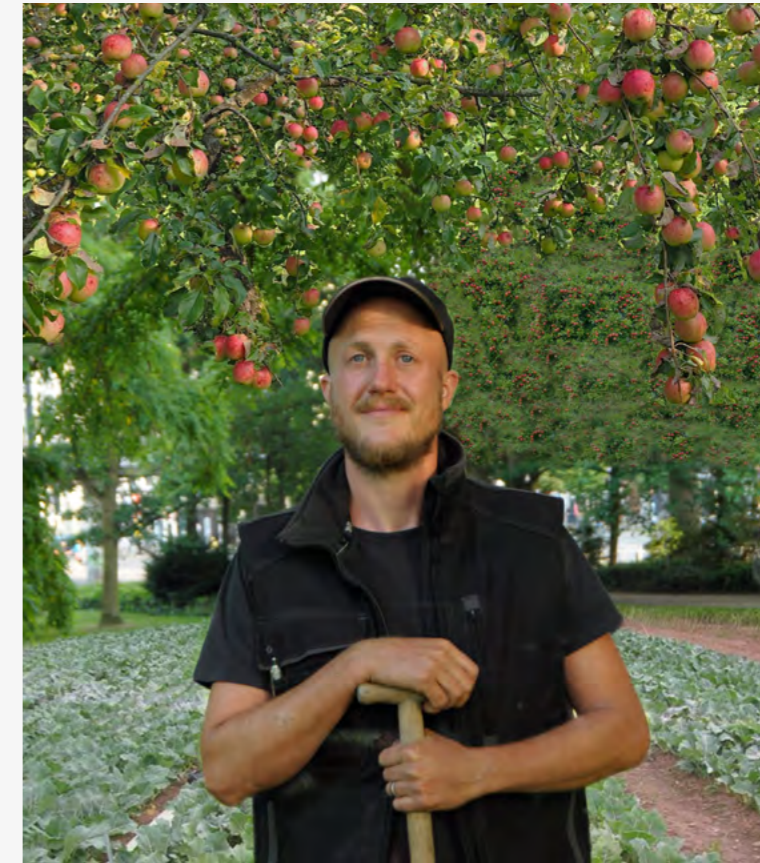






## Der Gärtner

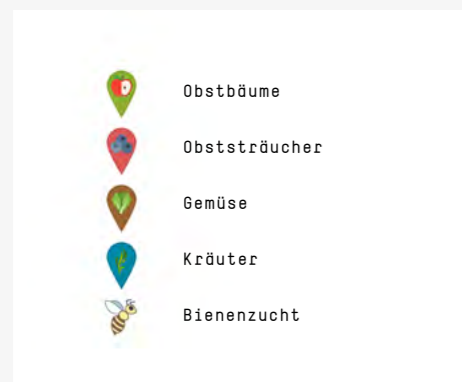
Interview (Auszug)



„Wir haben an eher ungepflegten Teilen des Parks begonnen. So hatte keiner das Gefühl, dass etwas Schönes zerstört wird. Diese unbeliebten Teile der Parks haben wir wieder aktiviert. Von diesen Flächen gab es so einige. Da saßen vorher nur sehr vereinzelt Leute. Jetzt ist hier wieder was los. Es gibt ja auch einiges zu entdecken und zu ernten.“

Alleine in den Wallanlagen gibt es 350 verschiedene Apfelsorten. Das hat den Vorteil, dass nicht alle Äpfel auf einmal reif werden. So können die Bremer quasi kontinuierlich ernten, im Mai geht es los mit den ersten Klaräpfeln und Ende November kann man sich noch die besonders späten Sorten pflücken.“

„Durch die öffentliche Finanzierung können wir ganz andere Prioritäten setzen, als es in der konventionellen Landwirtschaft möglich ist. Wir können zum Beispiel Pflanzen anbauen, die aus verschiedenen Gründen am Markt nicht bestehen können. Diese Ochsenherztomaten hier zum Beispiel überstehen lange Transportwege nicht gut, weil sie dabei zu sehr matschen würden. Und dabei sind die so lecker und auch so wahnsinnig schön anzusehen.“







