AUSGABE 7 | DEZEMBER 2021

MOBILDIALOG

Das Magazin

Grün und praktisch: Healthy Places

Quartiere der kurzen Wege liegen im Trend. Sie sollen Arbeit, Leben und Wohnen verbinden

Emissionsarmer Lieferverkehr

Ein Projekt an der Hochschule Bremerhaven will den regionalen Einzelhandel stärken

Kurt Zech im Gespräch über die Zukunft der City

Bremer Investor über stadtplanerische Herausforderungen und eine »Jahrhundertchance«

INHALT

04
TITELTHEMA
Grün und praktisch: Healthy Places
Visionen zur Stadt der attraktiven Quartiere

12
Kurzmeldungen
Neues zu Bremens erster »Klimabahn« und anderen aktuellen Themen

16
Die »Jahrhundertchance«
Interview mit Kurt Zech über die Zukunft und Entwicklung der City

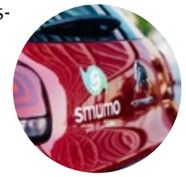
20
Mein Weg zur Arbeit

24
Baustelle im Westen
Die Bauarbeiten am Betriebshof Gröpelingen gehen erkennbar voran

26
Intime Kiste
Mobile Minihäuser

27
Impressum

18
Alternative zum Stellplatz
Neue Mobilitätsansätze für die Stadtteile

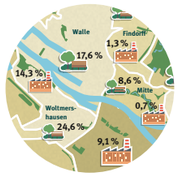


22
Linien 1 und 8
Im Bremer Süden wird in den kommenden Jahren das Straßenbahnnetz ausgebaut

25
Rätsel
Finde den Weg durch Bremen!

06
Bauen für morgen
Mit der Umwandlung ehemaliger Industrieflächen entstehen neue, nachhaltige Wohngebiete

10
Interview
Prof. Dr.-Ing. Benjamin Wagner vom Berg von der Hochschule Bremerhaven zu nachhaltiger Verkehrslogistik



14
Infografik

EDITORIAL

Der Blick nach vorn

Auch wenn die Covid-19-Pandemie Bremen und umzu bei Veröffentlichung dieses Magazins fest im Griff hat, so braucht es bei einigen Themen Weitsicht. Schließlich ist die Entwicklung von Stadt und Mobilität oftmals eine Frage von Jahrzehnten. Zu sehen ist dies derzeit in Huchting, wo fast 50 Jahre nach den ersten Ankündigungen Mitte der 1970er-Jahre jetzt die Linie 1 über das Roland-Center hinaus verlängert wird.

Es sind also Geduld und Ausdauer vonnöten, wenn eine Großstadt wie Bremen ihre Quartiere neu denken und mit einem leistungsfähigen, bequemen, schnellen und zuverlässigen Personennahverkehr erschließen will. Grund genug, diese Themen frühzeitig zu beleuchten.

Wir finden es spannend, einmal einen Blick auf die anstehenden Veränderungen in Bremen zu werfen. Die Entstehung von »Healthy Places« beispielsweise, Plätze also, die Arbeit, Wohnen und Leben gut miteinander verbinden.

Einer dieser Orte der Veränderung wird ohne Frage die Bremer Innenstadt sein. Wir befragen dazu Investor Kurt Zech und lassen uns seine Vision einer ganzheitlichen City schildern.

Doch nicht nur das. Wir schauen uns auch bei einem Forschungsprojekt zur Logistik mit Lasten-E-Bikes in Bremerhaven um und werfen einen Blick auf Tiny Houses – Miniimmobilien, die künftig gemeinsam mit den Eigentümer:innen sogar umziehen können.

Wir freuen uns über Feedback und Ideen für zukünftige Magazine. Schreiben Sie uns an: mobildialog@bsag.de

Andreas Holling

GRÜN UND PRAKTISCH

Wie sich das Bild der Stadt durch die neuen Quartiere verändern kann

Die »10-Minuten-Stadt«, die »15-Minuten-Stadt« oder vielleicht die »kompakte Stadt«? Welchen Namen man ihr auch immer geben will, gemeint ist immer das Gleiche: eine Stadt oder Quartiere der kurzen Wege. Alles lässt sich bequem und umweltschonend in wenigen Minuten erreichen. Eine Vision, wie sie inzwischen auch Politiker:innen für Bremen entworfen haben.

Die kompakte Stadt solle einen »Mix aus modernem Arbeiten, gesundem Leben mit E-Mobility und dem Schrebergarten auf dem Dach, Wellness- und Wohlfühloasen« bieten, so fasst es Thomas Beyerle zusammen. Der Geschäftsführer der Catella Property Valuation GmbH mit Lehrstuhl an der Hochschule Biberach und langjähriges Mitglied des Urban Land Institute (ULI) weiß zugleich um die Trägheit der praktischen Umsetzung derartiger Stadtentwicklungen und um die Schere zwischen dem Anspruch der Weltverbesserung und der Ertragsverbesserung aus Investorensicht.

Auch in Bremen entstehen zurzeit gleich an mehreren Orten neue Quartiere. Vor allem ehemalige Industriestandorte werden umgewandelt. Wohnen, Leben und Arbeiten vereint in mehr oder weniger direkter Nachbarschaft.

Ob die Zeit der »Schlafstädte« vorbei ist und ob es die tagtäglich in die Stadt pendelnden Menschen aus den Gemeinden im Speckgürtel künftig wieder nach Bremen zurückzieht? Das wird die Zukunft zeigen.

Aufmacher

WENN QUARTIERE SICH NEU ERFINDEN

Healthy Places zum Wohnen, Arbeiten und Leben

Es geht um nichts weniger als die Schaffung einer lebenswerteren Stadt. Nach der bundesweiten Entwicklung einzelner grüner Gebäude hat das Thema in den vergangenen Jahren an Strahlkraft gewonnen. Heute steht die Entwicklung regelrechter »Gesundheits-Quartiere« im Fokus. Und so entstehen zunehmend (Wohn-)Quartiere unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit. Es gilt, urbane Infrastrukturen als sogenannte Healthy Places aufzubauen – auch in Bremen.

Wir halten uns fast ausschließlich in Räumen auf – in Innenräumen wie auch in Stadträumen. Wie wir uns dabei fühlen, hängt maßgeblich davon ab, wie diese Räume beschaffen sind. Nicht erst seit der »Generation Y« und den Babyboomer:innen suchen immer mehr Menschen ein Wohn- und Arbeitsumfeld, das einer gesundheitsorientierten Lebensweise entspricht, so das Urteil von Immobilien-Researcher:innen. Kein Wunder, fühlen wir uns im Grünen oder auf einem Kopfsteinpflaster-Platz mit schönen Fassaden und lebendigen Straßencafés doch viel wohler, als in einer Betonwüste zwischen nackten, abweisenden Neubaufassaden.

Identitätsstiftende Orte im Blick

Dieses Wohlfühlen sollen im Rahmen urbaner Stadt- und Quartiersentwicklungen die sogenannten Healthy Places bieten. Beispiele dafür sind unter anderem das Quartier am Frankfurter Mainufer oder die revitalisierte Destination »Bikini Berlin«. Aber auch identitätsstiftende Orte wie das Bremer »Tabakquartier« und die grüne »Überseeinsel« an der Weser könnten zukünftig als Beispiele für bessere Nachhaltigkeit dienen.

»Ein attraktiver, abwechslungsreicher Stadtraum ist Grundvoraussetzung für ein aktives öffentliches Stadtleben und gerade im Zuge der Nachverdichtung unerlässlich, um für Bewegung und Ausgleich zu sorgen«, heißt es beim Urban Land Institute in Deutschland, abgekürzt ULI. Dort ist man unter der Leitung von Sabine Georgi seit Längerem engagiert, Immobilienentwicklungen und das menschliche Wohlbefinden sowie die Gesundheit stärker zu verknüpfen.

»Neue Balan« als Pilotprojekt

Im Jahr 2015 wurde erstmalig die Auszeichnung für die Kategorie »Building Healthy Places« vergeben. Gewürdigt wurde der Unternehmergeist von Maximilian Freiherr von der Leyen und seine Quartiersentwicklung »Neue Balan« auf einem früheren Industrieareal von Infineon. Er habe es verstanden, aus einem abweisenden Gelände einen offenen Campus mit Lebensqualität und Wohlfühlfaktor zu schaffen. Von der Leyen ist Vorstand der Allgemeinen Südboden Grundbesitz AG. Diese investiert in gewerblich geprägte Immobilien für den eigenen Bestand.

»Die Besonderheit bei unseren Arealen ist der umfassende Ansatz, den wir verfolgen«, so von der Leyen. Neben den architektonisch hochwertigen Gebäuden und dem Mietermix sind das seinen Angaben zufolge zum Beispiel eine attraktive Freiflächengestaltung, Investitionen in Kunst auf dem Areal, Nahversorgung und Gastronomie sowie Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Ausbildungseinrichtungen und Hochschulen. Ein 50 Meter langer Pool steht als Ausgleich für lange Arbeitstage zur Verfügung und dient am Wochenende auch als Chill-out-Area und Ort der Begegnung. »Unser Vorteil ist, dass wir nicht vorrangig Kapitalmarktprodukte entwickeln müssen«, gibt von der Leyen allerdings freimütig zu. So könnten sichtbare Freiräume geschaffen werden.

Die kompakte Stadt als Ziel

Die Gesundheitswirtschaft als Wachstumsmarkt und Megatrend kommt dem Anliegen der Healthy Places zugute. »Die Integration dieses Themenblocks wird die Immobilienbranche in den kommenden Jahren massiv fordern, entsprechende urbane Infrastrukturen aufzubauen«, sagt Thomas Beyerle, von der Hochschule Biberach.

Beyerle nennt die kompakte Stadt, also ein urbanes Quartier der kurzen Wege mit einem guten Mix aus modernem Arbeiten, gesundem Leben mit E-Mobility und dem Schrebergarten auf dem Dach, Wellness- und Wohlfühloasen als Ziel. Beyerle weiß zugleich um die Trägheit der praktischen Umsetzung derartiger Stadtentwicklungen und um die Schere zwischen dem Anspruch der Weltverbesserung und der Ertragsverbesserung aus Investorensicht.

