

Überseeinsel Bremen

Erste Fortschreibung Rahmenplanung

Sachstandsbericht



Inhaltsverzeichnis

1 - Einführung	4
1.1 Rahmenplanung Überseeinsel 2019	4
1.2 Umsetzungsstand	4
1.3 Fortschreibung der Rahmenplanung	10
1.4 Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen	11
2 - Erschließung & Verkehr	12
2.1 Inhalte und Ziele der Rahmenplanung 2019	12
2.2 Weiterentwicklung des Erschließungssystems	12
2.3 Dimensionierung des Erschließungsnetzes	14
2.4 ÖPNV	16
2.5 Brücke über den Europahafen und Wesersprung West	18
2.6 Ansätze für die weitere Vertiefung der Rahmenplanung	18
3 - Städtebau und Freiraumkonzept	20
3.1 Inhalte und Ziele der Rahmenplanung 2019	20
3.2 Weiterentwicklung des Nutzungskonzepts	22
3.3 Wohnen	24
3.4 Hochwasserschutz	28
3.5 Ansätze für die weitere Vertiefung der Rahmenplanung	30
4 - Stand der Quartiersentwicklungen	32
4.1 Stephanitor	32
4.2 Kellogg-Pier	36
4.3 Kellogg-Höfe	40
4.4 Bildungscampus	42
4.5 Klimacampus	44
4.6 Schuppen 6	46
4.7 Rickmers Reismühle	48
5 - Weiteres Vorgehen zur Rahmenplanung	52



1 - Einführung

1.1 Rahmenplanung Überseeinsel 2019

Die Überseeinsel ist derzeit die bedeutendste Planung für die weitere Entwicklung der Überseestadt. Mit Aufgabe der Cerealien-Produktion der Firma Kellogg an diesem Standort 2018 wurde die Möglichkeit eröffnet, das insgesamt 41,5 ha große Gebiet neu zu entwickeln. Die Bedeutung des Gebietes steht im Zusammenhang mit der außerordentlichen Lagegunst, die sich aus der Wasserlage zwischen Europahafen und Weser und der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt ergibt. So wird der Uferbereich der Weser in der Verlängerung der Schlachte auf einer Länge von knapp 1,5 km für die Öffentlichkeit erschlossen und der Landschaftsraum der Weser erlebbar. Hier entsteht ein hochattraktives, gemischt genutztes Gebiet, das nicht nur die Innenstadt, den Stadtteil Walle und die Überseestadt bereichert, sondern auch Impulse für die Bremer Stadtentwicklung insgesamt setzen kann. Die Entwicklung des ehemaligen Kellogg-Areals ist dabei ein zentraler Baustein für die Überseeinsel insgesamt.

Vor diesem Hintergrund wurde in den Jahren 2018/19 im Ergebnis eines mehrstufigen und interdisziplinären Qualifizierungs- und Beteiligungsverfahrens eine Städtebauliche Rahmenplanung für die Überseeinsel erarbeitet (s. Abb 1 und 2). Diese bildet die Grundlage für die konzeptionelle Vorbereitung eines schrittweisen Transformationsprozesses und das Nebeneinander von gewerblichen Nutzungen und der Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einer Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Dienstleistung, Gastronomie und Bildung. Der Fokus der Rahmenplanung liegt neben den Bereichen Erschließung, Freiraum und Energie auf der städtebaulichen Entwicklung der Überseeinsel, die Bestandsgebäude integriert und durch Grün- und Freiflächen in unterschiedliche Quartiere gegliedert wird. Jedes dieser Quartiere soll je nach Lage und Bauform einen eigenen Charakter ausprägen und die Überseeinsel zu einem Stadtquartier mit hoher Wohn- und Lebensqualität machen. Die Rahmenplanung Überseeinsel wurde im November und Dezember 2019 von den Deputationen für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung sowie Wirtschaft und Arbeit beschlossen. Die Deputation für Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierschutz hat die Planung zur Kenntnis genommen. Damit wurde die Verwaltung beauftragt, die Rahmenplanung umzusetzen.

1.2 Umsetzungsstand

Auf Grundlage des o.g. Beschlusses wurden diverse Planungen sowohl auf formeller als auch auf informeller Ebene begonnen und durchgeführt.

Auf Ebene der Bauleitplanung wurde mit der 23. Änderung der Flächennutzungsplan als vorbereitende Bauleitplanung geändert (s. Abb. 2). Dieser stellt nunmehr für große Teile der Überseeinsel entsprechend der angestrebten Nutzungen eine Gemischte Baufläche dar. Zudem werden die in der Rahmenplanung vor-

gesehenen Grünflächen und -verbindungen dargestellt, ebenso wie der geplante Schulstandort. Diese Änderung des Flächennutzungsplanes ist am 29.09.2022 rechtskräftig geworden.

Für einige Projekte und Teilbereiche wurden Quartiersplanungen durchgeführt bzw. begonnen, auf deren Basis wiederum Bebauungspläne aufgestellt wurden bzw. werden. Eine Übersicht zum aktuellen Sachstand findet sich in Abbildung 4. Nähere Beschreibungen der Projektstände finden sich unter Kapitel 4. Für das ehemalige Kellogg-Areal wurde im Juni 2022 ein 2. Städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, in dem u.a. die städtebaulichen Ziele der Rahmenplanung als Grundlage für die weitere Ausarbeitung fixiert wurden.

Auf der Ebene der Fachplanungen wurde die Erschließungsplanung für die gesamte Überseeinsel begonnen, einzelne vertiefte Planungen sind auf Quartiersebene in Bearbeitung und teilweise bereits abgeschlossen worden. Durch die regelmäßige Berichterstattung zum Stand der Planungen im Fachausschuss Überseestadt des Beirats Walle ist die Öffentlichkeit gut informiert.

1



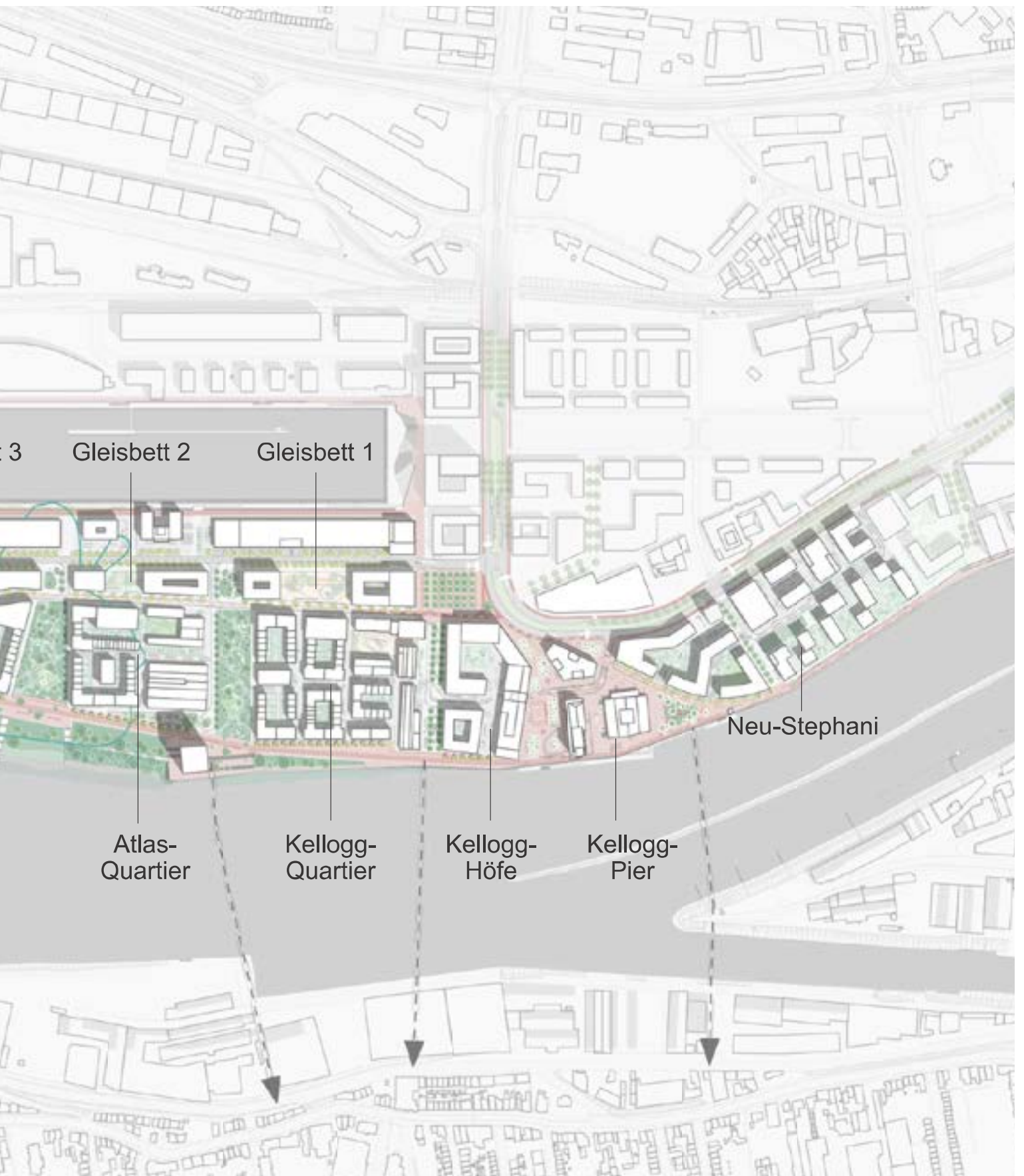
2



- 1 Visualisierung Rahmenplanung 2019
- 2 23. Änderung des Flächennutzungsplans

1 - Einführung





1 - Einführung

Übersicht aktuell in Bearbeitung befindlicher Einzelprojekte

1. Schuppen 6

- Vorbereitung Abschluss Erbaurechtsvertrag
- Vorbereitung Wettbewerbsverfahren

2. Rickmers Reismühle

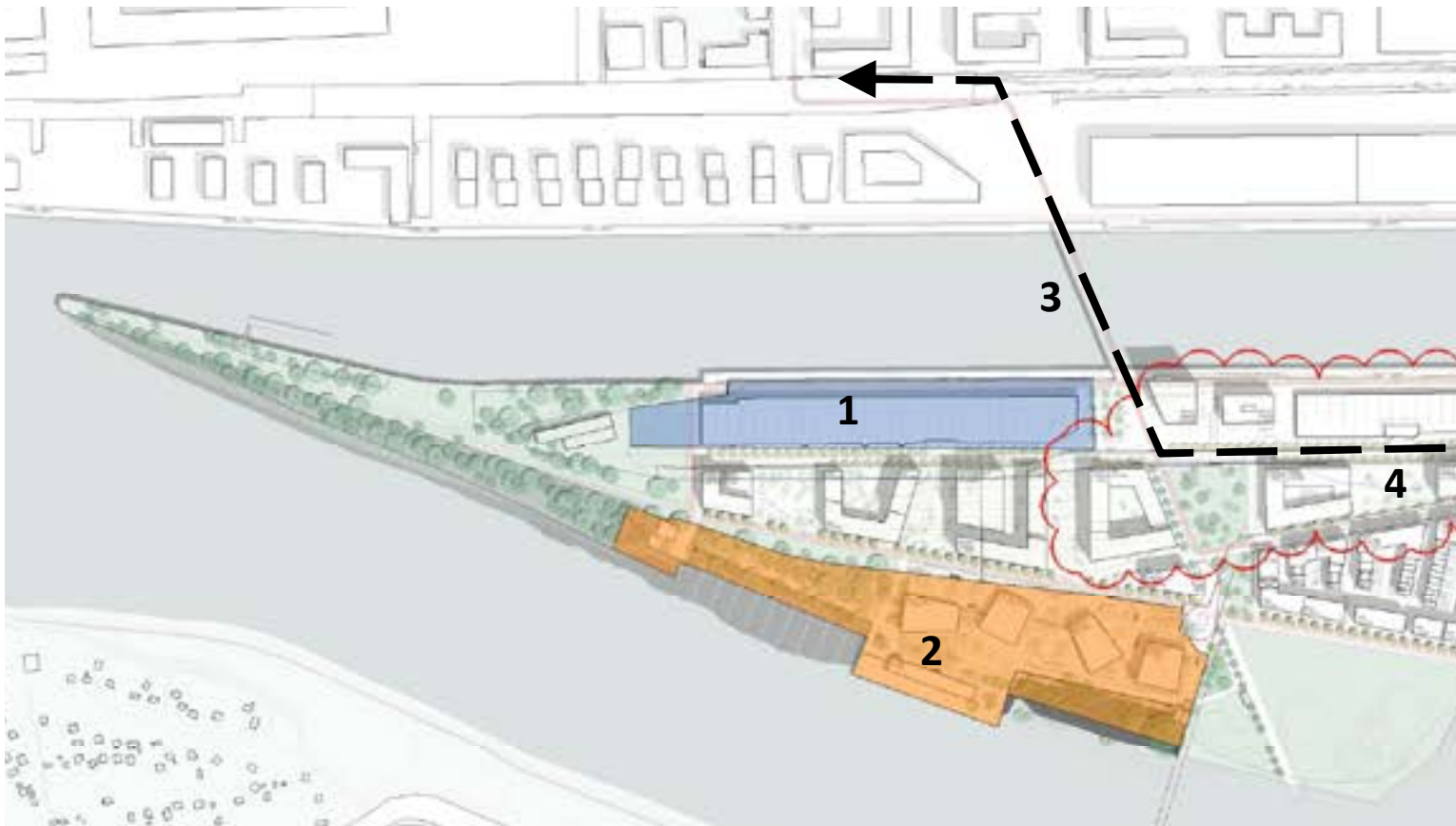
- Quartiersplanung abgeschlossen
- Wettbewerbsverfahren abgeschlossen
- Aufstellung vorhabenbezogener Bebauungsplan