„Auf dem Weg von der Schule nach Hause muss ich immer durch den Park. Manchmal esse ich dann Äpfel. Wenn ich Geld habe, kaufe ich mir dann auch mal was Süßes vom Kiosk. Erdbeeren und Himbeeren mag ich am liebsten. Wenn sie reif sind, gehe ich nicht zum Kiosk.“



2.311 Hektar des Bremer Stadtgebietes sind Grünflächen  
Würde man auf 1500 Hektar Obst und Gemüse anbauen, könnten 45% des Bremer Bedarfes gedeckt werden

Essen müssen wir alle, ziemlich viel sogar. Ungefähr 808 Tonnen Lebensmittel werden in Bremen täglich verzehrt. Diese unglaublichen Mengen werden jeden Tag in die Stadt hineingefahren. Mit Lkws und dann weiter verteilt mit kleineren Transportern. Zum Supermarkt und zurück nehmen viele das Auto. Die Umweltbelastungen, die dadurch entstehen sind enorm und müssten nicht sein. Während dieser große logistische Aufwand stattfindet, gibt es in Bremen sehr große Grünflächen. Wir schlagen eine Umnutzung dieser Flächen vor. Gemüsebeete und Obstwiesen anstelle von Rasenflächen und Zierpflanzen.

Bremen ist eine grüne Stadt und das ist wunderbar. Aber werden die Grünanlagen wirklich gut genutzt? Stellenweise schon, in einigen Teilen beobachtet man viele Passanten. Es gibt aber auch Bereiche in denen fast nichts los ist. Ganz vereinzelt sitzen Leute auf Bänken und es kommt mal ein Jogger vorbei. Parkanlagen sind Ausdruck von Wohlstand. Diese herrschaftliche Atmosphäre wird durch die Anlage von Nutzgärten durchbrochen. Die Grünflächen würden noch einmal anders in den Dienst der Bremer Bürger gestellt.

Auch jetzt werden die Parkanlagen gepflegt und das ist kostenintensiv. Lebensmittelproduktion wird auch jetzt schon mit unglaublich großen Summen in Form von Agrarsubventionen gefördert. Warum sollte es nicht möglich sein, in dieser Förderung neue Wege einzuschlagen? Mit einer öffentlichen Finanzierung wird die Möglichkeit geschaffen, anders als in konventionellen Betrieben zu arbeiten. Die Auswahl der Pflanzen, die angebaut werden, muss nicht nach Rentabilität erfolgen. Es entsteht ein Raum, in dem beispielhafter ökolo-

gischer Anbau möglich ist. Große Biodiversität und der Erhalt alter Sorten wären ein zusätzlicher Beitrag zum Gemeinwohl. Die Bremer hätten einen ganz neuen Anreiz, sich ins städtische Grün zu begeben. Mal schauen, ob die Johannisbeeren schon reif sind und den Rucola für das Abendbrot einsammeln. An den Strecken, die häufig passiert werden, können Früchte wachsen, die man sofort essen kann, wie Himbeeren. Oder man hält auf dem Weg zur Arbeit kurz an, um sich ein paar Birnen für die Mittagspause einzustecken. Bei einem sonnigen Ausflug zur Werderinsel kann man sich gleich mit dem Gemüse für die kommende Woche eindecken. Es gibt in Bremen viele Menschen, die mit wenig Geld auskommen müssen. Für diese Bremer kann es einen großen Beitrag zu mehr Lebensqualität bedeuten, eine Grundversorgung mit frischen guten Lebensmitteln zu haben.

Die Stadt schenkt mit diesem Konzept ihren Bürgern viel. Sie kann aber auch stark davon profitieren: Die Straßen könnten in erheblichem Maße entlastet werden. Der Verpackungsmüll, der mit dem Bremüse-Konzept vermieden wird, muss nicht entsorgt werden. Städter können sehen und lernen, wie Gemüse wächst und was wann Saison hat. Parks wären Orte für Aktivität, Austausch und ganz praktische Umweltbildung.





0 km

Mien Frühstück  
kummt ut Brem!

Ausstellung













03

# PLATZ SCHAFFEN!

**small**  
白 白 大 地



Um den Breit menschengerecht zu gestalten, schlagen wir 3 Varianten vor, die in **S**, **M** und **L** beschreiben werden. Dabei wird in der **Maßnahme S** die bis über 6 Minuten dauernde Überwege- und Querungzeit durch eine Querkreuzung deutlich schneller, sicherer und flexibler ermöglicht.