»Ein attraktiver, abwechslungsreicher Stadtraum ist Grundvoraussetzung für ein aktives öffentliches Stadtleben.«

Sabine Georgi vom Urban Land Institute in Deutschland

New York als Paradebeispiel

Das Projekt »High Line« in New York gilt nicht nur Beyerle als Paradebeispiel und Vorbild gelungener urbaner Revitalisierung. Über eine Länge von etwas mehr als 2,3 Kilometern schlängelt sich die High Line in 7,5 Metern Höhe durch die West Side Manhattans. Als die Hochbahn in den 1930er-Jahren errichtet wurde, konnten die Güterzüge teilweise direkt in die Fabriken und Lagerhäuser der ehemaligen Gewerbegebiete Meatpacking District, West Chelsea und Hell's Kitchen/Clinton einfahren. Die Bahntrasse selbst ist seit 1980 ungenutzt und stand einst kurz vor dem Abriss. Zwischen 2009 und 2019 wurde die hochgelegene Trasse zu einem Park umgestaltet. Viele der Bestandsgebäude sind darüber hinaus mittlerweile in trendige Galerien, Restaurants und Boutiquen oder teure Büro- oder Wohnflächen umgewandelt worden.

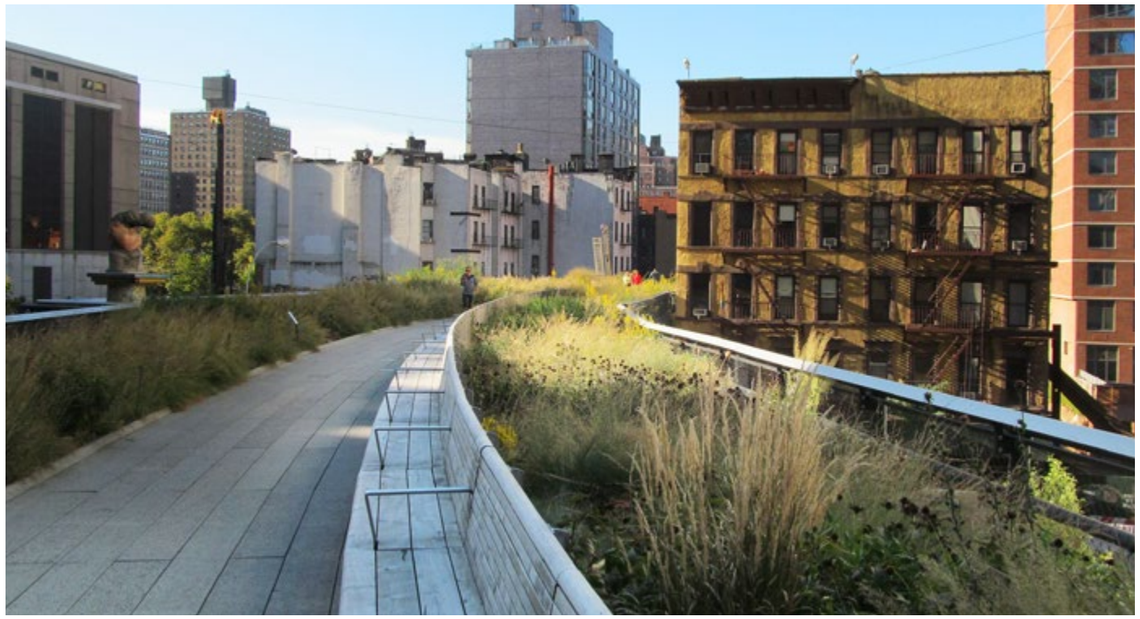
Wie rechnen sich aber Investitionen in die Gesundheit gleichermaßen für Stadt, Investor und Unternehmen? Laut Beyerle ist das im Rahmen der politisch gewollten »kompakten Stadt« der Zukunft eine übergeordnete planerische Herausforderung. Anders formuliert: Wenn schon neue Quartiere entwickelt werden, warum nicht nachhaltiger und mit spürbar verbesserter Aufenthaltsqualität. Das heißt mit mehr Gestaltungsvielfalt, mehr öffentlichen Räumen, mehr Bewegung und Mobilität.

Ohne Environmental Social Governance (ESG) – gemeint ist der Dreiklang aus Umwelt, Soziales und Unternehmensführung – wird in Zukunft nicht mehr viel funktionieren. So lautete ein Tenor auf der nach zwei Jahren Corona-Pause erstmals wieder vor Ort stattfindenden Immobilienfachmesse Expo Real in München.

Im Wechselspiel von Wohnen, Arbeiten und Konsumieren in einem immer kleineren Radius denke die Immobilienwirtschaft aber leider in Teilen häufig immer noch zu sehr in Beton und mit

»

Bild: Visualisierung des neu entwickelten Kellogg-Geländes



Blick auf Einzelobjekte, meint Hochschullehrer Thomas Beyerle mit einem durchaus kritischen Blick auf seine Branche.

Best Practice in Bremen: Überseeinsel und Tabakquartier

Bei neuen Mix-used-Projekten wie dem städtebaulichen Sahnestück »Überseeinsel« in Bremen, früheres Industriareal des Frühstücksflockenproduzenten Kellogg's, sollen Autos in den »Speckgürtel« des Quartiers verbannt werden. So will es der private Investor Dr. Klaus Meier. Grün arbeiten und grüne Mobilität sollen im Tabakquartier zusammengehören – inklusive Mobilitätshäusern. »Für die Bereiche Mobilität und Heizung erwarten wir, dass wir 80 bis 85 Prozent der Energie aus Windkraftanlagen bereitstellen können.«

Im ersten Schritt ab dem Jahr 2022 sollen 1.200 Wohneinheiten in Wurfweite zur Weser für Senior:innen, Student:innen, junge Familien und Gutverdienende entstehen. Die Rede ist von einem Gesamtinvestitionsvolumen von etwa 750 Millionen Euro bis zum Jahr 2030.

Viel Wind für Bremens neues Großprojekt Überseeinsel

Das zu entwickelnde Grundstück auf 15 Hektar ist Teil eines insgesamt 41,5 Hektar großen Areals, das zugleich als letztes Sahnestück in der Gestaltung der Bremer Überseestadt gilt. Kindergärten, Schulen, Parks, Reihenhäuser, gehobenes und studentisches Wohnen, ökologisch, lebendig und urban mit kreativer Szene und Einzelhandelsevents sollen bei der Entwicklung den Anfang machen.

Investor Meier denkt beispielsweise auch daran, über Quartiersgaragen die Mobilität zu zentralisieren. »Darüber hinaus stellen wir für die aufkommende E-Mobilität Ladesäulen zur Verfügung und planen auch ein integriertes Carsharing-System«, so Meier. Aufgrund der guten Anbindung des Quartiers an den öffentlichen Personennahverkehr, des gut ausgebauten Radwegenetzes und der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt sei er sehr optimistisch, den Bedarf nach privaten Pkw senken oder vielleicht sogar obsolet machen zu können. Ihm schwebe eine Lebensweise vor, die insbesondere Familien als künftige Bewohner:innen des Quartiers ansprechen soll. Im besten Falle sei das Ergebnis ein CO_2-freies Quartier.

Klaus Meier ist als Gründer und Aufsichtsratschef der wpd AG, die auf der ganzen Welt Windparks plant, entwickelt und betreibt, ein Macher im Hintergrund. Dass sich der 54-Jährige jetzt aber auch der Stadtentwicklung annimmt, ist neu. Beraten wird Meier unter anderem von Jens Lütjen, Geschäftsführer des überregionalen Beratungsunternehmens Robert C. Spies, der als Vermittler des Grundstückes mit am Tisch saß.

Weitere Bremer Projektentwickler mit internationaler Größe wie die Zech Gruppe sind ebenfalls vor Ort mit Bauprojekten im Plan. Kurt Zech investiert rund 300 Millionen Euro in einen Entwurf der Cobe Architects (Kopenhagen und Berlin). Entstehen soll am Europahafenkopf in der Überseestadt auf 75.000 Quadratmetern eine urbane Mischung aus Wohnen und Arbeiten, Gastronomie und Kultur, wie sie auch für die Überseeinsel geplant ist.

Das »Tabakquartier«: Vom Produktionsstandort zum bunten Quartier

Wo einst bis zu 6.000 Mitarbeiter:innen bei der Martin Brinkmann AG in der damals größten Tabakfabrik Europas arbeiteten, soll ebenfalls ein neues Quartier zum Wohnen, Arbeiten und zur Freizeit entstehen. Der private Investor Justus Grosse Real Estate GmbH plant über rund sechs Jahre ein Gesamtinvestment von circa 600 Millionen Euro. Knapp 15 Fußballfelder groß ist das Quartier, auf dem in den nächsten vier Jahren ein buntes Quartier neuer Lebens- und Arbeitswelten entstehen soll.

Die Standortvorteile liegen auf der Hand, erzählt Clemens Paul, geschäftsführender Gesellschafter des Bremer Projektentwicklers Justus Grosse. Innenstadt- und Wesernähe sowie echter historischer Industriecharme sollen revitalisiert und um Neubauten ergänzt werden. Entstehen soll so bis 2026 ein buntes Quartier neuer Lebens- und Arbeitswelten.

Auf einer Nutzfläche von rund 160.000 Quadratmetern arbeiteten Ende der 1930er-Jahre Tausende »Brinkmänner und -frauen« für die Martin Brinkmann AG. Für sie gab es sogar ein Schwimmbad. Genau hier plant Paul im Team Wohnungen und Büros mit Parks, Eventlocation, Gastronomie, Theater, Hotel, Kindergarten, Fitnessstudio und innovativen Mobilitätskonzepten.

»Vorhandene Infrastrukturen wie öffentlicher Nahverkehr und Supermärkte warten nur darauf, wachgeküsst zu werden«, so Paul. Noch dazu sei das Gebiet in hohem Maße identitätsstiftend.

»Die vorhandenen Infrastrukturen warten nur darauf, wachgeküsst zu werden.«

Clemens Paul, geschäftsführender Gesellschafter Justus Grosse

Als erster Neubau wurde mit »MOBI 1« das erste der drei künftigen Mobilitätshäuser noch 2020 im Tabakquartier eröffnet. Im Angebot: rund 270 Pkw- und 200 Fahrradstellplätze. Zum Konzept gehören außerdem Car- und Bikesharing-Modelle.

Soziale Kommunikation im Quartier

Alexander Künzel, ehemaliger langjähriger Vorstandsvorsitzender der Bremer Heimstiftung, sieht auch das Thema Altenhilfe eingebettet in die Stadtentwicklung der Zukunft. Healthy Places sind für Künzel nämlich nicht nur Orte wie der öffentliche Dachgarten, die grüne Ruheoase oder gesunde Baustoffe. Sie sind auch Orte, wo soziale Kommunikation vorbildlich umgesetzt wird. Bremen sei Trendsetter des Quartiersgedankens, meint Künzel, und bezieht sich damit unter anderem auf die zehn bislang geschaffenen Stiftungsdörfer der Heimstiftung in nahezu allen Stadtteilen.