3. Straßenbahn

- Verbindliche Entscheidung zu favorisierter Streckenführung auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie steht aus
- Untersuchung Höhenentwicklung Querung Europahafen als wichtige fachliche Grundlage (Abschluss voraussichtlich bis Ende 2025)

4. Klima Campus

- Vier Module im Bereich Schuppen 4, Gleisbett und Atlas-Quartier
- Genauere Abgrenzung steht noch aus



5. Bildungscampus

- Beschluss zur Entwicklung des Oberschulstandortes an anderer Stelle; kurzfristige erneute Prüfung von Standorten auf ehm. Kellogg-Areal
- Sicherung und Entwicklung Grundschule / KuFZ

6. Knotenpunktplanung

- Neue Vorhaben für Querschnitte als Grundlage für weitere Erschließungsplanung
- Zurzeit Untersuchungen zu technischen Lösungen für Fragetsellungen in der Hoerneckestraße
- Voraussetzungen für endgültige Erschließung der Vorhaben
- Aufstellung Bebauungsplan

7. Kellogg-Höfe

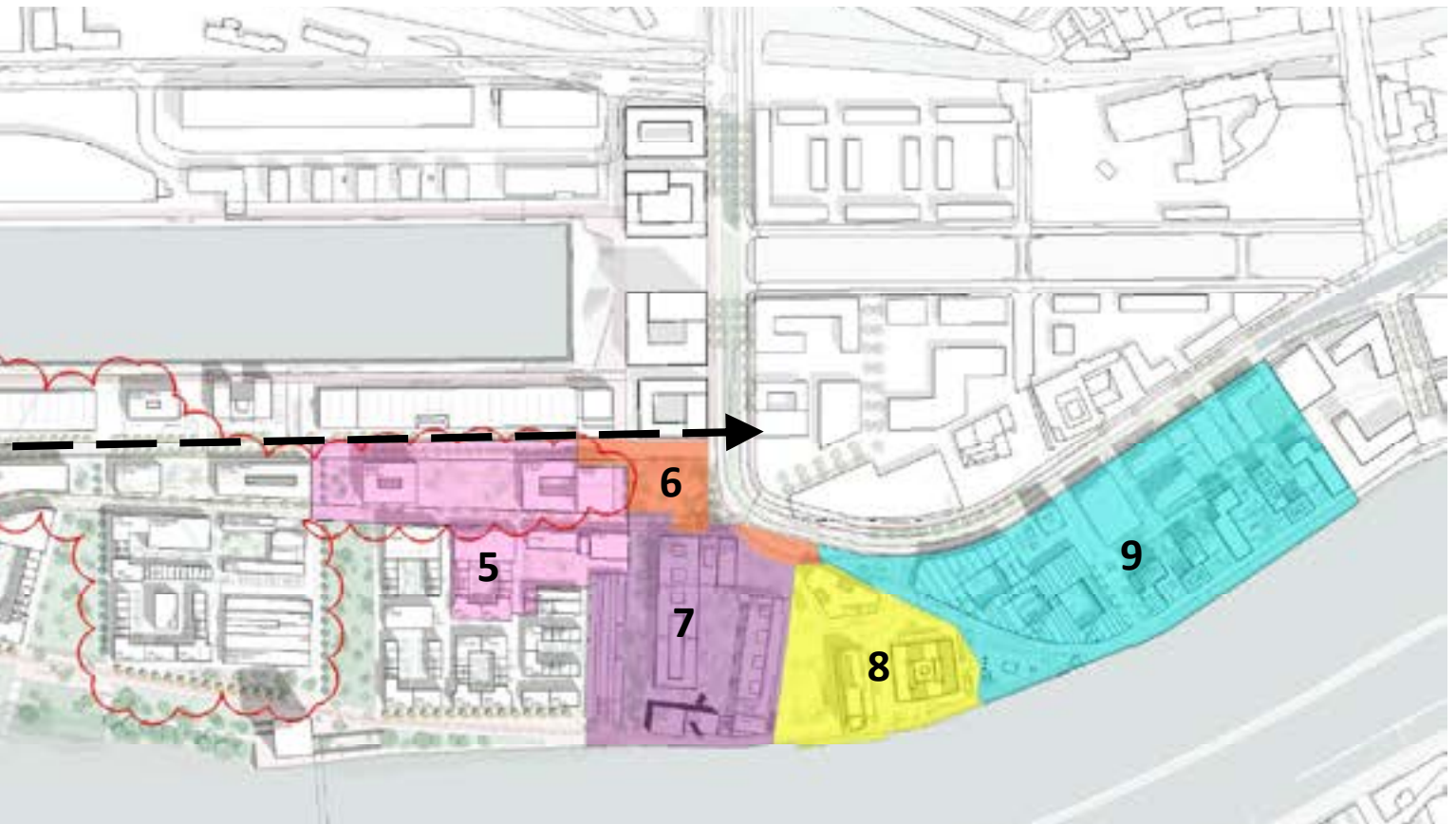
- Quartiersplanung abgeschlossen
- Wettbewerbsverfahren abgeschlossen
- Aufstellung vorhabenbezogener Bebauungsplan

8. Kellogg-Pier

- Umnutzung / Wiederaufbau Bestandsbauten umgesetzt
- Aufstellung Bebauungsplan insb. zur Herstellung endgültiger Erschließung

9. Stephanitor

- Vorhaben in Umsetzung



1 - Einführung

1.3 Fortschreibung der Rahmenplanung

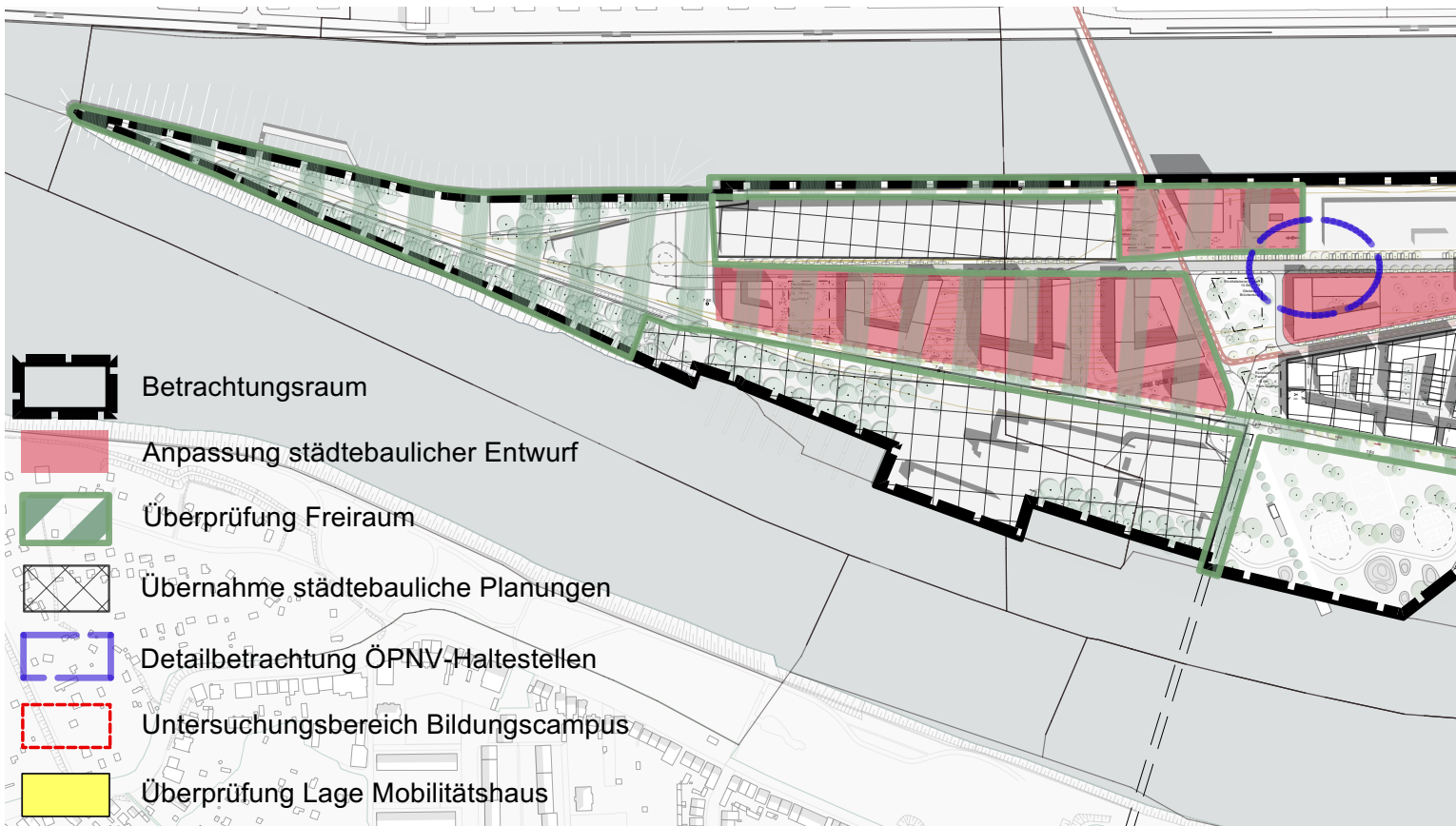
Bei der Konkretisierung und Umsetzung der Planung hat sich gezeigt, dass sich die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Überseeinsel in wenigen Jahren dynamisch weiterentwickelt haben. Beispielsweise war man in der Rahmenplanung 2019 noch davon ausgegangen, dass das Unternehmen Rickmers Reismühle am Standort verbleibt. Schon bald darauf wurde das Grundstück für die Produktion aufgegeben und mit dem Ziel einer höherwertigeren Nutzung verkauft. Nunmehr soll das Quartier insbesondere Wohnraum für verschiedene Nutzergruppen bieten und auch ein besonderes Angebot für Wohnen und Pflege von Seniorinnen und Senioren anbieten (s. Kapitel 4.7). Daraus ergeben sich veränderte Anforderungen an den Städtebau sowohl für diesen Standort, als auch auf den benachbarten Grundstücken sowie in der Erschließung.

Die verschiedenen Projektentwicklungen der jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer sowie der Projektentwicklungsgesellschaften haben gezeigt, dass eine stringente Umsetzung von Ost nach West, wie in der bisherigen Rahmenplanung vorgesehen, nicht stattfinden wird. Dadurch wurden die 2019 angestrebten Entwicklungsphasen, die z.B. für die Sicherstellung eines lückenlosen Hochwasserschutzes und die Erschließung von Bedeutung sind, zunehmend in Frage gestellt.

Darüber hinaus haben sich rechtliche Rahmenbindungen verändert. So basierten die Flächenbedarfe für den ruhenden Verkehr und das Mobilitätskonzept noch auf dem Stellplatzortsgesetz. Nunmehr gibt es mit dem Mobilitätsbauortsgesetz (MobBauOG) eine neue rechtliche Grundlage, wodurch die Anzahl der umzusetzenden Stellplätze passgenau gesteuert werden kann. (s. Kapitel 2).

Für den Hochwasserschutz haben sich ebenfalls neue Anforderungen gegenüber der Rahmenplanung 2019 ergeben (s. Kapitel 3.4). So haben sich die Bemessungswasserstände sowie die sich daraus ergebenden Bestickhöhen für den Hochwasserschutz erhöht. Die Anforderungen haben Auswirkungen auf die notwendigen Hochwasserschutzmaßnahmen sowie deren Platzbedarfe und damit auch auf die Freiraumplanung und z.T. auch auf die Erschließung.

