

VERKEHRSGERECHTE STADT STADTGERECHTER VERKEHR

Städtebauliches Konzept zur „Humanisierung“ einer Stadtautobahn

Am 6. Oktober 1944 zerstörte ein Luftangriff den überwiegenden Teil der alten Neustadt. Insbesondere der westliche Teil, zwischen Hohentor und Weser, samt angrenzender Brücke (Stephanibrücke) erlitt starke Zerstörungen.

Hier fanden nach dem zweiten Weltkrieg große städtebauliche Veränderungen statt:

Das Quartier östlich des Goldenhaus und südlich des Beckarsaals wurde städtebaulich überwiegend rekonstruiert und im Stile der 50er Jahre wieder aufgebaut. Zwischen dem Beckarsaal, der Oldenburgerstraße und den Bahnschienen (am alten Neustadtbahnhof/ heute Hohentorspark am Neustadtbahnhof) trug man die Trümmer und den Schutt zwar ab, ein Wiederaufbau fand allerdings nicht statt.

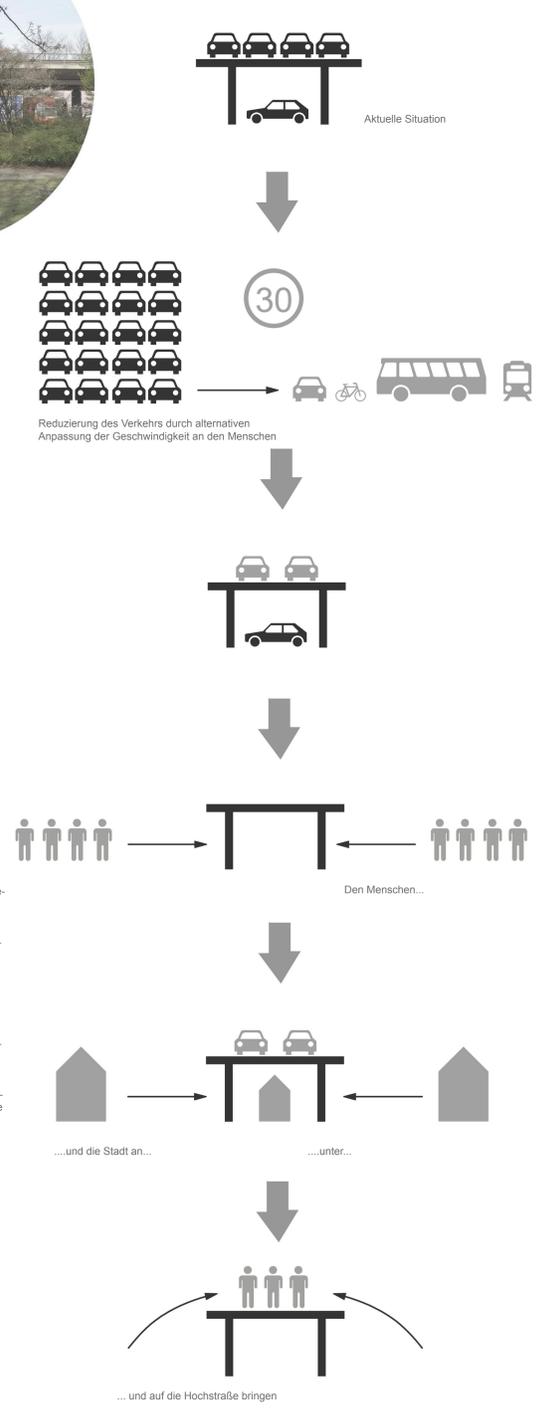
Laut Studien und Annahmen aus den 60er Jahren ging man davon aus, dass die Bevölkerung Bremens in den nächsten Jahren rasant zunehmen würde. Von über 800 000 Einwohnern war die Rede. Um diesem Einwohner- und Pendlerstrom gerecht zu werden, plante man Ende der 60er Jahre im Rahmen des Bremer Innenstadtautobahnringes (B75 Oldenburgerstraße, Rembertikreisel/Hochstraße Breitenweg/ Moritzstraße), unter Maßgabe der autogerechten Stadt, die Oldenburgerstraße B75 auszubauen. Eine 4 spürige Hochstraße sollte den Verkehr direkt und ohne Hindernisse auf die andere, die nördliche Weserseite lassen. Parallel dazu verlief links und rechts neben der Hochstraße ein jeweils 2 spüriger Zubringer. („Friesenwerder“ und die Straße „Am Neustadtbahnhof“) Auch die kreuzenden Straßen „Große Sortilienstraße“ und „Hohentorsherstraße“ wurden auf 4 Spuren ausgeweitet um dem anfallenden Verkehr gerecht zu werden.