Es gehe um neue Formen des Miteinanders, sagt Alexander Künzel. Als Aushängeschild und Musterprojekt nennt er das »Haus im Viertel« inmitten des Ostertors, wo vom Kindergarten bis zur Demenzbetreuung das Leben zwischen Jung und Alt in einem überschaubaren Wohnviertel stattfindet. Netzwerke vom Kindergarten- bis ins hohe Alter seien vorteilhafter als die »Käseglocke« des klassischen Altenheims, so Künzel.

Nur wenige Leuchtturmprojekte

Architekt Daniel Bormann bleibt allerdings skeptisch bei der kurzfristigen Durchsetzbarkeit der Healthy Places angesichts einer Immobilienbranche, die im Zweifel nur so viel investiere, wie nötig sei. Noch gebe es nur wenige Leuchtturmprojekte, dabei gehe es doch ganz simpel darum, statt der Gebäude mehr den Menschen mit seinen Bedürfnissen und Wünschen nach vorn zu stellen, so Bormann.

Hans-Jörg Werth

Bild links: Ehemalige Güterbahnstrecke in Manhattan

Bild rechts: Klaus Meier, Gründer und Aufsichtsratschef der wpd AG

Interview

Nachhaltige Verkehrslogistik

Same Day Delivery – ein Forschungsprojekt an der Hochschule Bremerhaven will den regionalen Einzelhandel stärken

Die Mobilität in der Metropolregion Nordwest soll nachhaltiger und umweltfreundlicher gestaltet werden. Unterstützt mit Geldern aus den Förderfonds der Länder Bremen und Niedersachsen haben die Hochschule Bremerhaven und die Erlebnis Bremerhaven GmbH das Projekt »R3 – Resilient, Regional, Retail in der Metropolregion Nordwest« gestartet. Ein Ziel: gezielte Lieferverkehre für den regionalen Einzelhandel und die Vermeidung unnötiger Emissionen. Ein entscheidender Vorteil gegenüber Onlineriesen wie Amazon sei, dass die Ware bereits im jeweiligen Ladengeschäft lagert, also lediglich noch die »letzte Meile« transportiert werden muss, erklärt Projektleiter Benjamin Wagner vom Berg im Interview.

Zur Person:

Dr.-Ing. Benjamin Wagner vom Berg ist Professor für Informations- und Kommunikations-Technologien der außerbetrieblichen Logistik an der Hochschule Bremerhaven. Als Projektleiter von »R3« konnte er bereits über 40 Einzelhändler:innen sowie andere Unternehmen aus der gesamten Metropolregion zum Mitmachen bewegen.

Herr Wagner vom Berg, Schnelligkeit ist heute das A und O beim Warenversand. Was planen Sie mit Ihrer lokalen, digitalen Handelsplattform?

Die vielen Einzelhandelsunternehmen in einer Region sind wie ein großes Warenlager direkt vor der Haustür. Das lässt sich in einem Hybrid-Ansatz auch online hervorragend vermarkten. Wenn sich Unternehmen mit logistischer Kompetenz und der Einzelhandel am Standort zusammentun, können die Prinzipien der Nachhaltigkeit, Fairness und Regionalität in optimaler Weise bedient werden. Schließlich gilt es, den stationären Einzelhandel, der durch die Pandemie noch mehr unter Druck geraten ist, mit praktikablen und innovativen Prozessen zu stärken. Im Vorgängerprojekt »NaCl – Nachhaltige Crowdlogistik« haben wir bereits Same Day Delivery in einer dreimonatigen Pilotphase praktiziert. Transportaufträge, die bis 14 Uhr eingegangen sind, wurden noch am selben Tag ausgeliefert.

Dafür brauchen Sie die Bereitschaft und die Daten der teilnehmenden Einzelhändler:innen?

Wir haben bereits mündliche und schriftliche Zusagen von über 40 Einzelhändler:innen aus Bremerhaven und der gesamten Metropolregion Nordwest, vom Gemüsehändler:innen über den Buchhandel bis zum Bekleidungshaus.

Die Meinung und Erfahrung möglichst vieler Unternehmer vor Ort und natürlich auch der Konsument:innen ist wichtig. Mehrere Studierende finden aktuell bereits im Rahmen ihrer Abschlussarbeiten mithilfe von Befragungen heraus, welche Anforderungen beide Zielgruppen an eine regionale Onlineplattform stellen. Aufgrund dieser stetig auszubauenden Datenbasis soll dann die neue IT-Plattform konzipiert werden.

Können Sie das Projekt etwas detaillierter beschreiben?

Der Einkauf im Internet ist in der Corona-Krise noch stärker angestiegen, zugleich geraten unsere lokalen Händler:innen immer mehr in Bedrängnis, die finanziellen Einbußen sind zum Teil existenzbedrohend. Hier wollen wir als Hochschule in Zusammenarbeit mit regionalen Anbietern wie dem Logistikdienstleister Weser Eilboten innerhalb von zwei Jahren ein digitales Konzept für den Einzelhandel entwickeln.

Letztlich geht es darum, ein Angebot zu schaffen, das eine maximale Akzeptanz und Marktdurchdringung bei Händler:innen und Kund:innen gleichermaßen ermöglicht.

Was sind die größten Hürden?

Es geht nicht nur um Daten, sondern auch bei dem einen oder der anderen um Sorgen, aufgrund eigener technischer Probleme oder mangelnder Integrationsmöglichkeiten in das eigene Warenwirtschaftssystem. Hier müssen wir früh unterstützend helfen. Auch das Thema Bezahlung ist für manche Händler:innen eine technische Hürde. Im Rahmen der sogenannten »Customer Experience« müssen wir uns schließlich mit den Großen messen lassen.

Was heißt das für das »R3«-Projekt?

Die Strukturen vor Ort sind vorhanden, der Handlungsdruck ist groß. Der Ausstoß an Kohlendioxid durch Lieferfahrzeuge globaler Onlineanbieter in der City steigt bei gleichzeitig schlechten Arbeitsbedingungen, während lokale Anbieter das Nachsehen haben.

»Nützlicher Effekt ist, dass das lästige Einkaufstütenschleppen entfällt und damit das Bedürfnis, mit dem Pkw in die Stadt zu fahren.«

Deshalb legen wir im Projekt »R3 – Resilient, Regional, Retail in der Metropolregion Nordwest« unseren Fokus ergänzend auf die Konzeption wesentlicher Cloud-Services, um die Nutzung für die regionalen Unternehmen möglichst effizient zu gestalten.

Dabei ist neben Bremerhaven, Bremen und Oldenburg auch der ländliche Raum, zum Beispiel die Wesermarsch, im Fokus, wo auch gezielt ältere Menschen beziehungsweise Menschen mit körperlichen Einschränkungen bedient werden sollen. Mit den vorhandenen Daten lassen sich – in die Zukunft gesprochen – dann weitere Services generieren, wie die umweltschonende Belieferung beispielsweise durch Hol- und Bringservices für Gesundheits- und Seniorenzentren. Das Ziel ist letztlich eine intelligente Güterlogistik, kombiniert mit einem nachhaltigen Mobilitätskonzept.

Warum beispielsweise nicht bequem shoppen und sich anschließend die verschiedenen Einkäufe gebündelt per E-Mobilität an die Haustür bringen lassen? Nützlicher Effekt ist, dass das lästige Einkaufstütenschleppen entfällt und damit das Bedürfnis, mit dem Pkw in die Stadt zu fahren.

Sie planen ganz aktuell die Eröffnung eines »Allgemeinladens«?

Richtig. Ein unter diesem Arbeitstitel geplantes Ladengeschäft soll eine Art Türöffner in die breite Bevölkerung sein und durch die physische Präsenz unsere IT-Plattform bekannt machen und fördern. Wir bewerben quasi die Angebote verschiedener Händler:innen im kleineren Rahmen vor Ort. In einem Präsentationsraum in zentraler Innenstadtlage im Columbus Shopping Center Bremerhaven werden die Produkte damit sichtbar – und zukünftig auch bestellbar. Die Aktion wird von der Erlebnis Bremerhaven GmbH initiiert und gefördert.

In der Pilotphase wollen wir den Betrieb zunächst durch studentische Hilfskräfte gewährleisten. Auch können Informationen direkt per QR-Code abgerufen und später Bestellungen ausgeführt werden. Wenn Sie so wollen, handelt es sich dabei um ein Schaufenster zur Außenwelt.

Das Interview führte Hans-Jörg Werth

»Online first« für Bremerhavener Einzelhändler:innen

Seit Jahren verzeichnet vor allem der global agierende Onlinehandel immense Zuwachsraten, während vor Ort in der lokalen Wirtschaft immer weniger Waren über den Tresen gehen. Dabei belastet die Warenzustellung über weite Strecken die Umwelt und die Verkehrssysteme.

»Im Vergleich zu den großen Onlineplattformen lassen sich durch die geplante Digitalisierung nachhaltige Versorgungs- und Logistikstrukturen etablieren, die zu einer Reduktion von Emissionen und zur Verkehrsvermeidung beitragen«, beschreibt Wagner vom Berg einen großen Vorteil des »R3«-Projektes. R3 steht für »Resilient, Regional, Retail«.

Neben der Rytle GmbH als Logistiksystemanbieter sind der Verlag der Nordsee Zeitung mit der Logistiktochter Weser Eilboten als Vermarktungs- und Logistikpartner sowie die Citipost Nordwest GmbH & Co. KG an Bord – weiterhin zahlreiche Unternehmen, Verbände und Kommunen aus der gesamten Metropolregion Nordwest. Bei einer erfolgreichen Einführung in der Metropolregion könne das Projekt als Blaupause für andere Regionen dienen und die regionalen Wirtschafts- und Versorgungsstrukturen dauerhaft verbessern, so Wagner vom Berg.

Die Stadt Bremerhaven fördert über die Erlebnis Bremerhaven GmbH das Projekt mit 50.000 Euro, gemeinsam mit dem Geld weiterer Partner und der Metropolregion Nordwest stehen 181.000 Euro zur Verfügung.