Einige Projektbausteine haben sich in der Zwischenzeit weiterentwickelt. Beispielsweise ist im Schuppen 6 nun auch dauerhaft eine gewerbliche Nutzung angedacht. Die in der Rahmenplanung ursprünglich dort vorgesehene Mischnutzung wird nicht mehr weiterverfolgt. Insbesondere im Hinblick auf die zu entwickelnden neuen Infrastrukturen bspw. im Hinblick auf die genauen Querschnitte der Erschließungsstraßen zeigt sich,



1.4 Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen

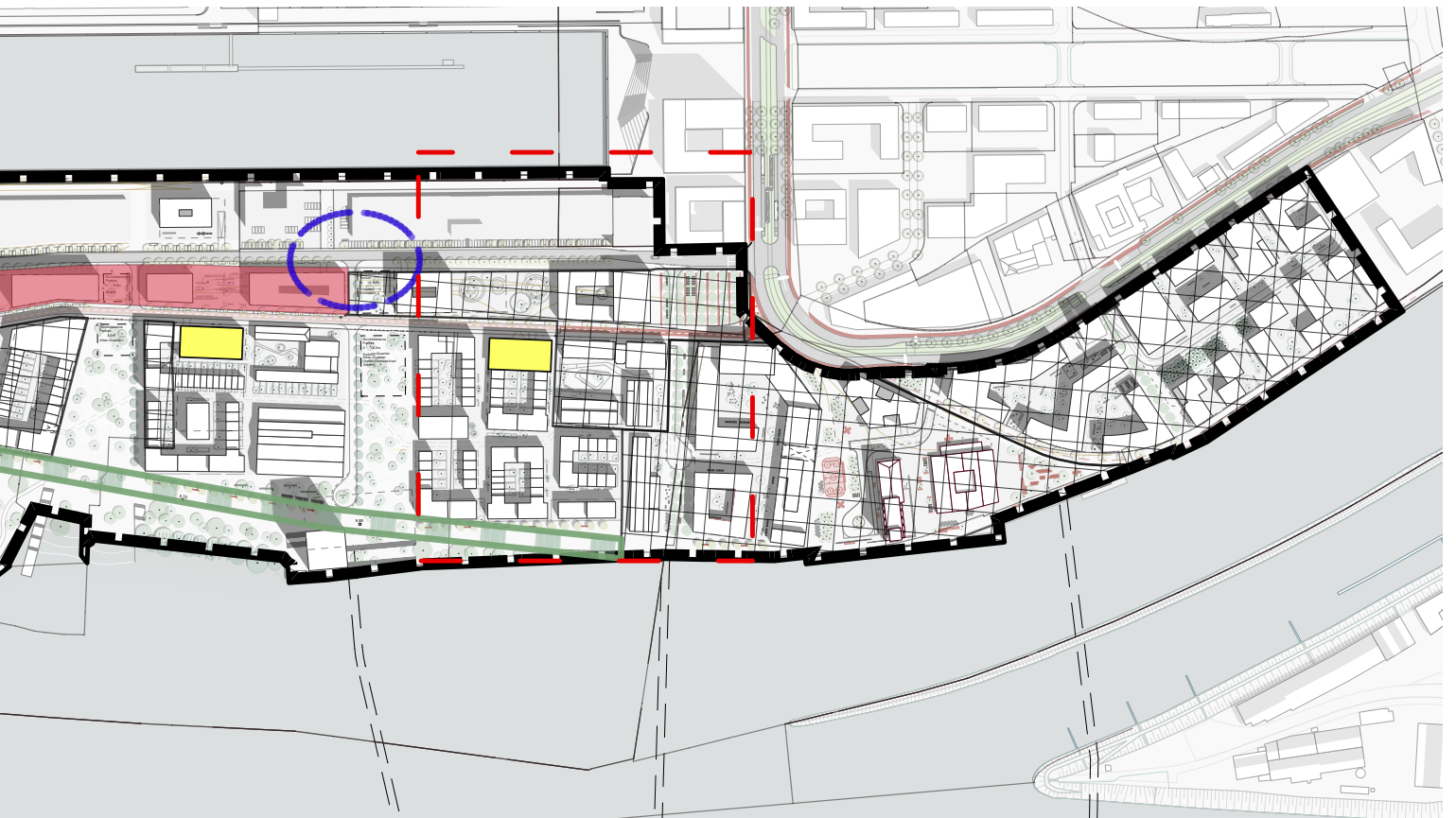
dass die Rahmenplanung in der Umsetzung hinsichtlich ihrer Aussagetiefe maßstabsbedingt an ihre Grenzen stößt. Auch die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die Straßenbahn in die Überseestadt, deren Erarbeitung im November 2018 begann, lagen erst im Oktober 2021 und damit nach Beschluss der Rahmenplanung vor. Diese Machbarkeitsstudie sieht im östlichen Abschnitt der Streckenführung die Hoerneckestraße als eine von zwei machbaren Alternativen (s. Kapitel 2.4).

Vor diesem Hintergrund wurde verwaltungsseitig Ende 2023 mit den Vorbereitungen für eine Fortschreibung der Rahmenplanung Überseeinsel begonnen und hierfür eine entsprechende Aufgabenstellung entwickelt (s. Abb. 5).

Mit dem Beschluss des Senates vom 04.03.2025 in Anknüpfung an eine Absichtserklärung mit Bremer Akteuren zur Entwicklung des Klima-Campus und seine Integration in die Entwicklung der Überseeinsel, sind veränderte Anforderungen an das Nutzungskonzept und die Entwicklungsschritte für die Überseeinsel verbunden. Diese müssen im Hinblick auf Flächenbedarfe, die Erschließung, die Infrastrukturanforderungen und die städtebaulichen Konfigurationen in der Fortschreibung der Rahmenplanung eingebunden werden (s. Kapitel 3.5).

Die konkrete Bearbeitung der Rahmenplanung hat gezeigt, dass sich insbesondere im Hinblick auf die Erschließung und den Hochwasserschutz sowie bei der Integration des Klima Campus sehr komplexe Fragestellungen ergeben, die neben der planerischen Komponente auch grundlegende ressortübergreifende Abstimmungen erfordern, so dass der 2023 avisierte Abschluss einer in allen wesentlichen Punkten abgestimmten Fortschreibung der Rahmenplanung für die Überseeinsel im Jahr 2025 nicht möglich und sinnvoll ist. Vielmehr war und ist es erforderlich, auf die laufenden Prozesse und Prioritätensetzungen des Senats mit einem phasenweisen Vorgehen zu reagieren. Der hiermit vorgelegte Sachstandsbericht dient dazu, den aktuellen Umsetzungsstand der Rahmenplanung aus dem Jahr 2019 sowie den derzeit erreichten Bearbeitungsstand der Ersten Fortschreibung der Rahmenplanung in seinen Kernaussagen zur Erschließung, zum Städtebau und zum Nutzungskonzept sowie zum Freiraumkonzept und zum Hochwasserschutz darzustellen und für eine grundsätzliche Entscheidung und Beschlussfassung zum weiteren Vorgehen vorzulegen.

Dabei sollen auch die offenen Entscheidungsbedarfe und Fragestellungen für die vertiefte Bearbeitung der Rahmenplanung als Grundlage für weitere Quartiersentwicklungen und Bauleitplanungen begründet und dargelegt werden.



2 - Erschließung & Verkehr

2.1 Inhalte und Ziele der Rahmenplanung 2019

Die Rahmenplanung 2019 hat sich intensiv mit den Anforderungen an die Erschließung und die Mobilität auf der Überseeinsel auseinandergesetzt. Daraus resultierte die Notwendigkeit eines innovativen Mobilitätskonzeptes. Dieses ergibt sich aus der Verkehrlichen Gesamtsituation der Überseestadt insgesamt sowie aus der konkreten Situation und Konstellation der Überseeinsel.

Eine zusätzliche Belastung der Kfz-Verkehrsinfrastruktur ist nur in einem begrenzten Umfang möglich. Da es sich bei der Überseeinsel um eine Halbinsel handelt, ist eine Erweiterung der Kapazitäten zur Abwicklung anfallender Kfz-Verkehre nur sehr eingeschränkt möglich.

Da alle Kfz-Verkehre über den Knotenpunkt Hoerneckestraße/Hansator an das übergeordnete Erschließungsnetz angebunden werden müssen, würde eine Erhöhung der Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unweigerlich dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zu bestimmten Uhrzeiten nicht mehr gegeben wäre. Vor diesem Hintergrund wurde in der Rahmenplanung ermittelt, welche Mengen an MIV im Verkehrsnetz abwickelbar wären und ausgehend davon in Verbindung mit den angestrebten Nutzungen bzw. Bauvolumen ein Modal Split (prozentuale Aufteilung des gesamten Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger wie MIV, Fahrrad, Fuß oder öffentliche Verkehrsmittel) errechnet. Ergebnis war, dass nur bis zu einem Anteil des MIV von maximal 20 % eine Leistungsfähigkeit des Erschließungssystems der Überseeinsel noch gegeben bzw. herstellbar ist. Vor diesem Hintergrund ist ein innovatives Mobilitätskonzept mit einem attraktiven Umweltverbund die Voraussetzung für eine Entwicklung der Überseeinsel.

Hierfür wurden insbesondere folgende Bausteine identifiziert:

- Reduzierung der Kfz-Erschließung auf das Wesentliche (Anteil MIV max. 20%), Abwicklung der motorisierten Verkehre hauptsächlich über die Hoerneckestraße; Ausgestaltung der Stephanikirchenweide als Fahrradstraße;
- Gute Angebote im Umweltverbund (ÖPNV sowie Rad und Fußverkehr), die den Stadtraum und eine neue Mobilitätskultur mitprägen (u.a. dezentrale Mobilitätsstationen, Car-Sharing, ebenerdig anfahrbare Fahrradabstellanlagen, Logistik-Hubs etc.);
- Reduzierter Nachweis von Kfz-Stellplätzen sowie Verzicht auf Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum;
- Zuweisung von MIV-Kontingenten zu den jeweiligen Vorhaben und Sicherung in städtebaulichen Verträgen.

Diese Vorgaben sind auch für die Fortschreibung der Rahmenplanung weiterhin aktuell und maßgeblich.

2.2 Weiterentwicklung des Erschließungssystems

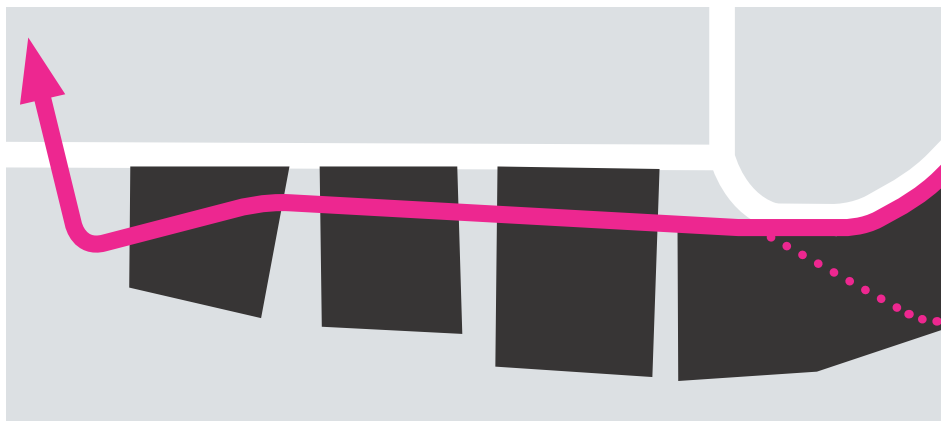
1. Erschließungsnetz

Die wesentlichen Ergebnisse der Rahmenplanung 2019 werden in der Fortschreibung aufgenommen und weiterentwickelt (s. Abb. 6-10). So bleibt die Hoerneckestraße das Rückgrat der Erschließung, welches alle Verkehrsarten aufnimmt. Anders als in der Rahmenplanung 2019 soll die Stephanikirchenweide nunmehr im Regelfall vollständig dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Sonderverkehre (insbesondere Müllentsorgung und Rettungsfahrzeuge) sind hiervon ausgenommen. Hierdurch ergeben sich geänderte Anforderungen an die Lage und Anfahrbarkeit von oberirdischen Mobilitätshäusern bzw. Tiefgaragen. Da eine Längsbefahrung der Stephanikirchenweide möglichst ausgeschlossen werden soll, müssen diese direkt über Stiche von der Hoerneckestraße angefahren werden. Eine Weiterentwicklung im Erschließungsnetz ergibt sich auch aus den Anforderungen der Quartiersentwicklung Rickmers Reismühle. In der Rahmenplanung 2019 war man noch von einem Erhalt des Unternehmens sowie der Bestandserschließung von der Stephanikirchenweide ausgegangen. Nunmehr soll es perspektivisch von Westen her eine neue Erschließungsstraße geben, die an die Hoerneckestraße anbindet.