Im Laufe der nächsten Jahren entwickelte sich diese Trasse zur willkommenen Einladung für den Großteil des anfallenden Verkehrs aus Süden Richtung Innenstadt und Überseestadt. Deshalb ist die B75 bis heute die am meisten befahrene Bundesstraße innerhalb Bremens (und innerhalb der Innenstadt) mit durchschnittlich ca. 95000 Verkehrsteilnehmern.

Aufgrund dieser dem Autoverkehr optimierten Anpassung weist genau dieser Bereich entlang der B75 große städtebauliche, funktionale und strukturelle Mängel auf. Betrachtet man die Planungen der 60er Jahre, weist dieses Areal prototypische Leitbilder auf. Um der damals geplanten Funktionstrennung zwischen Arbeiten und Wohnen einen reibungslosen Austausch zu gewährleisten, wurden große Autobahnähnliche Trassen geschlagen. Und genau so eine Trasse ist die B75/Oldenburgerstraße. Mit dem Einzug des vollmotorisierten Verkehrs, wurde das Haus, der Mensch und der Fußgänger aus dem Gebiet ausgeschlossen.



Verortung im Bremer Stadtgebiet



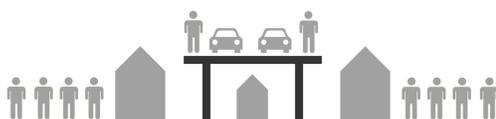
Das Konzept zur Humanisierung erfolgt in einer schrittweisen „Bändigung“ und „Vermenschlichung“ des Verkehrs. Unter welchen Bedingungen kann das Verkehrsaufkommen in einer dem Menschen angepassten Art und Weise weiter geführt werden? Geschwindigkeit und Maßstab von Auto und Straße müssen soweit gedrosselt werden, dass es eine Möglichkeit von Einheit zwischen Auto und Fußgänger gibt.

Die Einführung eines Tempolimits von 30 Km/h sorgt für weniger Emission, weniger Lärm und für eine vom Bewegungsablauf her angenehmere Wahrnehmung von Verkehr. Studien zufolge sei auch ein besserer und vor allem sicherer Verkehrsfluss gewährleistet.

Zur Entlastung der Straße muss das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden. Dabei bekommt das Entwurfsgebiet mit der parallel laufenden Bahnstrecke Bremen/Oldenburger/Osnabrück und mit dem innerstädtischen Neustadtbahnhof eine ganz besondere Bedeutung. Der motorisierte Hauptpendlerstrom kommt aus dem Bremer Umland und fährt über die Oldenburgerstraße nach Bremen. Es gilt diesen Pendlerstrom zum Umdenken zu bewegen, indem man ihnen das Autofahren „schwerer“ macht, so dass das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln als reizvoller erscheint und wahrgenommen wird.

Die Einführung einer Stadtbahn, die alternativ günstig zu den gewohnten Bahnunternehmen häufiger und günstiger verkehrt, scheint unumgänglich.

Sollte sich der Verkehr humanisiert haben, scheint auch die Möglichkeit des Wohnens und Lebens an der Hochstraße als reizvoll. Ganz im Zuge der romantischen Blickweise auf die Eisenbahnviadukte Berlins könnte das Städtische die Räume neben, zwischen, unter und auf der Hochstraße für sich einnehmen.



LEBENDIGKEIT DURCH STADT

Der Ansatz des städtischen zur „Humanisierung“ des Ortes

Voraussetzung für den städtebaulichen Entwurf ist der Gedanke Straßenquerschnitte und Fahrspuren zu reduzieren und dem menschlichen Maßstab anzupassen. Die mögliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch alternative Verkehrsmittel spielt dabei genauso eine Rolle, wie das anfängliche Erzwängen von „unangenehmen Fahrsituationen“, welches dazu führt, dass Verkehrsteilnehmer in Zukunft die alternativen Verkehrsmittel nutzen, welche einfacher, schneller, zuverlässiger und Umweltbewusster sind. Ganz nach dem Motto: Wo der Verkehr genug Raum erhält, nutzt er ihn auch! Wo kein Raum vorhanden ist, kann er ihn auch nicht nutzen!