Mehr Informationen hierzu gibt es unter: www.handel-nachhaltig.de

KURZMELDUNGEN

Klimabahn fährt durch Bremen

Die Klimaerwärmung hat Folgen für die Menschen auf der ganzen Welt. Um dieses Thema ins Bewusstsein der Bremer:innen zu bringen, fährt seit Kurzem die »Klimabahn« durch die Hansestadt. Das Fahrzeug vom Typ »Nordlicht« veranschaulicht mit einem Farbverlauf von Blau zu Rot die Erwärmung der Erde seit der vorindustriellen Ära um 1850 bis heute. Zudem gibt sie einen Ausblick auf die drohende Klimakrise, wenn die Erderwärmung ungebremst weitergeht. Entwickelt haben die »Klimabahn« die Scientists for Future (S4F). Der im März 2019 gegründete Zusammenschluss von Wissenschaftler:innen will nicht nur über die Klimakrise informieren, sondern auch dazu beitragen, die Gesellschaft dadurch zu nachhaltigerem Handeln zu bewegen. Die Bahn selbst fährt wie alle Straßenbahnen der BSAG mit Ökostrom. »Aus ökologischer, aber auch sozialer Perspektive ist die Aufgabe an unser Unternehmen eindeutig gestellt«, betont BSAG-Vorstand Matthias Zimmermann. »Unser Ziel war und ist es, ein klimaneutrales, bezahlbares und attraktives Mobilitätsangebot anzubieten. Nur so lässt sich die Lebensqualität der Stadt Bremen verbessern – und unser Klima nachhaltig schützen.«

Infos und den Flyer zum Download gibt es unter:
https://de.scientists4future.org/die-klimabahn/

Mit dem BSAG-JobTicket WK-Bike nutzen

Seit mehr als drei Jahren öffnen die gelben MIA- und MIAplus-Karten nicht nur die Türen von Bussen und Straßenbahnen, sondern auch die Schlösser der WK-Bikes in Bremen und umzu. Und das sogar ohne zusätzliche Kosten – für 30 Minuten pro Ausleihe. Jetzt gilt dieses Angebot auch für Inhaber:innen eines JobTickets der Bremer Straßenbahn AG (BSAG). Sie können die silberfarbenen Leihräder für eine halbe Stunde pro Ausleihe ohne weitere Gebühren nutzen – auch mehrmals am Tag.

Wer ein Job- oder ein MIA-/MIAplus-Ticket besitzt, profitiert künftig aber nicht nur von günstigen Leihkonditionen. Auch die Fahrradinspektion in der Werkstatt von WK-Bike am Hauptbahnhof (Am Bahnhofsplatz 14a, 28195 Bremen) gibt es dann für 25 Euro statt für 40 Euro.

JobTicket- und MIA-/MIAplus-Ticket-Inhaber:innen müssen vor der ersten Fahrt einmalig ihre Karten- und Kundennummer mit ihrem Account bei WK-Bike – beziehungsweise beim Partner nextbike – verknüpfen. Eine Registrierung ist darüber hinaus auch online unter www.wk-bike.de sowie über die Hotline unter der Rufnummer 0421 / 3671 3671 möglich.

Ein »Nordlicht« für daheim

Ende September 2020 rollte das erste »Nordlicht« durch die Hansestadt. Seitdem werden es wöchentlich mehr. Nun können sich Straßenbahn-Enthusiast:innen und »Nordlicht«-Fans die modernen Fahrzeuge mit ihrem markanten Design nach Hause holen – als Modell in der Spurweite H0.

Die österreichische Modellbaufirma Halling hat jeweils zwei Standmodelle sowie zwei Modelle mit Antrieb, Beleuchtung und Digitalschnittstelle aufgelegt. Im Design unterscheiden sich die Bahnen ebenfalls. Optisch auffallend ist die Bahn Nummer 3201. Sie trägt den bekannten Schriftzug »Moin, ich bin neu hier!«, der das erste der insgesamt 77 Fahrzeuge schmückte.

Noch vor Weihnachten sollen die Modelle in den Kundencentern der BSAG erhältlich sein. Wer schnell ist, profitiert bis zum 24. Dezember 2021 von einer Sonderaktion: Die Standmodelle kosten dann 219 statt 259 Euro und die Modelle mit Antrieb 269 statt 299 Euro. Außerdem verlost die BSAG unter allen Käufer:innen fünfmal die Möglichkeit, ein großes »Nordlicht« selbst zu steuern.

Die Modelle sind nur in limitierter Anzahl verfügbar. Mehr Informationen und eine Reservierungsoption per E-Mail für das Wunschmodell gibt es unter: modelle.bsag.de

Infopoint in Huchting eröffnet

Im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in Huchting haben die Projektpartner im Roland-Center einen Infopoint eingerichtet. Interessierte Huchtinger:innen erfahren hier montags, mittwochs und freitags jeweils zwischen 10 und 17 Uhr alles Wissenswerte rund um den Ausbau.

Aktuelle Informationen gibt es zudem online unter: www.linie1und8.de

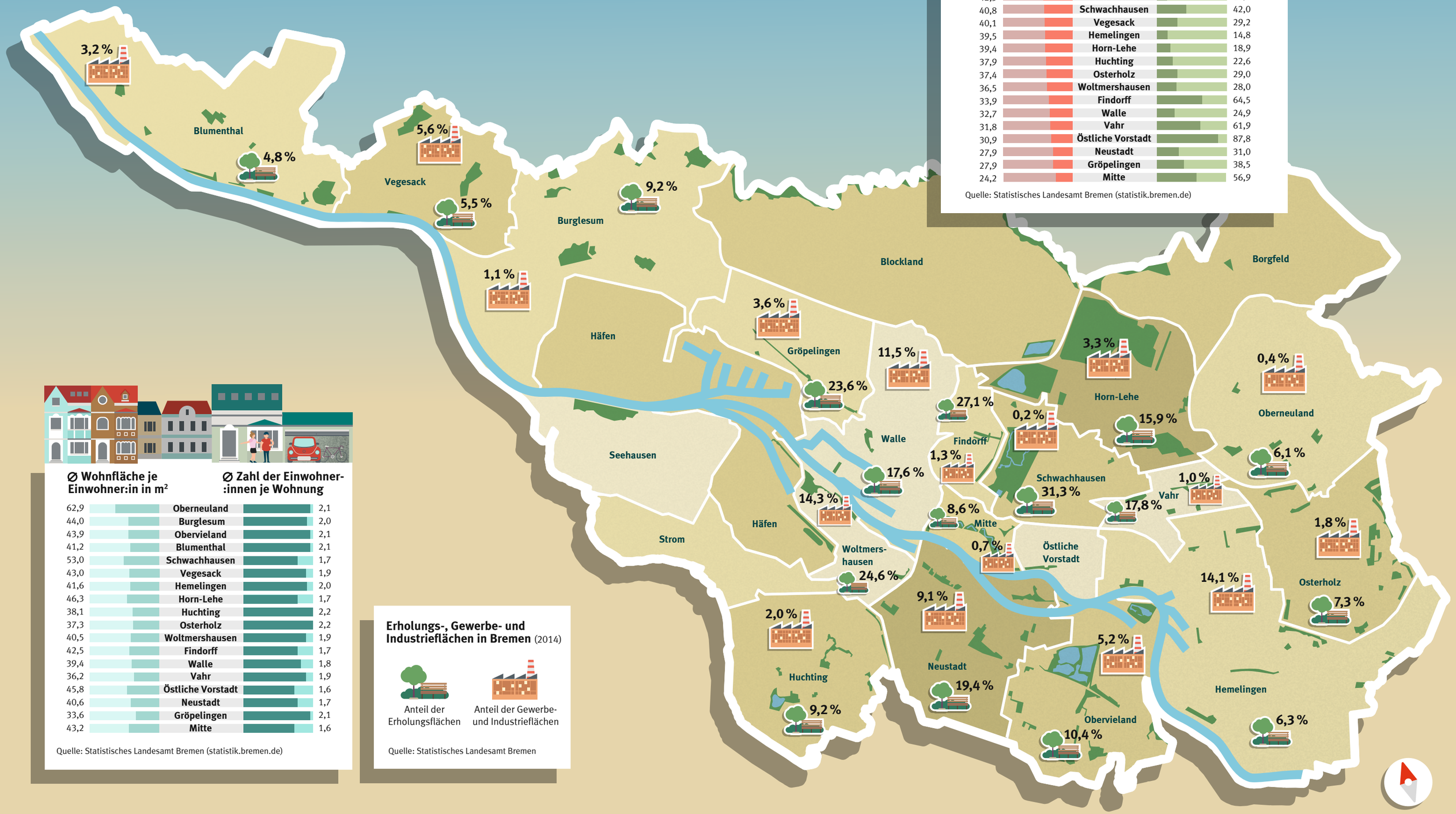
3G-Regel im ÖPNV

Seit 24. November 2021 gelten in allen Bussen und Straßenbahnen der Bremer Straßenbahn AG aufgrund einer neuen gesetzlichen Vorschrift zusätzliche Vorgaben zum Infektionsschutz. Fahrgäste müssen dann grundsätzlich die sogenannte 3G-Regel erfüllen und eine FFP2- beziehungsweise medizinische Maske tragen. Werden diese Vorgaben nicht erfüllt, entfällt der Anspruch auf Beförderung. Verstöße können darüber hinaus mit einem Bußgeld geahndet werden. Diese Maßnahmen wurden von Bund und Ländern als Schutz vor einer weiteren Ausbreitung des Coronavirus beschlossen.

Die sogenannte 3G-Regel steht als Abkürzung für »geimpft, genesen oder getestet«. Als getestet gelten dabei alle, die mit einem Antigen-Schnelltest oder einem PCR-Test negativ auf das Coronavirus getestet wurden. Der Schnelltest darf zum Zeitpunkt der Kontrolle maximal 24 Stunden alt sein. Selbsttests sind in diesem Fall nicht zulässig. Von der 3G-Regel ausgenommen sind Kinder unter 6 Jahren sowie Schüler:innen mit einer gültigen Schulbescheinigung.

Die grüne Stadt

Die Berliner Morgenpost hat in einem Deutschlandvergleich vor fünf Jahren für Städte einen Vegetationsindex berechnet. Dabei landete Bremen auf Rang 51 – hinter Krefeld und vor Essen. Wir haben uns einmal die Daten des Statistischen Landesamts angeschaut und daraus eine Karte für die Hansestadt erstellt.