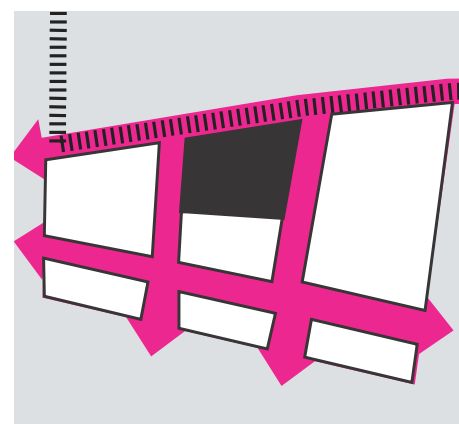
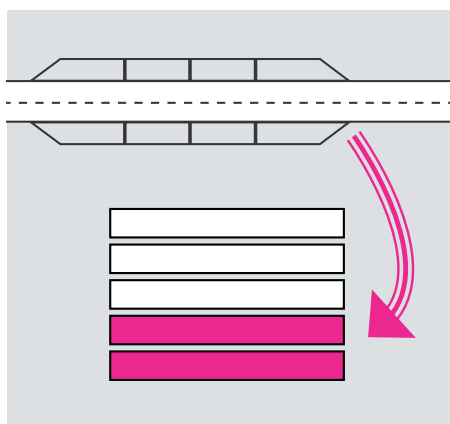
2. Fuß- und Radverkehr

Anknüpfend an die Rahmenplanung 2019 ist weiterhin zentrales Ziel die Schaffung eines attraktiven Wegenetzes für den Fuß und Radverkehr u.a. auch um den ambitionierten Modal Split im Kfz-Bereich zu erreichen. Dazu dient insbesondere die Aufwertung der Stephanikirchenweide, die nunmehr im Regelfall vollständig dem Fuß und Radverkehr dienen soll (s. Kapitel 2.2.1). Darüber hinaus ist bei der Weiterentwicklung ein Augenmerk auf die frühzeitige Verlängerung der Weserpromenade zu legen, damit zeitgleich mit der Entwicklung der einzelnen Quartiere bereits attraktive und leistungsfähige Fuß- und Radwege zur Verfügung stehen. Diese würden von den notwendigen Umbaumaßnahmen des Gesamterschließungssystems unberührt bleiben. Die Umsetzung der vorgesehenen Brückenbauwerke über den Europahafen (Europahafenbrücke) und über die Weser (Wesersprung West) sind für den Fuß und Radverkehr insgesamt (stadtteilübergreifende Verbindungsfunktion) sowie für die Erschließung der Überseeinsel im Speziellen von großer Bedeutung. Im Nahbereich ermöglicht die Europahafenbrücke eine fußläufige Vernetzung der Überseeinsel mit der übrigen Überseestadt, insbesondere dem Zentrum, der „Neuen Mitte Überseestadt“ als zentraler Nahversorgungsstandort für die gesamte Überseestadt mit dem dort geplanten Vollsortimenter, sowie weiter in den Stadtteil Walle. Im Bereich des Radverkehrs verkürzen die Brückenbauwerke die Distanzen nach Norden (bspw. ins Waller Stadtteilzentrum, zur Waterfront, den Industriebahnhöfen und dem Stahlwerk) sowie nach Süden (bspw. nach Woltmershausen inkl. Tabakquartier, zum GVZ und nach Huchting) erheblich um bis zu 3 km. Insbesondere die Führung der Radpremiumroute D.19 (Verbindung der Routen D.19b und D.19c) (s. Abb. 16) über beide Brückenbauwerke soll ein schnelles, durchgängiges und komfortables Angebot dar-

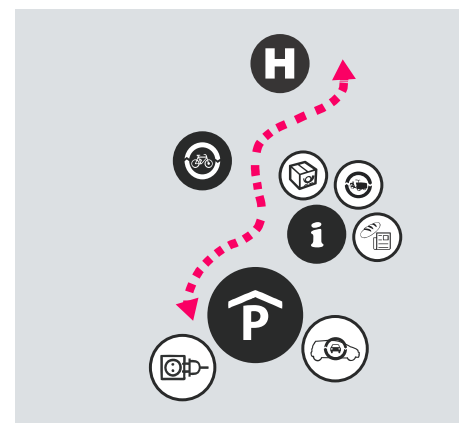
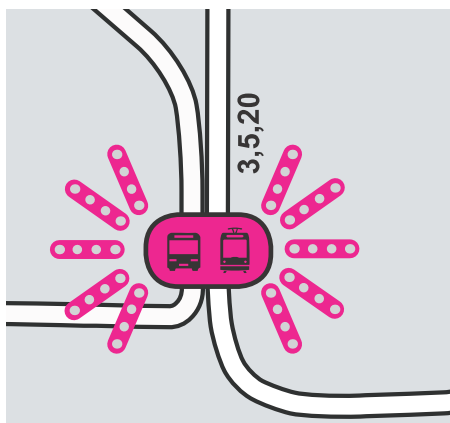
6 Auf der inneren Entwicklungsachse der Halbinsel - der Stephanikirchenweide - zwischen Gleisbett und Quartieren hat der Radverkehr Vorfahrt



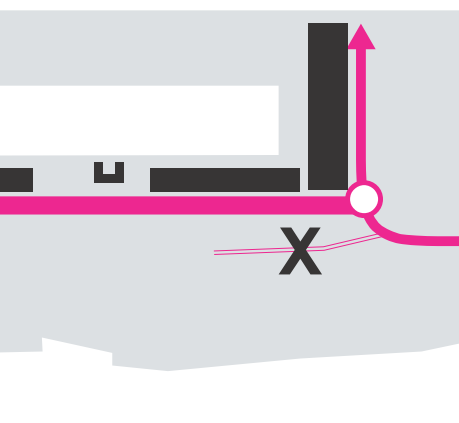
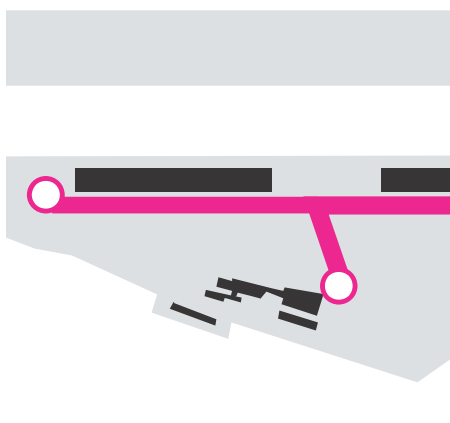
7 Der ruhende Verkehr (auch Besucher) wird in Sammelgaragen gebündelt



8 Die städtebauliche Struktur ist offenporig. Das Innere der Quartiere ist dem Aufenthalt und der Bewegung vorbehalten.



9 Die ÖPNV-Verbindungen und Umstiege werden optimiert.



10 Vielfältige Mobilitätsangebote werden den Stadtraum und eine neue Mobilitätsstruktur mitprägen.



2 - Erschließung & Verkehr

stellen. Diese Verbindung ist über das städtische Netz hinaus (bspw. für Delmenhorst) von Bedeutung. Insgesamt tragen diese Verbindungen maßgebend dazu bei, dass andere Mobilitätsformen als das Kfz genutzt werden, was insbesondere auf der Überseeinsel Voraussetzung für eine funktionierende Erschließung ist. Nicht zuletzt können leistungsfähige Rad- und Fußwegverbindungen die Erreichbarkeit des Klima Campus unterstützen.

3. Ruhender Verkehr

In der Rahmenplanung 2019 waren alle an der Planung Beteiligten noch auf Grundlage des Stellplatzortsgesetzes davon ausgegangen, dass ein Drittel der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen und ein weiteres Drittel in oberirdischen Mobilitätshäusern hergestellt wird. Für das letzte Drittel wurde in der Planung eine sog. Rückfallebene vorgesehen – Freiflächen, die im Bedarfsfall für Stellplätze in Anspruch genommen werden sollten. Mit Inkrafttreten des Mobilitätsbauortsgesetzes (Mob-BauOG) 2022 gibt es eine neue Rechtsgrundlage, welche die Berücksichtigung der Rückfallebene obsolet macht. Für die weitere Planung wird vorgesehen, dass max. 50 % des gem. MobBauOG ermittelten Normbedarfs an Stellplätzen hergestellt wird, für die restlichen 50 % oder mehr sind äquivalente Mobilitätsmaßnahmen im Umweltverbund vorzusehen. Eine Sicherung erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung und in quartiers- bzw. projektbezogenen städtebaulichen Verträgen. Durch die veränderte Bedeutung der Stephanikirchenweide, ergeben sich zudem andere Anforderungen an die Lage der Mobilitätshäuser bzw. Tiefgaragenzufahrten (s. Kapitel 2.2.1).

12



2.3

Dimensionierung des Erschließungsnetzes

1. Querschnitte

Die Festlegung konkreter Straßenquerschnitte für die Hoerneckestraße sowie die Stephanikirchenweide hat sich in der bisherigen Fortschreibung der Rahmenplanung als besondere Herausforderung dargestellt. Es gilt sehr unterschiedliche und in Teilen auch gegensätzliche Anforderungen miteinander zu vereinbaren: u.a. Anforderungen an die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr sowie den ÖPNV, attraktive Wegeverbindungen für den Fuß und Radverkehr, betriebliche Anforderungen bestehender Gewerbebetriebe insbesondere im Hinblick auf die Anlieferung, ökologische und klimatische Anforderungen im Hinblick auf Flächeneinsparungen sowie die Integration grün-blauer Infrastruktur, wirtschaftliche und städtebauliche Belange bei der Bereitstellung und Entwicklung von Baufeldern. Unter Berücksichtigung der Bestandssituation der Überseeinsel wurden deshalb folgende Regelquerschnitte als Basis für die konkrete Erschließungsplanung sowohl für die Hoerneckestraße als auch die Stephanikirchenweide fachlich abgestimmt und sollen Grundlage der weiteren Entwicklung darstellen:

- Hoerneckestraße (Abschnitt Bereich westlich Schuppen 2 – s. Abb. 18): Der Querschnitt umfasst beidseitige Gehwege mit einer Breite von 2,50 m, einen Zweirichtungsradweg auf der südlichen Straßenseite mit einer Breite von 3,00 m, zwei Fahrstreifen mit einer Breite von jeweils 3,50 m sowie beidseitigen Sicherheitstrennstreifen von jeweils 1,00 m. Der ÖPNV wird in diesem Bereich auf

der Fahrbahn geführt, so dass dieser – unabhängig davon ob Bus und/oder Straßenbahn – nicht zu einer Verbreiterung des Querschnittes führt. Die Regelbreite beträgt 17 m, die sich durch Elemente der grünblauen Infrastruktur und weitere notwendige Anlagen noch aufweiten kann, wo es die Platzverhältnisse erlauben.

- Hoerneckestraße (östlicher Bereich bis einschließlich Schuppen 2 – s. Abb. 19): Dieser Bereich beinhaltet in der Zufahrt auf die Kreuzung Hoerneckestraße/Hansator zur Sicherstellung des Betriebsablaufs eine separate ÖV-Trasse für Bus und/oder Straßenbahn in Richtung Innenstadt. Diese ist mit 3,65 m Breite dimensioniert und ergänzt den beschriebenen Querschnitt für die restliche Hoerneckestraße. Bei der Dimensionierung ist es unerheblich, ob der ÖPNV über eine Straßenbahn und/oder Busse gewährleistet wird, die Flächenansprüche sind diesbezüglich identisch. Die Regelbreite beträgt 21,65 m.
- Stephanikirchenweide (s. Abb. 17): Hier sind beidseitige Gehwege von je 3,25 m sowie ein Verkehrsraum für Radverkehr und Sonderverkehre (Müllabfuhr, Rettungsdienste) von 5,00 m erforderlich. Für die Abgrenzung der Gehwege soll es keinen Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Gehwegen geben, da die Stephanikirchenweide bei Sperrungen der Hoerneckestraße temporär als Umleitungsstrecke dient und die gesamte Fläche befahren werden muss. Daher soll die gesamte Verkehrsfläche niveaugleich in einer Belastungsklasse für Schwerlastverkehr ausgeführt werden, die für den Havariefall ausreichend ist. Die Regelbreite beträgt entsprechend des Bestandes 11,50 m, die sich durch Elemente der grünblauen Infrastruktur noch aufweiten kann und soll, wo es die Platzverhältnisse erlauben.

Im Hinblick auf vorhandene und genehmigte Anliefersituationen sowie Tiefgaragenausfahrten bedarf es spezieller technischer Lösungsansätze, die zurzeit im Auftrag der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung untersucht werden.