In der **Maßnahme M** wird dabei der Autoverkehr auf eine Spur je Richtung reduziert und so dem Fußgänger und Radfahrer mehr Platz gegeben. Außerdem wird durch eine Zusammenlegung der Haltestellen und durch eine erste Verknüpfung der vorhandenen Qualitäten mit dem angrenzenden Raum nicht nur das Umstiegen angenehmer gestaltet, sondern auch eine erste räumliche Verbindung dieser Qualitäten geschaffen.

Nur die **Maßnahme L** wird ein ganzer Innenstadtbereich als Fußgänger erklärt. Die Breit Kreuzung wird dabei durch die besondere Gestaltung zu einem Platz der Aufenthaltsqualität und Verbindung schafft und so zu einem Ort für den Menschen und echtes urbanes Leben.

**medium**  
白 大 地



**large**  
白 人 自 行 車



04

Wo kommt denn dein Frühstück her?







rens?  
städtischen  
ernis in der  
sein? Ein  
getrimmt

Wie erobern wir uns die Straße

Die vorherrschende Hierarchie wird einem vor allem an innerstädtischen Kreuzungen vor Augen geführt. Bremer Beispiele hierfür sind die Knotenpunkte Am Brill, Domsheide, Am Dobben, Selwial, Rumbertskreisel, Leibnizplatz und der Hof. Der Brill Kreuzung, mit den anliegenden Qualitäten der Innenstadt, der Schlichte und des Teerhofs, wird durch die vorhandene Verkehrsachse der Möglichkeiten bereichert diese Qualitäten miteinander zu verbinden und so dem Menschen nutz- und erlebbar zu machen.

### Zum anderen Ufer Szenarien zur Vernetzung von Stadtteilen

Bremen ist eine Stadt am Wasser und in ihrem Stadtbild von der Weser geprägt. Damit die Weser die Stadt nicht trennt, müssen Querungen geschaffen werden – zum Beispiel mittels Brücken oder Schiffverkehr. Stadtteile, die sich an gegenüberliegenden Ufern befinden, sind nicht unbedingt Nachbarn. Eine ausgebautere Nahmobilität und Vernetzung über die Uferkanten hinaus kann Stadtteile näher zusammenrücken lassen. Dabei steht nicht nur die Verkürzung von Wegstrecken im Vordergrund. Die Stadtteile können durch den Austausch untereinander profitieren.

1. Autobahnringchluss um Bremen durch Weserunterführung der A 101
2. Neue Nutzungsmöglichkeit für das Lankauer Areal
3. Strand in der Überseestadt Projekt „Weiße Kanäle“
4. 2018 freierwerdendes Kellerei-Gelände: Ausbau der Uferkante im Rahmen der Dechenhöfchen
5. neue Nutzungsmöglichkeit für das Sparkassengelände am Brill
6. Bus 25 nach Rablinghausen und in den Sommermonaten zum Lankener Hof
7. Bus 20 vom Hauptbahnhof durch die Überseestadt nach Walle
8. Straßenbahnlinie 3 durch Walle nach Gröpelingen
9. Straßenbahnlinien 2 und 10 durch Walle nach Gröpelingen

Projektleiter: Axel Ahrens, ungespartes Design mit Annette Mielke, Architektur AG Jan Henning Lüne, Architekturbüro

Derzeitige geplante Projekte, die die Mobilität in das nördliche Hafengebiet leiten und die Attraktivität steigern.











**Herausgeber**

Prof. Ulrike Mansfeld  
School of Architecture Bremen  
Fakultät Architektur, Bau und Umwelt  
Hochschule Bremen  
Am Neustadtswall 30  
28199 Bremen

**Leitung Kooperation Interspace**

Prof. Ulrike Mansfeld, *Hochschule Bremen und*  
Prof. Roland Lambrette, Prof. Detlef Rahe, *Hochschule für Künste Bremen*

**Gestaltung**

polynr.com

**Auflage**

150

**ISBN**

978-3-944140-17-9







9 783944 140179