Zahl der Pkw pro 100 Einwohner:innen		Einwohner:innen je Hektar
k. A.	Oberneuland	7,4
43,3	Burglesum	12,8
42,5	Obervieland	25,3
42,3	Blumenthal	14,3
40,8	Schwachhausen	42,0
40,1	Vegesack	29,2
39,5	Hemelingen	14,8
39,4	Horn-Lehe	18,9
37,9	Huchting	22,6
37,4	Osterholz	29,0
36,5	Woltmershausen	28,0
33,9	Findorff	64,5
32,7	Walle	24,9
31,8	Vahr	61,9
30,9	Östliche Vorstadt	87,8
27,9	Neustadt	31,0
27,9	Gröpelingen	38,5
24,2	Mitte	56,9

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (statistik.bremen.de)

Ø Wohnfläche je Einwohner:in in m²		Ø Zahl der Einwohner:innen je Wohnung
62,9	Oberneuland	2,1
44,0	Burglesum	2,0
43,9	Obervieland	2,1
41,2	Blumenthal	2,1
53,0	Schwachhausen	1,7
43,0	Vegesack	1,9
41,6	Hemelingen	2,0
46,3	Horn-Lehe	1,7
38,1	Huchting	2,2
37,3	Osterholz	2,2
40,5	Woltmershausen	1,9
42,5	Findorff	1,7
39,4	Walle	1,8
36,2	Vahr	1,9
45,8	Östliche Vorstadt	1,6
40,6	Neustadt	1,7
33,6	Gröpelingen	2,1
43,2	Mitte	1,6

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (statistik.bremen.de)

Erholungs-, Gewerbe- und Industrieflächen in Bremen (2014)

Anteil der Erholungsflächen

Anteil der Gewerbe- und Industrieflächen

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Interview

Antrieb und Treibstoff für die Bremer Innenstadt

Der Bauunternehmer Kurt Zech über die »Jahrhundertchance« neuer innerstädtischer Planungen in der Hansestadt

Der Unternehmer Kurt Zech will kräftig in die Bremer Innenstadt investieren, das Parkhaus Mitte abreißen und die Fläche zusammen mit dem Karstadt-Gebäude und der Kaufhof-Immobilie neu entwickeln. Über all dem steht jedoch die Frage nach einem ganzheitlichen Konzept für die zukünftige Bremer Innenstadt.

Herr Zech, die Neugestaltung der Bremer Innenstadt gilt als zentrale stadtplanerische Herausforderung der kommenden Jahre. Wie sieht Ihre Vision einer zukunftsfähigen Innenstadt aus?

Kurt Zech: Die Anforderungen an Innenstädte haben sich stark verändert. Wir können die Zukunft nicht mit den Modellen von gestern planen. Was brauchen Innenstädte heute, um echte Anziehungskraft zu entfalten? Wir müssen Bremen auch für junge Menschen und für neue Unternehmen attraktiv machen. Da spielt die Innenstadt eine wichtige Rolle. Ich glaube, die Antwort auf die Frage, wie die Innenstadt zukunftsfähig wird, liegt weder im reinen Einzelhandel noch in Immobilien. Bei Autos geht es im Moment auch nicht darum, die Karosserien zu optimieren, sondern darum, neue Antriebe und neue Treibstoffe zu entwickeln. Ich frage mich, was ist der neue Antrieb und Treibstoff für die Bremer Innenstadt? Um erste Antworten darauf zu finden, haben wir bereits 2018 eine fünftägige »Ideenmeisterschaft #MitteBremen« durchgeführt.

Worum ging es genau bei dieser »Ideenmeisterschaft #MitteBremen«?

Wir haben gemeinsam mit anderen Grundstückseigentümern und gemeinsam mit der Stadt verschiedenste Experten zur »Ideenmeisterschaft #MitteBremen« eingeladen, um zukunftsfähige Strategien für die Innenstadt zu entwickeln. Dabei ging es darum, wofür Bremen in Zukunft stehen kann und was eigentlich typisch Bremen ist. In dieser Woche sind viele wertvolle Ansätze entstanden. Bremen steht vor der Aufgabe, die Hälfte der gesamten Innenstadt neu zu gestalten. Das ist eine Jahrhundertchance. Eine große Verantwortung und kein reines Immobilienthema, sondern eine gesamtstädtische Aufgabe, bei der alle Player der Stadt zusammenspielen müssen. Wir brauchen eine übergeordnete Vision dafür, was für eine Innenstadt wir eigentlich haben wollen.

»Bremen steht vor der Aufgabe, die Hälfte der gesamten Innenstadt neu zu gestalten. Das ist eine Jahrhundertchance.«

Eine zentrale Rolle spielt(e) die von Ihnen geplante »City-Galerie«. Braucht Bremen überhaupt ein Einkaufszentrum?

In Bremen haben wir es in den letzten Jahren verpasst, ein Einkaufszentrum in der Innenstadt zu bauen. Heute sind wir sehr froh, dass das nicht passiert ist. Der Einzelhandel hat sich grundlegend verändert. Unsere alten Rezepte, Flächen an Einzelhändler zu vermieten, sind überholt. Ich frage mich, was jetzt kommt. Welche Modelle tragen in Zukunft? Ganz sicher ist es kein neues Einkaufszentrum, und so möchte ich auch nicht verstanden werden. Der Name »City-Galerie« ist auch nicht von uns initiiert. Es wird noch viel Wasser die Weser herabfließen, bis die Grundlagen in einem so komplexen Projekt mit vielen Beteiligten gelegt sind. Aber ich bin optimistisch, dass wir die Antworten finden werden.

»In Bremen haben wir es in den letzten Jahren verpasst, ein Einkaufszentrum in der Innenstadt zu bauen. Heute sind wir sehr froh, dass das nicht passiert ist.«

Wie wird sich Bremen in den kommenden digitalen Einkaufswelten präsentieren müssen?

Bremen hat einiges zu bieten, was andere Städte nicht haben. Beispielsweise den schönen historischen Stadtkern, der teilweise zum Weltkulturerbe gehört. Außerdem profitiert Bremen von dem Wunsch vieler Menschen, in der Stadt zu leben und gleichzeitig ein entspanntes Leben zu führen. Stichwort: Stadt der kurzen Wege.

Wenn man Stadtplaner, Architekten, Immobilienexperten fragt, sind sich die meisten einig, dass der Einzelhandel der Zukunft Begegnungsstätten mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen muss. Die Innenstädte von heute und morgen müssen zum Verweilen einladen. Es braucht Angebote für Unterhaltung, guter und abwechslungsreicher Gastronomie. Inwieweit dies mit digitalen Angeboten verknüpft sein wird, kann ich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen. Ganz sicher bin ich mir: In der Innenstadt brauchen wir echtes Leben.

Sie nennen Ihr neues Firmendomizil, den Europahafenkopf, und die Straße Marterburg im Schnoorviertel sowie das Universum als mutige Beispiele Bremer Stadtentwicklung. Warum?

Mit dem Europahafenkopf schaffen wir ein neues und starkes Stück Bremen mit hoher Aufenthaltsqualität für unsere Mitarbeiter, Anwohner und Nachbarn. Unseren Mitarbeitern können wir modernste Arbeitsplätze bieten, verknüpft mit Mobilitätsangeboten, wie zum Beispiel Carsharing, Leihfahrrädern, und einer hervorragenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. In den beiden Loft-Häusern vermieten wir 338 attraktive Wohnungen. Und in den Erdgeschossen entsteht ein guter Mix aus gastronomischen Angeboten und individuellen Läden zur Nahversorgung. Insgesamt wird der Europahafenkopf viel öffentlichen Wohlfühlraum plus attraktive Angebote für alle Menschen bieten, die dort arbeiten und leben.

Das Interview führte Hans-Jörg Werth

Zur Person:

Kurt Zech, Jahrgang 1957, ist Bremer Bauunternehmer und Immobilienentwickler. Er ist Vorstand der Zech Group SE, die auch weit über Bremens Grenzen hinaus Wohn-, Gewerbe- und Logistikimmobilien baut, entwickelt und betreut. In der Überseestadt entsteht derzeit am Europahafenkopf sein neues Firmendomizil.

ALTERNATIVE ZUM STELLPLATZ

Die Hansestadt will Vorreiterin für neue Mobilitätsansätze in den neu entwickelten Quartieren werden

In Bremen einen Parkplatz für sein Auto zu finden, ist in manchen Stadtteilen schon heute nicht einfach. Neue, große Bauvorhaben erhöhen den Parkdruck zusätzlich. Abhilfe soll hier das sogenannte Stellplatzortsgesetz schaffen. Mit seiner Hilfe sollen alternative Mobilitätsangebote in der Hansestadt gefördert werden.

Bis zum Jahr 2020 wollte Bremen 6.000 private Pkw durch Carsharing von der Straße holen. Ein politisches Ziel, das mit rund 6.500 Pkw sogar noch etwas übertroffen wurde. Und noch eine Zahl stimmt positiv: Im Mai dieses Jahres konnten erstmals 20.000 Carsharing-Nutzer:innen vermeldet werden – das erklärte Mindestziel im Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Hansestadt.

Anreiz für Mobilitätsangebote

Rebecca Karbaumer dürften diese Zahlen gefallen. Die Referentin für Nachhaltige Mobilität bei der Bremer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau ist Ansprechpartnerin für Investoren mit Bauabsichten. Sie sagt: »Die Bremer Bauordnung schafft von vornherein Anreize für die Integration von Mobilitätsangeboten bei neuen Baukonzepten.«

Wie wichtig Carsharing bei diesen Angeboten ist, zeigt eine einfache Rechnung: Aktuell ersetzt ein Carsharing-Pkw rund 16 private Autos auf Bremens Straßen. Insgesamt 500 Carsharing-Fahrzeuge stehen an über 128 Stationen zur Verfügung. Hinzu kämen 80 stationsungebundene Fahrzeuge, erklärt die Senatsbehörde. Die internationale Carsharing Association CSA nennt Bremen seit 2020 sogar als eine der zehn besten Carsharing-Städte der Welt.

Der weitere Ausbau gemeinschaftlich genutzter Automobile soll in der Wesermetropole unter anderem bei neuen sogenannten »Mix-used-Projekten« wie der Umnutzung des städtebaulichen Sahnestücks Überseeinsel gelingen – dem ehemaligen Industrieareal von Kellogg's. Dort, wo früher Frühstücksflocken produziert wurden, plant der private Investor Klaus Meier mit der Stadt im Schulterschluss ein Quartier mit einem Mix an Wohnen, Arbeiten und Freizeit in Bestlage, das auch an Familien adressiert und bezahlbar bleiben soll.

Meier ist von Hause aus Windenergiemanager. Er hat das Thema »Energie und Mobilität« im Fokus und plant die Einbindung des öffentlichen Personennahverkehrs ebenso mit ein wie die Fahrrad- und Fußgängertauglichkeit des Quartiers.

Wertsteigernde Wirkung

Eine Weitsicht, die nicht immer vorhanden ist. So gibt Karbaumer zu bedenken, dass das »alte Thema« der kommunalen Stellplatzsatzungen bei einigen Bauherren bis dato immer noch nicht so geläufig sei. Der Beratungsbedarf sei daher weiter hoch. Manchmal werde schlicht die Ablösesumme für Stellplätze gezahlt, anstatt sich mit dem Thema Carsharing und dessen Nutzen zum Beispiel für neue Wohnquartiere zu befassen. Die Nachfrage steige, aber insgesamt noch zu langsam, gibt Karbaumer zu. Dabei könne die Investition in ein Mobilitätskonzept eine wertsteigernde Maßnahme sein, die den Mieter:innen und Eigentümer:innen der Immobilie direkt zugutekomme.