2. Betrachtete Alternativen

Wie unter Kapitel 2.3.1 beschrieben, gilt es bei der konkreten Ausgestaltung der Erschließungsstraßen, insbesondere der Hoerneckestraße, eine Reihe von Anforderungen miteinander in Einklang zu bringen. In diesem Zusammenhang wurden für die Rahmenplanung verschiedene Ansätze untersucht, die sich insbesondere mit gegenüber der Bestandssituation erweiterten Flächenbedarfen der in der Hoerneckestraße befindlichen Betriebe auseinandergesetzt haben. Eine deutliche Verbreiterung der Fahrbahn der Hoerneckestraße hätte neben den damit verbundenen deutlichen Mehrversiegelungen auch zur Folge gehabt, dass Teile des ehemaligen Gleisbettes zwischen Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide nur noch eingeschränkt oder auch gar nicht mehr hätten bebaut werden können. Die mit der Rahmenplanung 2019 verbundenen städtebaulichen Zielsetzungen könnten unter diesen Bedingungen nicht mehr erreicht werden. Vor diesem Hintergrund werden wie unter Kapitel 2.3.1 beschrieben, nunmehr technische Lösungen verfolgt, um zum einen an den Grundzügen der Rahmenplanung 2019 festhalten zu können und zum anderen den konkreten Bedarfen der Anlieger so weit wie möglich gerecht zu werden.

Stufe 0:	Status quo mit Erschließung rein über Haltestelle Europahafen
Stufe 1a:	Verlängerung der Linie 20 auf die Oberseeinsel, Linie 5 unverändert
Stufe 1b:	Verlängerung der Linie 20 auf die Oberseeinsel und auf 20 Minuten verdichteter Takt in der Hauptverkehrszeit, Linie 5 unverändert
Stufe 2:	Verlängerung der Linie 20 auf die Oberseeinsel und auf ganzen Linienweg 20-Minuten-Takt Linie 3 zur Universität, 15-Minuten-Takt Linie V1 Oberseeinsel-Findorff/Universität, 20-Minuten-Takt Anfangs Nutzung der Straße Stephanikirchenweide bis zur Retenabüle
Stufe 3:	Leistungsfähigster Vorlaufbetrieb in Abhängigkeit zur Entwicklung der Oberseeinsel

13



14



15



16

2.4 ÖPNV

1. Straßenbahn

Es ist weiterhin beabsichtigt, einen modernen und leistungsfähigen ÖPNV für eine wachsende Stadt auszubauen. Dazu gehört auch eine neue direkte Straßenbahnlinienführung weit in die Überseestadt hinein. Im Jahr 2021 wurde infolge des Deputationsbeschlusses zum Ergebnis des Integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt eine Machbarkeitsstudie für die Straßenbahn in die Überseestadt abgeschlossen. Es wurden zwei Alternativen zum Anschluss an das Bestandsnetz untersucht: Eine Trassenführung inkl. Brückenquerung des Europahafens über die Überseeinsel sowie eine über die Konsul-Smidt-Straße.

Laut Gutachter-Ergebnis wurden beide Varianten als technisch machbar und verkehrlich sinnvoll bestätigt. Bei einer Fokussierung auf den verkehrlichen Nutzen, ausgedrückt durch Kriterien wie Erschließungsfunktion und Fahrgastpotenziale sowie Attraktivität eines umsteigefreien ÖPNVs, zeigen sich für die Variante über die Überseeinsel auf Basis des der Rahmenplanung 2019 zugrundgelegten Nutzungsszenarios deutliche Vorteile gegenüber der Variante über den östlichen Abschnitt Konsul-Smidt-Straße. Eine Führung über die Überseeinsel erfordert eine Querung des Europahafens mit einem Brückenbauwerk für die Straßenbahn. Zentraler Vorteil dieser Variante ist die sehr hohe Erschließungswirkung. Auf Grundlage der Rahmenplanung 2019 wurden mit mehr als 2.200 zusätzlich für die Straßenbahn erschlossenen und damit von der hochwertigen Direktverbindung profitierenden Einwohnenden und Beschäftigten mit entsprechend

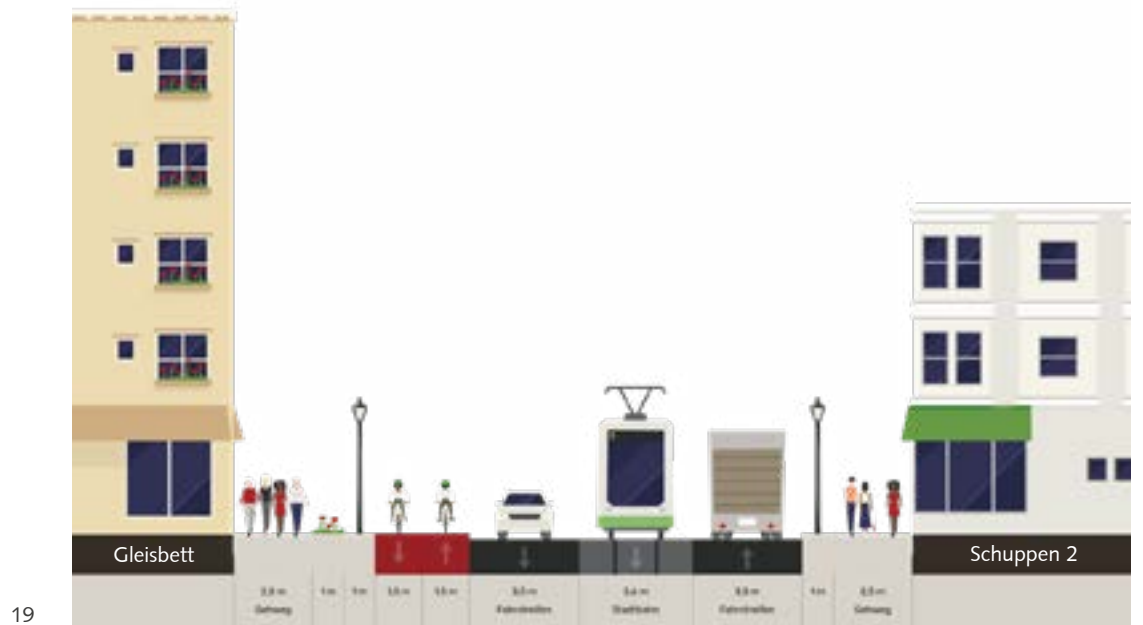
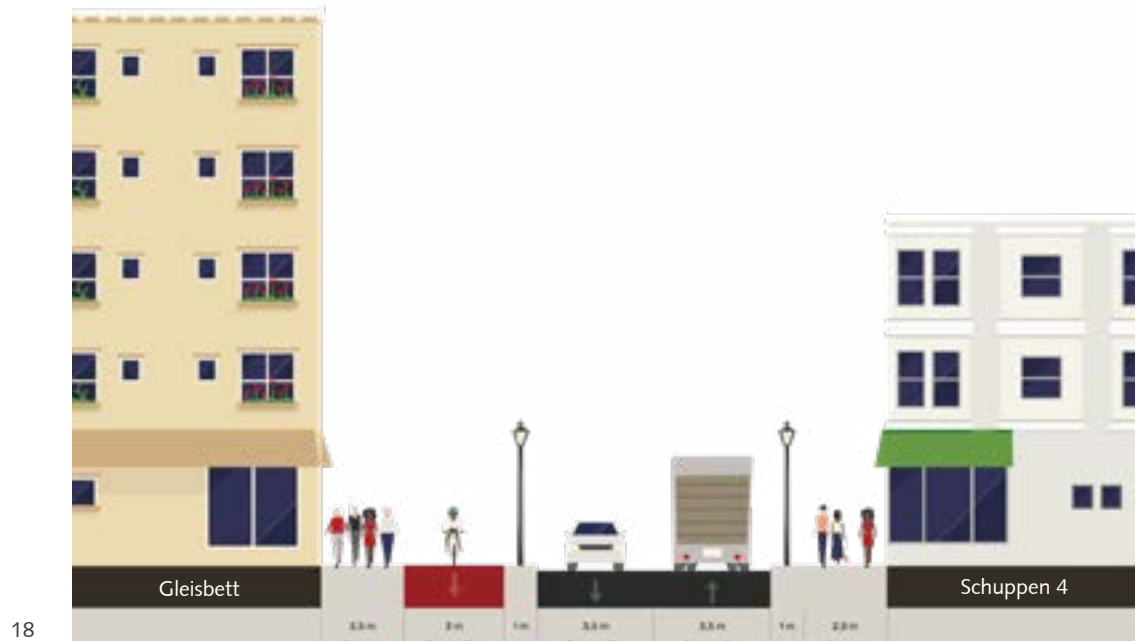
positivem Einfluss auf den Modal Split-Anteil des Umweltverbunds gerechnet. Ein wesentlicher Vorteil ist die damit realisierbare direkte ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt für die zukünftig auf der Überseeinsel wohnenden und arbeitenden Menschen. Mit dieser Streckenführung wird neben weiteren Aspekten die Binnenerschließung des Ortsteils Überseestadt mit seinen Bestandteilen Hafenvorstadt, Überseeinsel und Überseestadt mit Überseetor und Hafenkante erreicht. Zentral ist dabei die Anbindung der Quartiere an das Ortsteilzentrum Überseetor/Marcuskaje mit den Versorgungseinrichtungen.

2. Stufenweiser Ausbau des ÖPNV

Unabhängig von einer Entscheidung und Umsetzung zur Führung der Straßenbahn ist zur Erreichung der Mobilitätsziele von Beginn an einen leistungsfähigen ÖPNV für die Erschließung der Überseeinsel erforderlich. Hierzu wird in Abstimmung mit der BSAG einer bedarfsgerechten stufenweisen Entwicklung erarbeitet. Als erster Schritt ist für das Frühjahr 2026 eine Verlängerung der Linie 20 in die Stephanikirchenweide vorgesehen (s. Abb 18 & 19). Der Vorlaufbetrieb mit Bussen ist unabhängig von den Varianten der Straßenbahnstreckenführung und orientiert sich an den Entwicklungsstufen der Überseeinsel. Vorgesehen sind mindestens drei mit der BSAG abgestimmte Betriebsstufen (s. Abb. 13). Bei Bedarf können Zwischen- oder Ergänzungsstufen eingefügt werden. Eine für einen Bereich geplante, aber noch nicht umgesetzte Straßenbahnverbindung hat dabei keine Auswirkung auf die Qualität des Bus-Vorlaufbetriebs.



17



2 - Erschließung & Verkehr

2.5 Brücke über den Europahafen und Wesersprung West

Die Planungen für die Brücke über den Europahafen sind – auch unabhängig von einer möglichen Führung der Straßenbahn (s. Kapitel 2.4) ein wesentlicher Bestandteil im Fuß und Radwegenetz der Überseestadt (s. Kapitel 2.2). Dementsprechend sah bereits der Masterplan Überseestadt aus dem Jahre 2000 eine Querung des Europahafens vor.

Mit der Entwicklung der Überseeinsel auf der einen Seite sowie der Entwicklung eines Nahversorgungsstandortes (Einzelhandel mit Vollsortiment) auf der anderen Seite des Europahafens nimmt die Bedeutung der Querung weiter deutlich zu. Gemäß dem Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen beträgt das fußläufige Einzugsgebiet max. 1 km Luftlinie, das Fahrrad-Einzugsgebiet maximal 2 km. Nur mit dieser entsprechenden Querung kann sichergestellt werden, dass die Distanzen auf der Überseeinsel zum einzigen Lebensmittelvollsortimenter in der Überseestadt insgesamt zufriedenstellend eingehalten werden können (s. Abb. 21 & 22).

Durch die veränderten Anforderungen des Hochwasserschutzes (s. Kapitel 3.4) ergeben sich für die konkrete Ausgestaltung des Brückenbauwerkes neue Herausforderungen. Es gilt die Höhenentwicklung des Brückenbauwerkes so zu gestalten, dass die erforderlichen Rampen auf ein Minimum reduziert werden, um eine städtebauliche und verkehrliche Einbindung zu gewährleisten und gleichzeitig den aktuellen Vorgaben des Hochwasserschutzes technisch und baulich gerecht zu werden. Hierzu wird zurzeit im Auftrag der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung in fachlicher Abstimmung mit den hierfür zuständigen Ressorts eine entsprechende Studie erarbeitet, die für diese Fragestellung eine ressortübergreifende, pragmatische und umsetzbare Lösung entwickelt.

Mit der Machbarkeitsuntersuchung zum Wesersprung West soll an zwei Standorten (s. Abb. 20) die technische Umsetzbarkeit einer Brücke für den Fuß und Radverkehr bzw. für die Nutzung durch den Umweltverbund untersucht werden. Ziel ist, die Erreichbarkeit der Überseestadt zu verbessern und den Umweltverbund zu stärken (siehe Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt 2017). Weiterhin bildet die geplante Verbindung über die Weser ein relevantes Element zur Umsetzung der Radpremiumrouten sowie der überörtlichen Radverkehrsverbindungen (s. Kapitel 2.2 Fuß und Radverkehr). Dabei kommt auch die Verknüpfung mit einer ÖPNV-Nutzung (Bus) in Betracht. Durch die Verbindung der beiden Ortsteile Überseestadt und Woltmershausen entstehen Synergien bei der Nutzung der bereits bestehenden und geplanten Versorgungs-, Bildungs-, Gesundheits- und Kultureinrichtungen.