Die These sieht vor, das Entwurfgebiet mit selbstverständlichen Bewegungsabläufen einer Stadt zu beleben. Die Schaffung von Wohnraum steht dabei an erster Stelle, wobei im selben Zuge die Schaffung von Nahversorgung ansteht. Dem folgt die Versorgung mit Kultur und Freizeit: (Schule, Theater, Veranstaltung, Sport etc.) Dieses Zusammenspiel erzeugt Aktivität im öffentlichen Raum, welche zur Belebung des ganzen Areals führen. Die Dichte spielt hierbei eine große Rolle um die „Konfrontationen“ auf der Straße stärker zu fördern.

Der städtebauliche Ansatz vernachlässigt im ersten Zug die Topographie der B 75 (Fly Over und Rampe) und wächst ganz selbstverständlich an die „Stadtautobahn“/Hochgelegtes, fußgängerfreundliches Viadukt“ heran. Haus, Fußweg, Fahrradweg, Straße. Durch den Maßstab und Querschnitt der Hochstraße entsteht eine Boulevard ähnliche Einfallstraße.

Im zweiten Zuge muss beachtet werden, wie die Stadt im Detail an die verschiedenen topographischen Gegebenheiten der B 75 wächst.



Rahmenplanung M 1:1000



Schnitt A-A M 1:200

TOPOGRAPHIE FORMT STADT

Aus topographischen „Gegebenheiten“ entstehen neue Typologien und Orte

Die Schwierigkeit ein Gebäude an eine ansteigende Straße zu „stellen“, erscheint im ersten Zuge nicht als sonderlich schwerwiegend. Gibt es nun aber noch Höhenunterschiede zwischen Straßenniveau und Hofniveau (Privat) entsteht eine völlig neue Situation. Die Möglichkeit das Gebäude im hinteren Hofbereich zu belichten, erweckt den Reiz diese Belichtung auch im vorderen Hausteil zu erschaffen.

Die Typologie des Georgian terraced house aus England geht genau mit dem Phänomen um. Der zur Straße hin gerichtete Bereich des Hauses, an dem eigentlich der Keller wäre, ist ausgehoben und kann somit belichtet und bewohnt werden. Eine „Brücke“ führt weiterhin auf dem Straßenniveau in das eigentliche Haus, während eine Aussentreppe, ähnlich wie beim Bremer Haus, ins „Souterrain“ führt.

Die Soutterainbereiche erhalten somit eine Art tieferliegenden Vorgarten und eine individuelle Erschließung.



Georgian terraced house, Bath (GB)



Montmartre, Paris



Georgian terraced house, London

Vertiefung M 1:500

Schnitt C-C M 1:200

Schnitt B-B M 1:200

VERLÄNGERUNG PAPPELSTRAßE

Ansicht Hochstraße von Südosten M 1:500

NEUE WOLTMERSHAUSER ALLEE

WOLTMERSHAUSER STRASSE

HOCHSTRAÙE ALS GEBÄUDE

Durch Nutzungen wird die Hochstraße zum städtischen Element

Im Bereich des Flyover, der sich wie ein Brücke durch die Stadt schlägt, wird die Typologie des unterbauten S-Bahnviadukts aufgegriffen und auf die motorisierte Hochstraße übersetzt. Unter der Straßen entstehen Gewerbeeinheiten, welche den umliegenden Raum bespielen, begrenzen und überhaupt erschaffen.

Die Idee des „Besteigens“ der Hochstraße, wie es in Berlin an den höher liegenden S-Bahnhöfen der Fall ist, erscheint mit den Erfordernissen welcher ein neuer Stadtteil benötigt als zwingend. Die B 75 wird für den neuen Stadtteil zum Brückenschlag in die Altstadt. So wie es parallel auch die anderen Weserbrücken, samt Zugangstraßen, machen. Die Errichtung eines Aufgangs zur Bushaltestelle auf der Hochstraße erfolgt parallel zu den Haltestellen an Langemarkstraße und Friedrich-Ebert Straße, um den neuen Stadtteil mit der Altstadt zu verbinden.



Eisenbahnviadukt „des Arts“, Paris



S-Bahn Zugang Ebersfelderstraße, Berlin



Fassade Becks Logistikzentrum
Schulze Pampus Architekten

Schnitt G-G M 1:200

Schnitt F-F M 1:200

Vertiefung M 1:500

WOLTMERSHAUSER STRASSE

BAHNHOF NEUSTADT

GROÙE SORTILLIENSTRASSE

Ansicht Hochstraße von Südosten M 1:500



Perspektive Kreuzung Hochstraße/Woltmershauser Straße



Schnitt E-E M 1:200

Schnitt D-D M 1:200

GROßE SORTILLIENSTRASSE



Ansicht Hochstraße von Südosten M 1:500