Neuregelung bis Sommer 2022

Bis zum Sommer 2022 soll die Bremer Stellplatzsatzung nun im Rahmen einer Gesetzesnovellierung weiter feingetunt und optimiert werden. Damit soll das Mobilitätsmanagement laut Rebecca Karbaumer statt bisher freiwillig nun verpflichtend werden. Jedoch solle das »Freikaufen« der Investoren durch die Bezahlung einer kompletten Stellplatzablösesumme weiter möglich sein. Außerdem würden die Innenstadtzonen für autoarme beziehungsweise autofreie Zonen neu definiert – immer mit dem übergeordneten Ziel von deutlich weniger Autos in der City. »Eine frühzeitige und gemeinsame, integrierte Planung von Wohnungsbauunternehmen, Investoren, Kommunen, der Stadt- und Verkehrsplanung ist die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung und Implementierung eines übergreifenden Mobilitätskonzepts«, erklärt Karbaumer.

Leider fehle oft schlicht die Kenntnis über das bestehende Mobilitätskonzept der Hansestadt und die Möglichkeiten der Partizipation. Daraus folge auch die Erkenntnis, so Karbaumer, dass »clever kombinierte Mobilitätsangebote, die zu einer Reduzierung des Pkw-Besitzes führen – wie zum Beispiel Carsharing, ÖPNV-Angebote oder Lastenrad-Sharing – besser kommuniziert werden müssen«.

Ausbau von Carsharing

Doch die Zahlen weisen den Weg: Wurden zu Beginn des Jahres 2009 etwa 5.000 Carsharer:innen in Bremen registriert, sind es mittlerweile immerhin über 20.000. In einer früheren Bremer Befragung zu den Prioritäten aus Sicht der Carsharing-Kundschaft wird deutlich, dass eine unkomplizierte Buchung (»sehr wichtig«: 79 Prozent), die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt (68 Prozent) und die Entfernung der nächsten Station (60 Prozent) von entscheidender Bedeutung sind.

Auch in den kommenden Jahren soll das Carsharing-Angebot an der Weser im Sinne der Befragung jährlich weiter steigen. Immerhin konnte seit 2009 bis heute die Quote der Nutzer:innen in Bremen vervierfacht werden. »Die Einbindung von Carsharing als Teil des Mobilitätsmanagements in Wohnungsbauvorhaben ist zudem angesichts der hohen Baukosten von Tiefgaragen und der monatlichen Kosten des Autobesitzes auch ein Beitrag zum kostengünstigen Wohnungsbau«, argumentiert Rebecca Karbaumer.

Hans-Jörg Werth

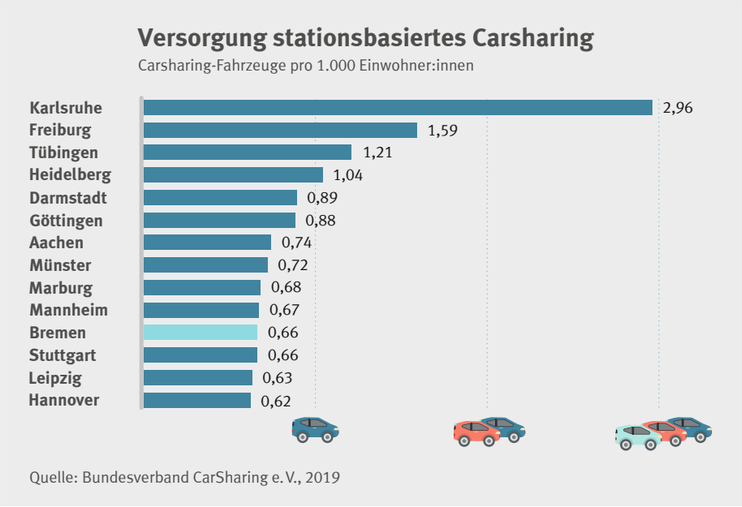


Bild links: Auto per App orten und buchen – Smumo steht für »smart urban mobility« und ist ein Angebot des Carsharing-Anbieters Cambio

MEIN WEG ZUR ARBEIT

Susanne Jung
Personalleiterin swb AG

Mein Mobilitätsverhalten hat sich mit Corona und Homeoffice deutlich verändert. Vor Corona bin ich überwiegend mit dem Rad ins Büro gefahren – mal mit meinem E-Bike, oft auch mit meinem normalen Fahrrad. Seit Corona arbeite ich viel im Homeoffice. Wenn ich dann ins Büro fahre, muss ich oft so viel mitschleppen, dass ich lieber das Auto nehme. Eigentlich ist das schade, denn ich genieße es in der Regel sehr, mit dem Rad zu fahren. Rund eine Stunde bin ich pro Strecke unterwegs und habe festgestellt, dass ich mit dem E-Bike gar nicht wesentlich schneller bin als mit dem normalen Rad. An Tagen mit viel Gepäck oder bei schlechtem Wetter würde mir die Entscheidung gegen das Auto und für das Rad leichter fallen, wenn die Fahrradmitnahme im ÖPNV günstiger und komfortabler wäre. Ich bin sicher, dass das nicht nur mir so geht. Wenn man nicht jeden Tag ins Büro fährt, sind Rad oder ÖPNV bestimmt für viele Menschen eine interessante – und vor allem nachhaltige – Alternative zum Auto. Ein flexibles JobTicket, so eine Art Homeoffice-Ticket, würde die Entscheidung für den ÖPNV bestimmt unterstützen.

Mein Weg zur Arbeit führt mich morgens und abends durch einen schönen Teil Bremens. Von meiner Wohnung in Schwachhausen zur Arbeit im Pressehaus an der Martinistraße sind es nur rund dreieinhalb Kilometer, die ich normalerweise mit dem Fahrrad zurücklege – das geht ganz bequem über den Stern, Rembertistraße durch die Wallanlagen und Domshof. Wenn das Bremer Wetter doch einmal schlecht ist, steige ich gern in die Straßenbahn. Dann geht's zum Schüsselkorb und weiter zu Fuß. Ob das wirklich schneller geht als die Fahrt zur Domsheide, habe ich nie ausprobiert. Es fühlt sich jedenfalls schneller an. Ich glaube übrigens, dass ich mehr Straßenbahn fahren würde, wenn es ein attraktives Ticket gäbe – beispielsweise eine Art Halbjahresticket für die Wintermonate. Das könnte man immer in der Tasche oder auf dem Smartphone dabeihaben und einfach in die Bahn steigen, wenn man es möchte. Mein BOB-Ticket habe ich als App auf meinem Mobiltelefon zwar auch immer dabei – was sehr praktisch ist, weil man nicht erst zum Automaten laufen muss –, aber ich muss jede Fahrt immer einzeln buchen.

David Koopmann, *Vorstand der WESER-KURIER Mediengruppe*

FAHR RAD

Exklusiv für MIA-/MIAplus- sowie JobTicket-Kund:innen: Jetzt bei WK-Bike registrieren und Vorteile sichern.

Coming soon!*

* Bis zum Erhalt des elektronischen JobTickets behält Ihr bisheriges JobTicket selbstverständlich seine Gültigkeit.

wkbike powered by nextbike

BSAG Bremen bewegen.

www.bsag.de

Partner im VBN

MIT DER STRASSENBAHN VON DER CITY INS GRÜNE HUCHTING

Der Baubeginn für die Linien 1 und 8 im Bremer Süden rückt näher

Endlich ohne Umsteigen mitten in die Stadt fahren: Mit der Verlängerung der Linien 1 und 8 bis nach Mittelshuchting und über die Landesgrenze hinweg bis in die Gemeinden Stuhr und Weyhe hinein wird nicht nur eine Anbindung direkt in die Bremer City möglich. Der Umstieg in die klimaneutrale Straßenbahn spart außerdem Zeit, ist bequem und bedeutet einen Gewinn für Mensch und Klima.

Wie alle deutschen Großstädte leidet auch Bremen zusammen mit seinen Umlandgemeinden täglich zu den Hauptverkehrszeiten unter einem steten Strom an Pkw. Wie aber lässt sich eine Entlastung der Straßen erreichen? Damit der Verzicht auf das eigene Auto einfacher und der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel für alle interessant wird, soll der öffentliche Personennahverkehr in Zukunft noch attraktiver werden. Der Ausbau der Straßenbahnlinien ist daher schon lange Bestandteil des Handlungskonzepts im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025.

Gute Gründe für den Ausbau

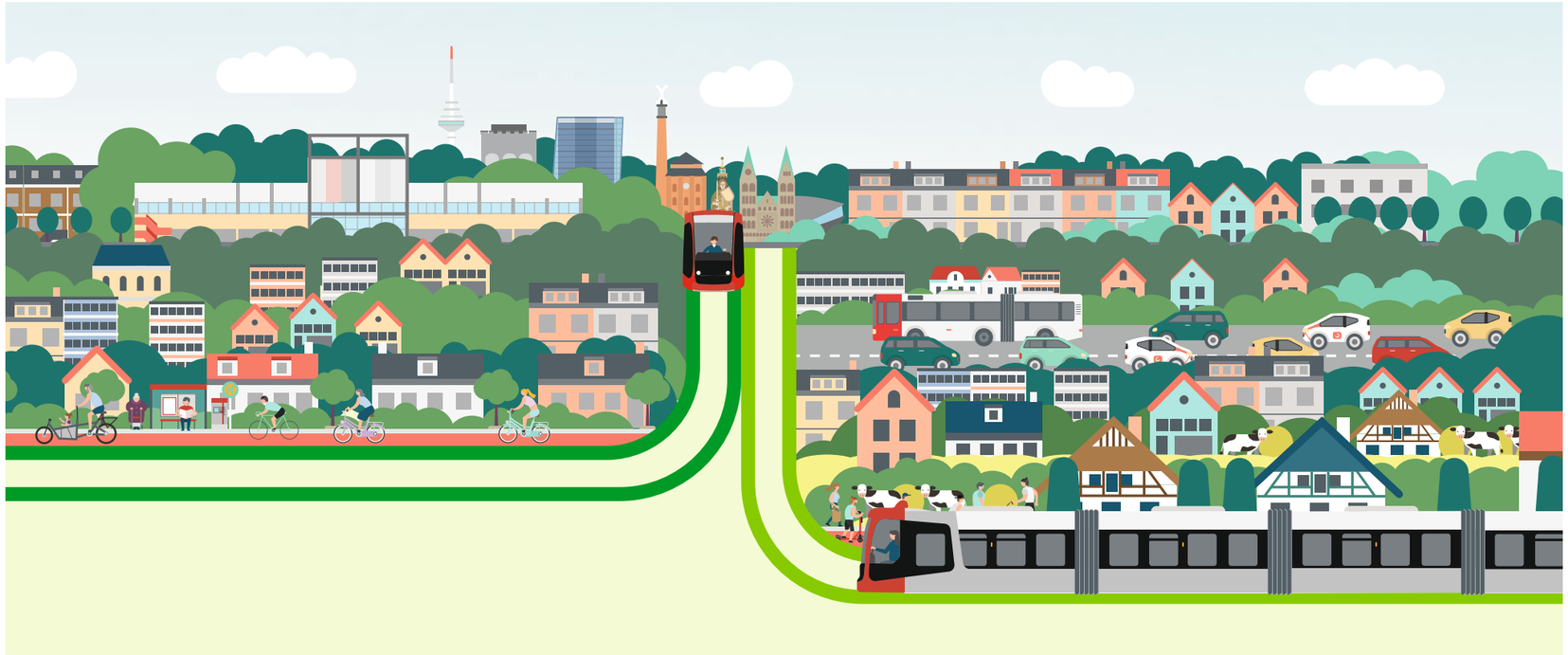
Neben der Verringerung des Autoverkehrs und der Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gibt es weitere Gründe für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Im Zuge der Umgestaltung von Straßenräumen, vor allem entlang der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) zwischen Willakedamm und Heinrich-Plett-Allee, lässt sich beispielsweise eine bessere Aufenthaltsqualität schaffen. Auf diese Weise entsteht Lebensraum mit größerer Lebensqualität – nicht nur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