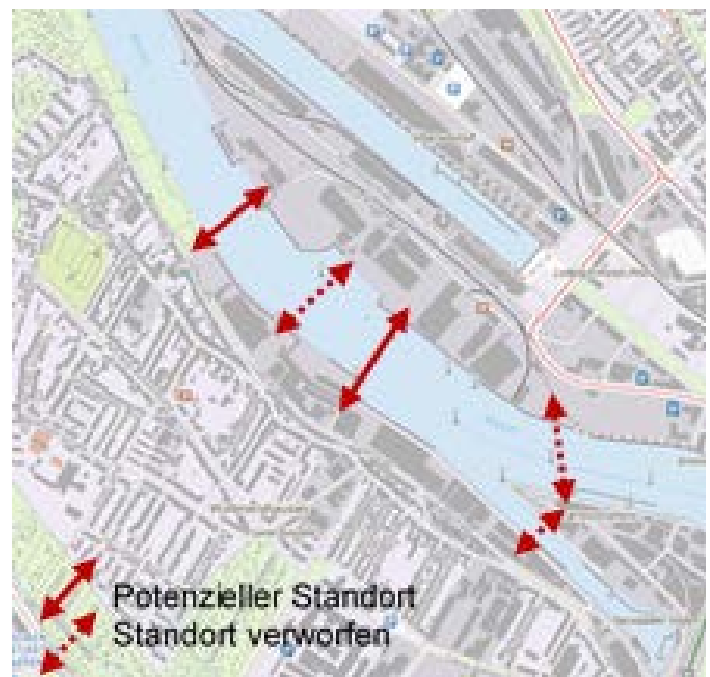
Die im Auftrag der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung erarbeitete Machbarkeitsuntersuchung befindet sich aktuell in der Bearbeitung, ein Abschluss ist bis Ende des Jahres 2025 geplant.

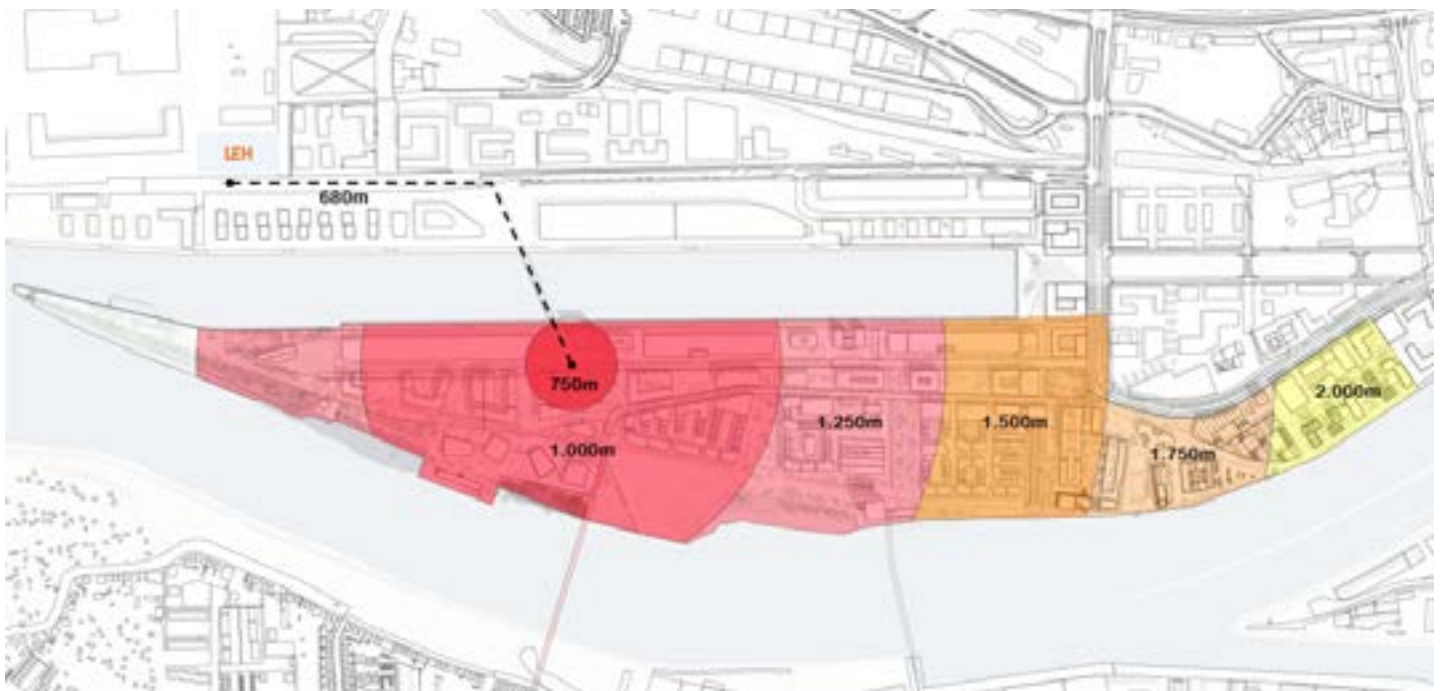
2.6 Ansätze für die weitere Vertiefung der Rahmenplanung

Das Konzept für ein robustes und tragfähiges Erschließungssystem für die Überseeinsel ist – wie auch die Einhaltung des beschriebenen Rahmens – eine zentrale Grundlage für die konkrete Dimensionierung und Entwicklung der Quartiere insbesondere im Bereich des sog. Gleisbettes zwischen der Hoerneckestraße und der Stephanikirchenweide. Gleichzeitig müssen attraktive Angebote für den ÖPNV sowie den Fuß und Radverkehr geschaffen werden, um die notwendigen Mobilitätsziele erreichen zu können. Für die weitere Bearbeitung der Rahmenplanung sind insbesondere folgende Themen vorgesehen:

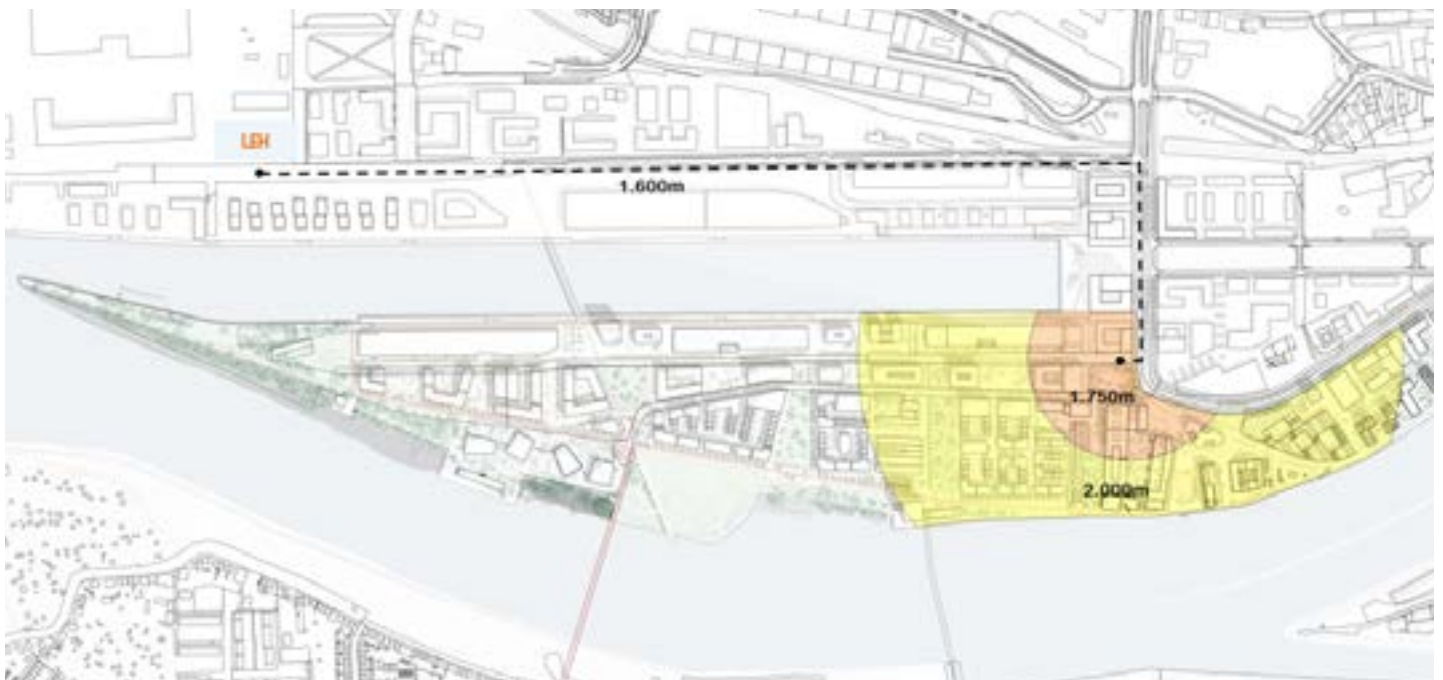
- Konkrete Ausgestaltung der Erschließungsstraßen unter Berücksichtigung der o.g. Punkte sowie der ausstehenden Studien zur Brückengestaltung und technischen Lösungen in der Hoerneckestraße;
- Festlegung der planerischen Voraussetzungen für den Umbau des Knotenpunktes Hoerneckestraße/Hansator als zentrale Voraussetzung für die bedarfsgerechte Erschließung der Überseeinsel und Weiterführung des Bebauungsplanes 2567, der die planungsrechtliche Grundlage für den Umbau des Knotenpunktes sichert;
- Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes und der Mobilitätsbudgets unter Berücksichtigung des veränderten Nutzungsprofils, insbesondere durch die Integration des Klima-Campus in die Entwicklung der Überseeinsel (s. Kapitel 4.10);
- Entwicklung und Präzisierung von Übergangsszenarien und Phasenmodellen für alle Verkehrsträger.

20





21



22

21 Einzugsgebiete Nahversorgungsstandort
Überseestadt (LEH) mit Brücke am Eurohafen

22 Einzugsgebiete Nahversorgungsstandort Über-
seestadt (LEH) ohne Brücke am Eurohafen

3 - Städtebau und Freiraumkonzept

3.1

Inhalte und Ziele der Rahmenplanung 2019

1. Städtebau

Zentrales Leitmotiv der städtebaulichen Entwicklung auf der Überseeinsel ist die Gliederung in unterschiedliche Quartiere, die als gemischt genutzte Nachbarschaften entwickelt und durch Grünräume voneinander getrennt werden. Für jedes Quartier wird je nach Lage, Nutzungszielen und Bauformen ein eigener städtebaulicher Charakter angestrebt.

Im Osten des Plangebiets und an den Hauptstraßen sind vergleichsweise dichte Quartiere vorgesehen, die durch eine fünf- bis siebengeschossige Bebauung und einen hohen Gewerbeanteil gekennzeichnet sind: Neu-Stephani (mittlerweile umbenannt in Stephanitor), Kellogg-Pier und Kellogg-Höfe. Auch auf dem Gleisbett im zentralen Streifen der Überseeinsel ist eine höhere Dichte und ein höherer Gewerbeanteil vorgesehen. Als Entree des Quartiers sieht die Rahmenplanung im Bereich des Knotenpunktes Hoerneckestraße / Hansator bisher einen Bildungsstandort als Campus aus Ober- und Grundschule vor.

Im Westen, ausgerichtet zu den sogenannten grünen Fugen, sind bislang kleinteiligere Quartiere vorgesehen, die einen wichtigen Beitrag zur Familienfreundlichkeit des Wohnens auf der Überseeinsel leisten sollen. Sie sind aus bremischen Strukturen abgeleitet und bieten primär dem Wohnen und kleineren Wohnfolgeeinrichtungen Raum. Gewerbliche Nutzungen und kulturelle Einrichtungen sollen insbesondere in den Bestandsbauten ihren Platz finden.

Insgesamt konzipiert die Rahmenplanung die Überseeinsel als gemischt genutztes Stadtquartier mit insgesamt bislang ca. 2.460 Wohneinheiten für ca. 4.200 Einwohner sowie 3.700 Arbeitsplätze (s.a. Nutzungskonzept in Abb. 24).

Die Umsetzung der städtebaulichen Planungen steht dabei u.a. im Zusammenhang mit der Sicherung der im mittleren Bereich der Überseeinsel befindlichen Altlast. Hierfür sah die Rahmenplanung 2019 auf Grundlage des damaligen Untersuchungsstandes im Rahmen des Phasenmodells die Sicherung durch eine Dichtwand vor (s. Abb. 26). Dabei ist zu beachten, dass seinerzeit noch von einem Verbleib der industriellen Nutzung bei Rickmers Reismühle ausgegangen wurde, so dass das Grundstück bei der Sicherung der Altlast durch die Dichtwand noch nicht mit einbezogen wurde.