Die direkte Verbindung von Stuhr und Weyhe in die Bremer Innenstadt wird zudem bequem und spart ÖPNV-Fahrgästen Zeit. Das Umsteigen und Warten am Roland-Center entfällt und wer gleich vor der Tür eine Haltestelle hat, muss nicht mehr den Umweg zum Bahnhof Kirchweyhe in Kauf nehmen.

Durch die Anbindung an das Bremer Straßenbahnnetz wächst die Region außerdem zusammen – zumindest zeitlich. Man ist schneller am Arbeitsplatz oder zum Bummeln in der City, die Ausflugsziele lassen sich unkompliziert erreichen und ins Konzert oder Kino fährt es sich auch am Abend schnell und sicher. Eines der größten Ziele aber ist der Klimaschutz. Die Straßenbahnen fahren emissionsfrei durch die Stadt. Der Wechsel vom Auto in die mit Ökostrom betriebene Bahn trägt somit nicht nur zur Verminderung des Verkehrs auf den Straßen bei, er sorgt auch für bessere Luft. Steigerung der Lebensqualität, Vernetzung der Region, nachhaltige Mobilität – die Ziele der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 zahlen schlussendlich auf ein großes Ganzes ein.

Streckenplanung und vielfältige Aufgaben

Aber jetzt mal Butter bei die Fische: Wo entlang sollen die Linien 1 und 8 denn zukünftig fahren? Zunächst einmal wird die Linie 1 von der jetzigen Wendeschleife am Roland-Center bis zur Huchtinger Heerstraße / Brüsseler Straße um insgesamt 3,7 Kilometer verlängert. Damit wird zukünftig aus Huchting eine umsteigefreie Fahrt bis in die Bremer Innenstadt möglich. Entlang der Strecke entstehen insgesamt sechs neue barrierefreie Haltestellen inklusive Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Am Roland-Center wird es außerdem neue P+R-Stellplätze geben.



Die Verlängerung der Linie 8 wird über die Bremer Landesgrenze hinaus nach Niedersachsen reichen. Im Grunde wird dazu einfach eine altbewährte Strecke genutzt: Um die Gemeinden Stuhr und Weyhe bis zum Ortsteil Leeste direkt an die Bremer Innenstadt anzubinden, werden die Straßenbahnen über die sogenannte BTE-Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH rollen.

All das lässt sich natürlich nicht mal eben schnell umsetzen. Der Bauablaufplan für ein Vorhaben dieser Größe ist umfangreich. Daher werden aus organisatorischen und strukturellen Gründen die verschiedenen Arbeiten in mehrere Bauabschnitte unterteilt und Stück für Stück umgesetzt. Ziel ist die Inbetriebnahme der Strecke der Linie 1 bis Mittelshuchting im Jahr 2024. Auf der Linie 8 sollen voraussichtlich ebenfalls ab 2024 die Bahnen fahren.

Koordiniert wird die Verlängerung der Linien 1 und 8 von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau als gemeinsames Projekt der Freien Hansestadt Bremen und der Gemeinden Stuhr und Weyhe. Das Bremische Amt für Straßen und Verkehr (ASV) ist zusammen mit der Bremen-Thedinghauser Eisenbahngesellschaft (BTE) verantwortlich für den Bau der Bahnlinien. Die Consult Team Bremen GmbH (CTB) ist Projektsteuerer und behält den Überblick über alle Aufgaben und die zeitliche Abfolge der Arbeiten. Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) unterstützt und begleitet als künftige Betreiberin der Straßenbahnstrecke das Vorhaben.

Informationen und Wissenswertes rund um den Prozess der Straßenbahnverlängerung gibt es außerdem auf der Website unter: www.linie1und8.de

Anja Rose

Bild unten: Visualisierung der zukünftigen Streckenführung

NEUES DEPOT FÜR GRÖPELINGEN

Die Bauarbeiten am Betriebshof gehen erkennbar voran

Auf Gröpelingens größter Baustelle geht es betriebsam zu. Menschen, Bagger, Lkw, Radlader, Kräne und schier unendlich viel Material teilen sich die Fläche von nahezu fünf Fußballfeldern entlang der Gröpelinger Heerstraße. Fast zwei Jahre sind seit dem Ende des Werkstattbetriebs der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) in Gröpelingen vergangen. Seitdem ist viel geschehen: Abriss, Verlegung von Kanälen und Leitungen und Baubeginn für die Neubauten. Auch der Parkplatz für die Straßenbahnen – die sogenannte Abstellanlage – sowie die Haltestelle nehmen Gestalt an.

Die bis zu 50 Bauarbeiter:innen sind in ihrer orangefarbenen Schutzkleidung gut zu erkennen, wirken auf die Entfernung betrachtet aber fast ein wenig verloren. Doch ohne sie würden die Arbeiten auf dem 34.000 Quadratmeter großen Areal nicht so schnell vorangehen.

Den Fortschritt der Arbeiten kann wohl kaum jemand so gut beurteilen wie Rudolf Blome. Er verantwortet die Gesamtprojektleitung des Bauvorhabens. »Nach dem Ende des Werkstattbetriebs am 13. Januar 2020 wurden die Maschinen entfernt und größtenteils mit an den neuen Übergangsstandort nach Sebaldsbrück genommen«, berichtet der Diplom-Ingenieur der BSAG. Es folgte der Abriss der Werkstatt und der rund 100 Meter langen Wagenhalle.

Danach sah es lange so aus, als täte sich kaum etwas auf der Baustelle. Tatsächlich gingen die Bauarbeiten aber weiter, wenn auch zunächst unter der Erde: Knapp 15 Kilometer Rohrleitungen wurden in den vergangenen Monaten verlegt, hauptsächlich Leerrohre für elektrische Leitungen sowie Abwasserkanäle.

Inzwischen ist auch die künftige Abstellanlage für die Straßenbahnen schon gut zu erkennen. Und auch die Umsteigeanlage an der Gröpelinger Heerstraße ist bereits zu erahnen. Gegenüber der ehemaligen, fast 100 Jahre alten Anlage wird das barrierefreie Bauwerk den Fahrgästen ab Juni 2022 den Wechsel zwischen BSAG-Bussen, Straßenbahnen, Regionalbussen sowie auch einem Carsharing-Angebot deutlich erleichtern.

Bis Sommer 2023 soll der gesamte Betriebshof fertiggestellt sein. Insgesamt umfasst die Baumaßnahme vier Teilprojekte: Neben BSAG-Depot und Umsteigeanlage entsteht zeitgleich ein neues Gebäude für das Polizeikommissariat West. Darüber hinaus wird der Straßenzug zwischen Gröpelinger Heerstraße, Stapelfeldtstraße und Debstedter Straße neu gestaltet.

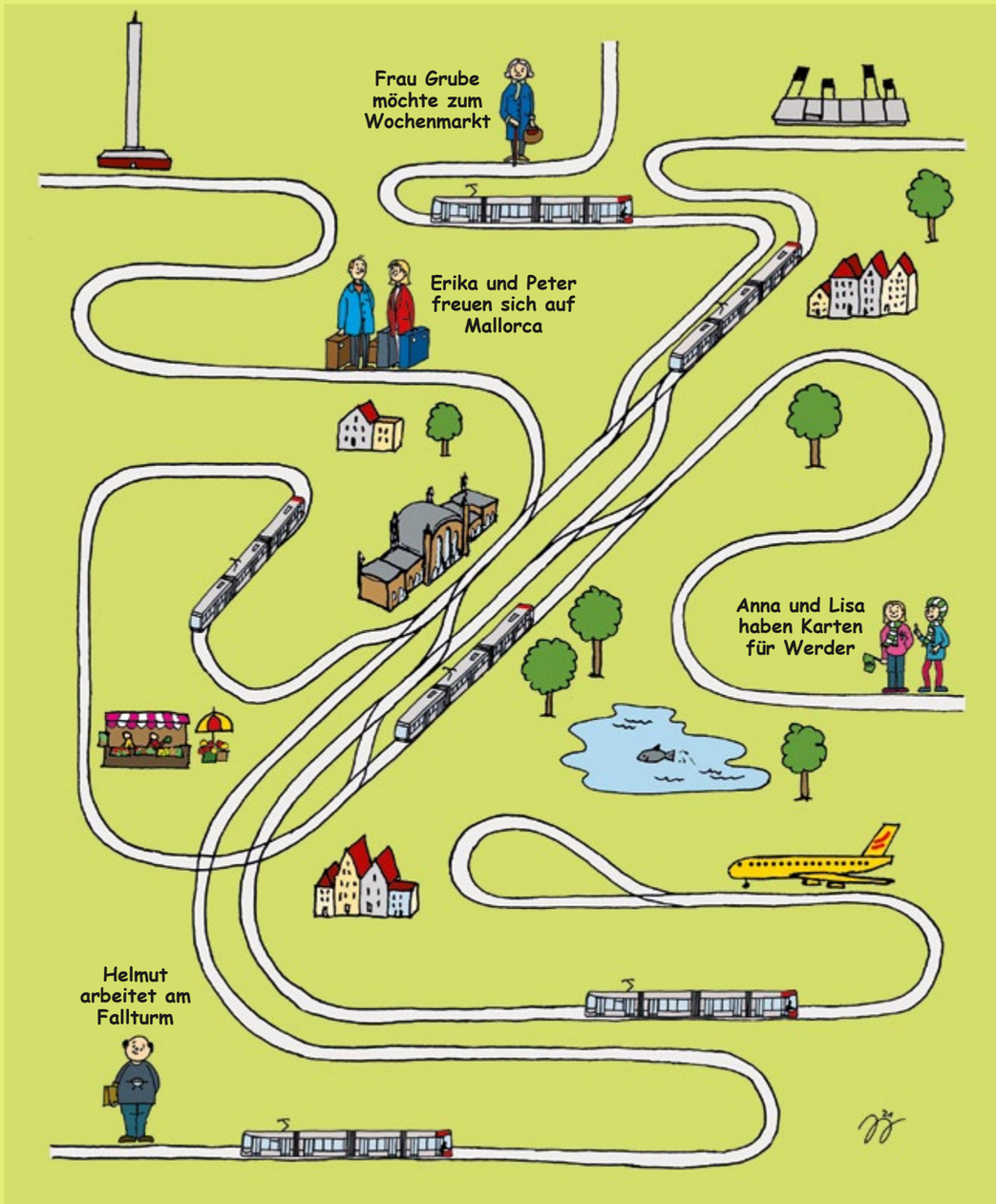
Andreas Holling

Bild: Die Baustelle aus der Luft. Am oberen Rand entsteht die neue Haltestelle

FINDE DEN WEG!

Anna und Lisa wollen zu Werder Bremen ins Stadion. Kannst du ihnen und all den anderen helfen?

Bei unserem kleinen Rätselspiel musst du den Bremerinnen und Bremern helfen, ihr Ziel im Netz der BSAG zu erreichen. Nimm einen Stift und zeichne den kürzesten Weg ein. Viel Spaß!



INTIME KISTE

»Tiny Houses« sind als mobile Minihäuser erschwinglich, flexibel und verbrauchen wenig Fläche

Sie sind klein, aber durchaus vollwertige Häuser. Minihäuser, manche von ihnen auf Räder gestellt, könnten die Lösung für Wohnraumknappheit und eine mobiler werdende Gesellschaft werden. Sie erfreuen sich in jüngster Zeit wachsender Nachfrage. Der Wunsch vieler nach den eigenen vier Wänden wird somit – auch als mögliche Übergangslösung – greifbarer denn je. Denn Minihäuser sind preislich interessant und bieten das Quäntchen Freiheit und Selbstbestimmung, das viele begeistert.

Die sogenannten »Tiny Houses« – der englische Begriff steht für winzige Häuser – sind Wohnhäuser im Mikroformat. Oft werden sie als fester Wohnsitz, aber auch zum Mitnehmen auf Rädern von mittelständischen Handwerksbetrieben angeboten, die sich so ein zusätzliches Standbein schaffen. Sie bieten fast alle Annehmlichkeiten einer größeren Immobilie, können aber bequem per Anhänger transportiert werden.

Gerade in Zeiten, in denen Wohnraum und Grundstücke ständig teurer werden, weckt diese Form des minimalistischen Wohnens insbesondere bei jüngeren Generationen großes Interesse. Es gibt sogar schon kommunale Wohnungsbauunternehmen, die Minihäuser als zusätzliche bauliche Erweiterungen auf ihren eigenen Grundstücken einsetzen.

Ein Beispiel ist Hannover: »Das ökologisch Sinnvollste sind zwar mehr noch Mikroappartements in Mehrfamilienhäusern, weil dort die Wohnfläche pro Grundstück optimal potenziert wird«, erklärt Ingrid Weinreich, die bei der städtischen Hanova Wohnen in Hannover den Bereich Bauen und Technik leitet. Doch immer dort, wo es baurechtlich passe und auch stadtplanerisch die Tiny Houses die Bestandsgebäude optisch sinnvoll ergänzten, werde man aktiv, so Weinreich.

Jüngstes Beispiel dafür ist die erste Tiny-House-Siedlung der Hanova in Hannover-Linden-Süd. Der unerwartete Onlineansturm aufgrund des Angebots der minimalistischen Wohnform legte die Website der Wohnungsbaugesellschaft fast lahm. Das kommunale Unternehmen registrierte innerhalb kürzester Zeit Hunderte Nachfrager:innen, die ins »Koda Loft«, gestaltet von einem lettischen Architektenteam, einziehen wollten – auf rund 35 Quadratmetern für 490 Euro Kaltmiete.

»Unsere pfiffig ausgestatteten Mikrohäuser bieten auf minimalem Raum Platz für das Notwendige und das Angebot kommt bestens an«, freut sich Hanova-Geschäftsführer Karsten Klaus über die positive Resonanz. Vier Neumieter:innen kamen schließlich nach abschließender persönlicher Motivationsrunde zum Ziel, alle im Alter zwischen etwa Mitte 20 bis Mitte 30.

Ist kleiner zu wohnen, also die bewusste Beschränkung, ein Konzept der Zukunft? Sinn mache diese Form des Wohnens immer dort ganz besonders, wo vorhandene kommunale Grundstücke kosteneffizient genutzt und zudem die Interessen der Bestandsmieter:innen nicht beeinträchtigt werden«, erklärt Projektleiterin Weinreich.

Die USA sind der Trendgeber

Die Stichworte, die Käufer:innen bei den Minihäusern ansprechen, sind Nachhaltigkeit, Ressourcen schonen und das selbstbestimmte Leben. Der Wohnraum ist im besten Sinne »auf das Maximum reduziert«, beschreiben das die Anbieter. Die Idee dazu entstand in den USA, wo sich Minihäuser bereits stärker etabliert haben. Hier haben sie schon vor der Finanzkrise eine Schar begeisterter Anhänger:innen gefunden. Jay Shafer, Gründer der Four Lights Tiny House Company und Pionier des neuen Lifestyles, machte schon 1999 den Anfang dieses »Wohnen to go« als Antwort auf Platzmangel und hohe Kosten.

Minihäuser zum Wohnen und Arbeiten

In Deutschland hat beispielsweise der Architekt Jürgen Lohmann aus Rotenburg/Wümme schon vor gut 15 Jahren mit neuen Wohnformen auf den Zeitgeist einer zunehmend mobilen Gesellschaft reagiert. Die von ihm seinerzeit entwickelten »Flying Spaces« werden heute vom Fertighausanbieter Schwörer erstellt und vertrieben. Der wärmegedämmte, an drei Seiten geschlossene Holzrahmenbau verfügt über eine Fensterfront, wiegt 16 Tonnen und kostet ab 50 Quadratmeter 124.000 Euro aufwärts – ohne Grundstück.

Bei Schwörer macht man neben den Jüngeren zunehmend auch die Zielgruppe 50plus aus, die ihr Einfamilienhaus an die Kinder vererben und sich selbst – manchmal auf dem eigenen Grundstück – für weniger Wohnfläche entscheiden. Auch Selbstständige, die bis zum Eintritt ins Rentenalter in zehn bis 15 Jahren eine flexible Bürolösung suchen, sollen für die Minihäuser begeistert werden. »Der Wohn-, Büro- oder Freizeitwürfel wird fix und fertig genau dort angeliefert, wo man ihn braucht, mit einem Kran aufgestellt und innerhalb eines Tages installiert«, so Verkaufsleiter Florian Schmid.

Rechtliche Einschränkungen

Wer ein Minihaus fest errichten möchte, muss dazu einen Bauantrag stellen. Soll das Tiny House jedoch auf einem Anhänger untergebracht werden, gilt dies nicht. Dann unterliegt die Konstruktion dem Straßenverkehrsrecht. Da dieses für mobilen Wohnraum eine Höhe bis zu 4 Metern und eine Breite bis zu 2,55 Metern erlaubt, ist mit einem standardisierten Minihaus auch der Transport oder der Umzug meist kein Problem.

Aussteigen zur Probe im »Land of Green«

Es gibt in Deutschland nur wenige Flecken, wo bauen in der freien Natur möglich ist. Ein Ort, wo man das Leben mit wenig Raum zumindest zur Miete einmal ausprobieren kann, ist das »Land of Green« in Worpswede. Inmitten von Landschaftsschutzgebieten entstand auf einem früheren Campingareal ein Naturresort mit unterschiedlichen Wohnformen. Hier können außer Zelt- und Baumhaus auch Tiny Houses auf Zeit gebucht werden – und so das Wohnen auf einer Fläche zwischen 16 und maximal 35 Quadratmeter erst einmal erprobt werden.

Hans-Jörg Werth

Bild links: Ein Bett im Kornfeld – mobile Unterkünfte bieten Flexibilität, der Standort muss aber durch das Bauamt genehmigt sein
Bild rechts: Minihäuser gibt es im Fichtelgebirge auch als mobiles Hotelzimmer

IMPRESSUM

BSAG

MOBILDIALOG ***Das Magazin***
V. i. S. d. P.: Jens-Christian Meyer
Redaktion: Andreas Holling
Texte: Andreas Holling, Anja Rose, Hans-Jörg Werth
Fotos und Illustrationen: bcs e. V., BHW, Jörg Bornemann, cambio CarSharing, GfG, HS Bremerhaven, Frank Thomas Koch, R. MacCleery, Südboden, Tiny House Diekmann, WFB / DMAA, WFB / Frank Pusch, Zech Group
Titelbild: Anika Falke

Gestaltungskonzept und Umsetzung: GfG / Gruppe für Gestaltung
Lektorat: Textgärtnerei, Bremen
Druck & Vertrieb: Magazinverlag Bremen GmbH
Auflage: 92.500 Exemplare

Mehr Infos unter: mobil-dialog.de

Alle Informationen wurden mit größter Sorgfalt bearbeitet. Jedoch gilt auch hier: Satz- und Druckfehler sind möglich.

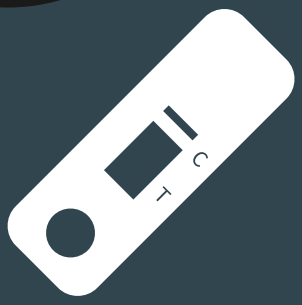
Keine Mitfahrt ohne

3G und Maske

Gesetzliche Verordnung ab 24. November 2021

geimpft
vaccinated

genesen
recovered



getestet
tested

Von der 3G-Regel ausgenommen sind Kinder unter 6 Jahren und Schüler:innen. / *Children under the age of 6 years and pupils are excluded from the 3G-rule.*

BSAG Bremen bewegen.

Mehr zur 3G-Regel:
www.bsag.de/3G

Partner im VBN