2. Freiraum

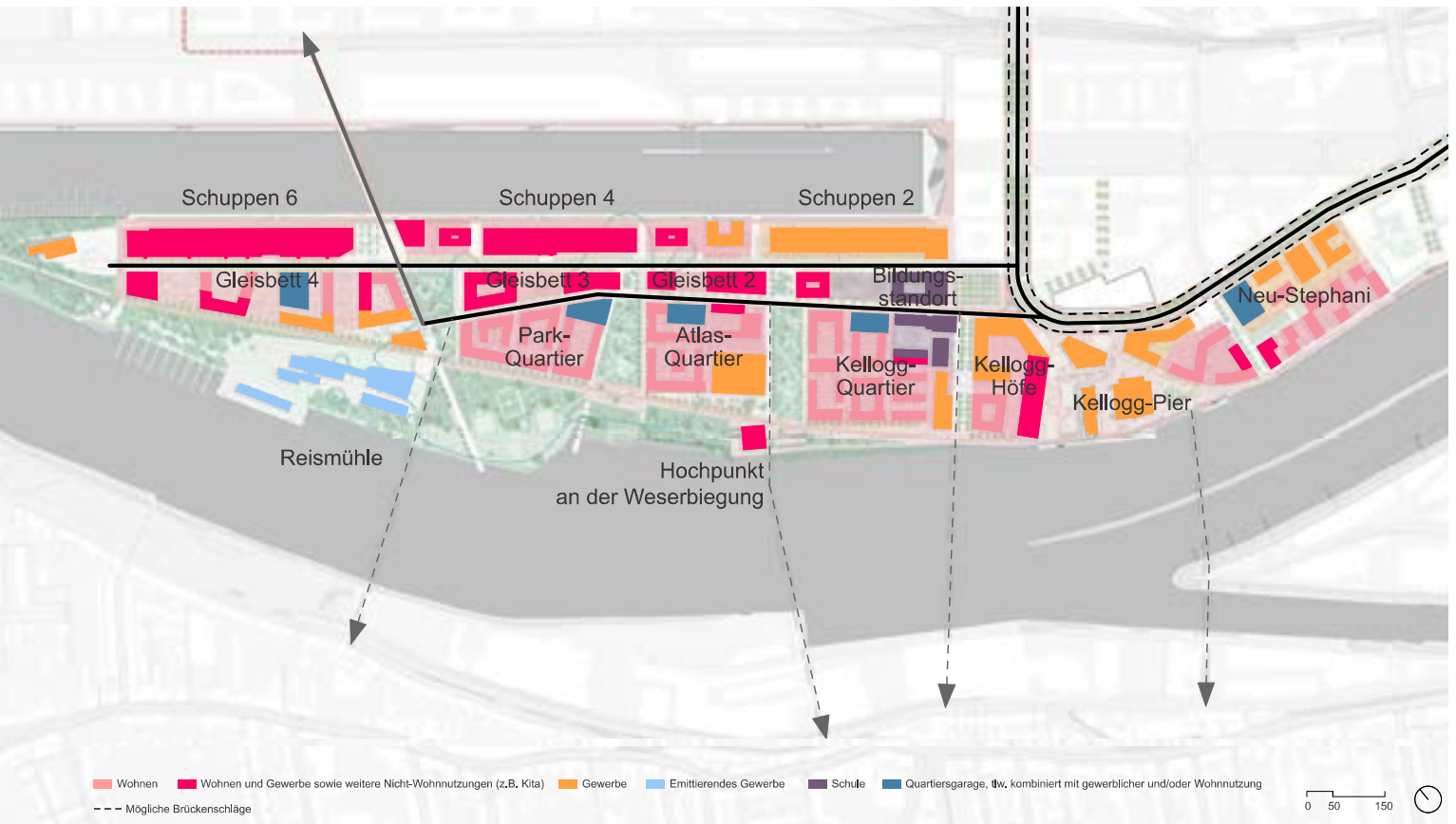
Die Rahmenplanung für die Überseeinsel sieht einen hohen Freiraumanteil vor, der verschiedene Bedarfe abdeckt (gesamtstädtisch, stadtteil- und quartiersbezogen). Die Grünanlagen sollen zum einen Räume zur Aneignung und zum Verweilen anbieten, Angebote für Sport und Spiel schaffen und zum anderen auch die Möglichkeit des Naturerlebens bieten. Insbesondere der Landschaftsraum der Weser soll in diesem Bereich (wieder) erlebbar und mit dem Europahafen vernetzt werden (s. Abb. 25). So wird

die Schlachte entlang der Quartiere Stephanitor, Kelloggs-Pier und Kellogg-Höfe als urbane Promenade fortgeführt und zur Molenturmsspitze immer grüner, weitläufiger und landschaftlicher. Insbesondere dieser Teil bietet für den Bremer Westen einen neuen Freiraum an der Weser und führt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung. Der Freiraum erfüllt wie die Schlachte und der Landschaftsraum vor der östlichen Vorstadt gesamtstädtische Funktion. Dies kann umso mehr gelingen, wenn über Querungen von Europahafen und Weser eine Vernetzung mit der Überseestadt insgesamt sowie mit den angrenzenden Orts- und Stadtteilen sowie den Grünräumen des Weseruferparks in Wolmershausen auf der linken Weserseite möglich werden kann.

Der Überseeinselpark an der Weser soll mit seinen Sport- und Aufenthaltsmöglichkeiten über den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner der Überseeinsel hinaus einen Beitrag zur Deckung des Grünbedarfs des gesamten Stadtteils Walle inklusive Überseestadt leisten. Des Weiteren ist die Schaffung der sogenannten grünen Fugen vorgesehen, welche die Quartiere gliedern und die Weser und den Europahafen miteinander verbinden. Diese Räume dienen der konkreten Deckung des Grünbedarfs der Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Beschäftigten der Überseeinsel, der mit 6 m² je Bewohnerin und Bewohner angesetzt wurde.

24





3 - Städtebau und Freiraumkonzept

Zudem bieten die Quartiere in sich kleine private und halb-öffentliche Freiräume, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt und angeeignet werden können und sollen.

Bisher kaum oder gar nicht öffentlich zugängliche Uferbereiche entlang der Weser sollen mit unterschiedlichen Charakteren entwickelt werden und über die kleineren grünen Fugen mit den steinernen Promenaden des Europahafens vernetzt werden. Für Bremen eröffnet sich hier die Chance, einen neuen Stadtraum und neue Perspektiven am Wasser zu erleben. Der Freiraum bildet die Klammer der städtebaulichen Entwicklung, die sich in einzelne, gut unterscheidbare und verdichtete Quartiere gliedert. So werden trotz einer hohen Ausnutzung der Baufelder ausreichend zusammenhängende grüne Erholungs-räume geschaffen, die für eine gute Durchlüftung der Übersee-stadt sorgen und dadurch auch stadtklimatisch relevant sind.

3. Hochwasserschutz

Die Planungen für den Hochwasserschutz (HWS) der Übersee-insel in der Rahmenplanung 2019 sehen vor, das gesamte neu zu entwickelnde Areal der Überseeinsel mit einer Hochwasserschutz-anlage einzudeichen, die entlang des Europahafens und der We-serpromenade verläuft und sie mit den bestehenden HWS-Linien verbindet. Auf diese Weise soll die neue HWS-Linie das gesamte Binnenland der Überseeinsel mit seinen bestehenden Höhen sichern und auch den unabhängigen Ausbau ermöglichen. In der Rahmenplanung 2019 wurde hier von Bestickhöhen zwischen 7,60 m und 8,10 m über Normalhöhennull (NHN) ausgegangen.

Alle HWS-Linien wurden so konzipiert, dass eine mögliche spätere Erhöhung um 75 cm auf +8,85mNHN möglich ist. Dabei erreicht die Rahmenplanung eine Bearbeitungstiefe im Maßstab 1:2.000. Die Erhöhungen sind durch die Einführung verschiedener Gestaltungselemente realisierbar. Dazu zählen grüne Hügel, Stufen, Balustraden oder erhöhte Stege.

Die Rahmenplanung sieht dabei - eine städtebauliche Ent-wicklung von Ost nach West voraussetzend – bislang eine abschnittsweise Herstellung vor, die bei jedem Aus-baustand eine geschlossene Hochwasserschutzlinie ge-währleistet (zum aktuellen Stand s. Kap. 3.4).

3.2 Weiterentwicklung des Nutzungskonzepts

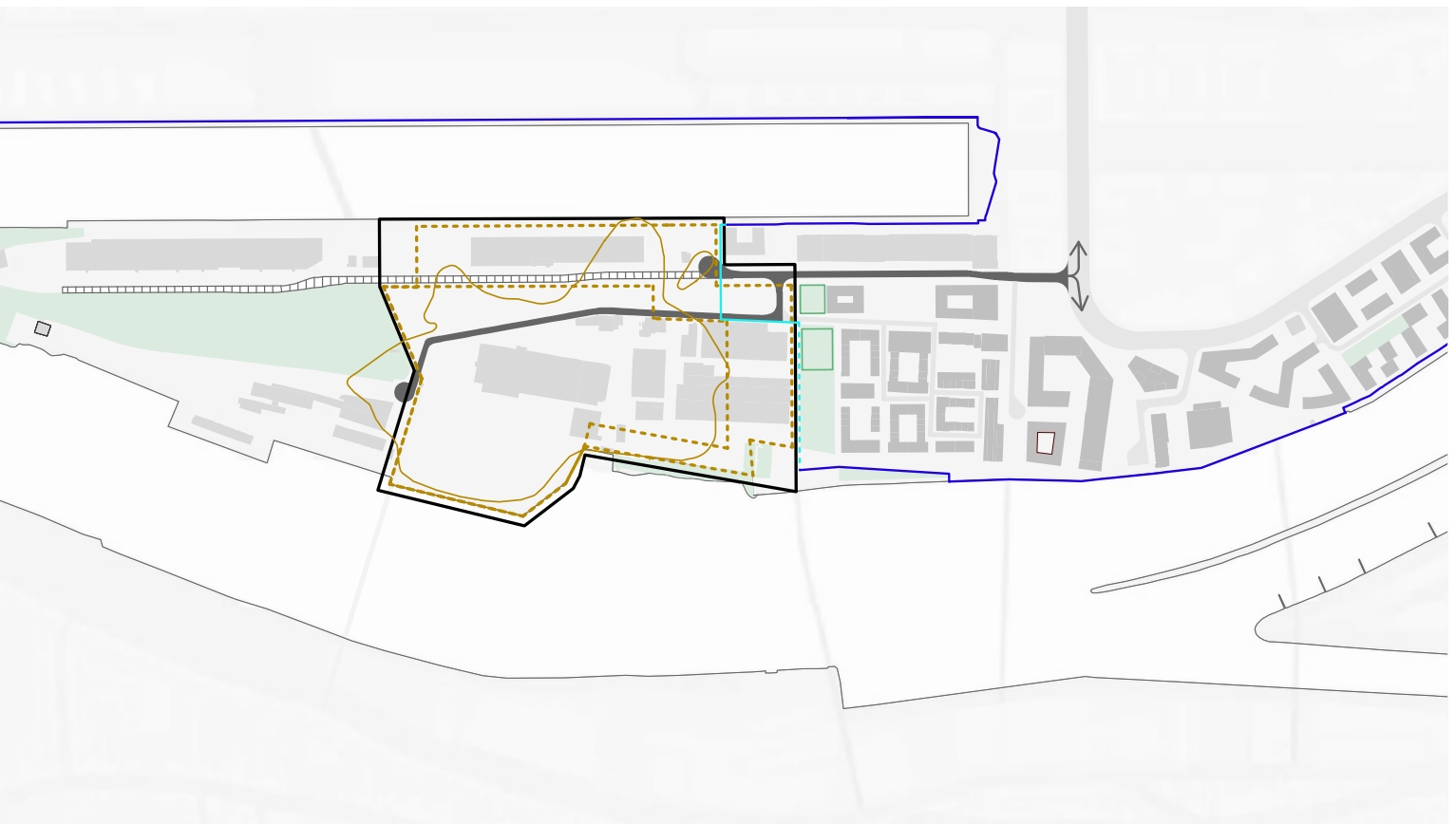
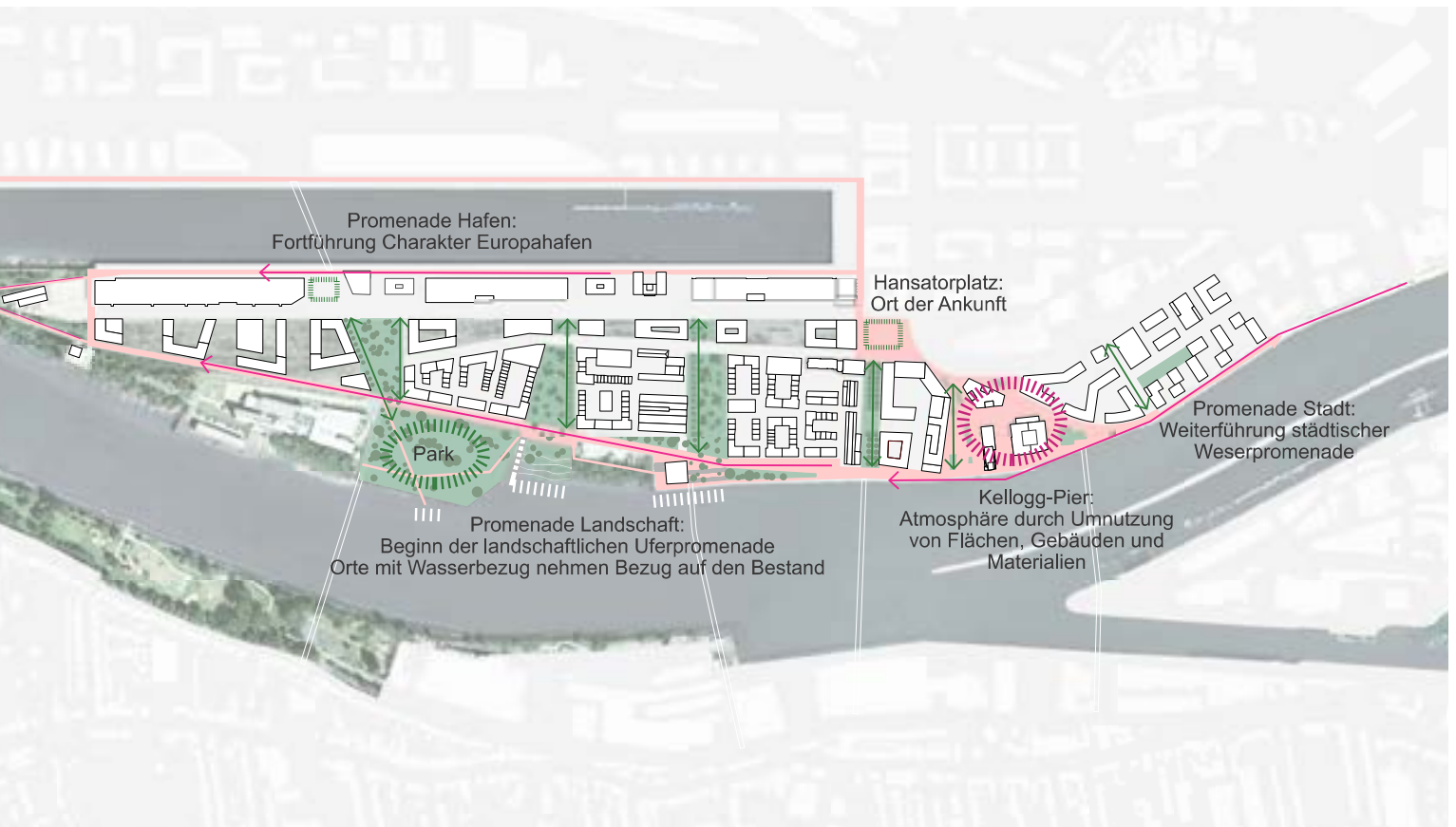
Wie in Kapitel 3.1 dargestellt, geht die Rahmenplanung von einer Durchmischung von Wohnen und gewerblicher Nut-zung aus, wobei der gewerbliche Anteil von Ost nach West abnimmt. Durch die Entwicklungen seit der ersten Beschluss-fassung zur Rahmenplanung haben sich in verschiedenen Quartieren deutliche Veränderungen und Präzisierungen des Nutzungskonzeptes ergeben (zu den konkreten Sach-ständen in den einzelnen Quartieren s. Kapitel 4):

25



26





3 - Städtebau und Freiraumkonzept

- Schuppen 6: Anders als in der Rahmenplanung vorgesehen, bleibt der Schuppen langfristig ausschließlich gewerblich genutzt
- Rickmers Reismühle: Die Rahmenplanung war hier noch von einem Fortbestand des Unternehmens ausgegangen. Die aktuelle Quartiersplanung sieht die Entwicklung mit einem wohnbaulichen Schwerpunkt vor.
- Bildungscampus: Nachdem der Bildungscampus im Gleisbett zunächst gegenüber der Rahmenplanung 2019 erweitert werden sollte, sollen nun Teile des Bildungscampus nach Beschluss der Senatskommission Schul- und Kitabau vom Dezember 2024 an einem anderen Standort in der Überseestadt realisiert werden, da sich in der vertieften Betrachtung weitreichende Hemmnisse am Standort Überseeinsel herausgestellt haben. Mittlerweile wurde der Senat per Beschluss der Bremischen Bürgerschaft vom 09.09.25 aufgefordert, das ehemalige Kellogg-Areal auf der Überseeinsel als Standort für die Oberschule zu prüfen.
Im Hinblick auf die nach der Rahmenplanung beschlossene Strategie zur Entwicklung „Neuer Orte der Produktiven Stadt“ in 2023 wurden im Rahmen der Fortschreibung der Rahmenplanung erste Prüfungen vorgenommen, die insbesondere das Gleisbett sowie den Bereich der Schuppen am Europahafen für die Qualifizierung zu „Neuen Orten der Produktiven Stadt“ näher betrachten. Hierbei wurden die Zielsetzungen der Etablierung eines Klima Campus auf der Überseeinsel noch nicht berücksichtigt. Das auf dieser Grundlage konzipierte Nutzungskonzept lässt sich Abb. 28 entnehmen.

Durch die Entscheidung des Senates vom 04.03.2025 zur Entwicklung und Integration des Klima Campus auf der Überseeinsel muss das angestrebte Nutzungskonzept insofern noch einmal grundlegend überprüft und weiterentwickelt werden. In der Rahmenplanung 2019 waren auf den jetzt für den Klima Campus vorgesehenen Flächen ca. 80.000 m² Bruttogrundfläche (BGF) für Wohn- und ergänzende Gewerbenutzungen vorgesehen, dies entspricht ca. 18 % der gemäß Rahmenplanung 2019 vorgesehenen Gesamt-BGF von ca. 445.000 m². Es bedarf daher zunächst belastbarer Aussagen im Hinblick auf die Flächenbedarfe der einzelnen Bausteine des Klima Campus und die hierfür avisierten Standorte (s.a. Kapitel 4.5). Erst auf dieser Grundlage können Zielaussagen im Hinblick eine Umsetzung der Ansätze zur Strategie eines Neuen Ortes der Produktiven Stadt auf dem Gleisbett sowie auf den Beitrag zur Erreichung der Wohnungsbauziele (s. Kapitel 3.3.1) für die Überseeinsel getroffen werden. Die Fragen der notwendigen Folgeinfrastrukturen und Mobilitätsmaßnahmen sind mit der Klärung dieser Vorgabe unmittelbar verknüpft und müssen entsprechend vertieft bearbeitet werden.

27

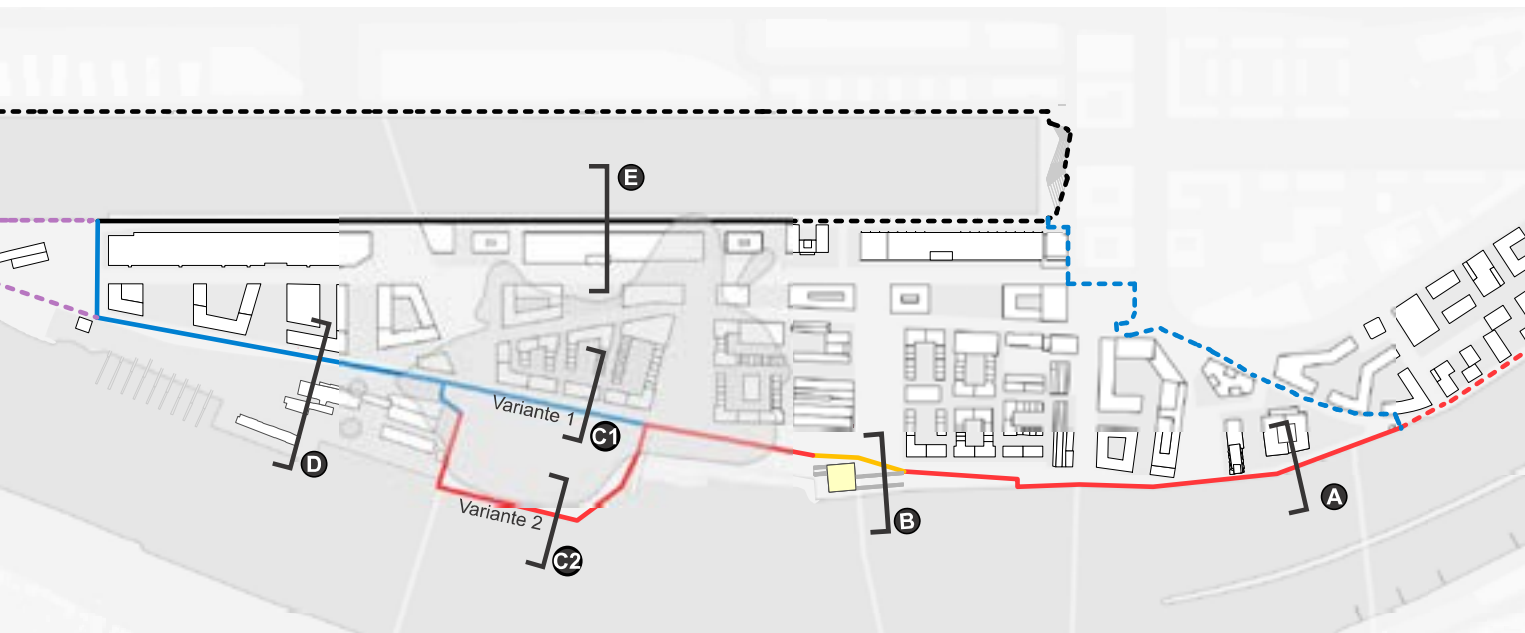


3.3 Wohnen

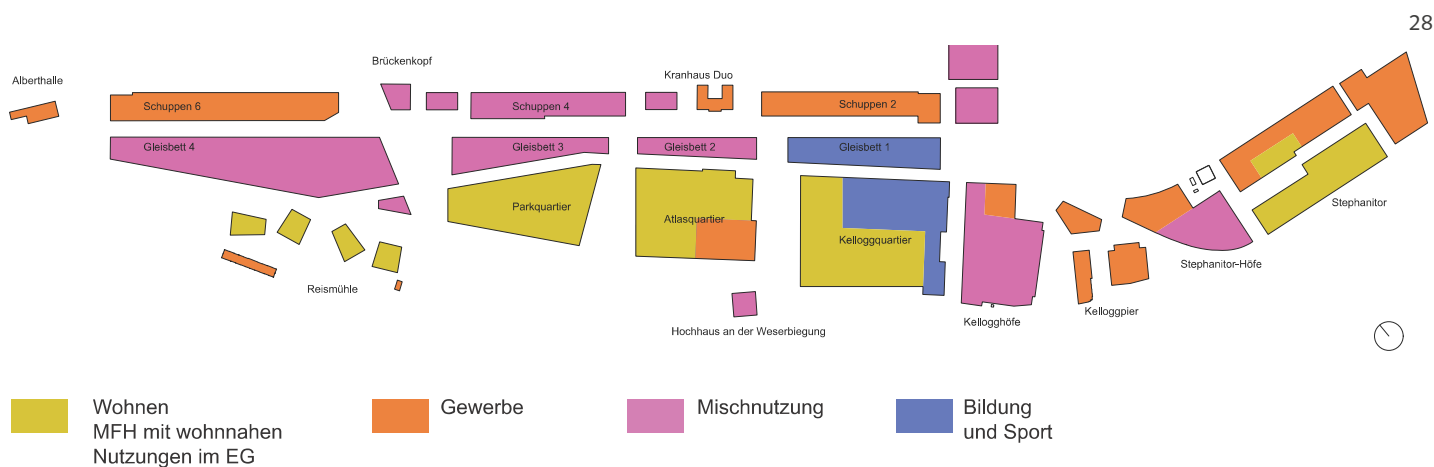
1. Zielsetzungen der Senatskommission Wohnungsbau

In seiner Sitzung am 25.06.2024 hat der Senat die Einrichtung einer Senatskommission für Wohnungsbau als eine Maßnahme zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus beschlossen. Ziel des Senates ist es, in dieser Legislaturperiode die Voraussetzungen für die Bereitstellung weiterer 10.000 Wohneinheiten (WE) zu schaffen. Vor diesem Hintergrund ist es Aufgabe der Senatskommission, ressortübergreifende strategische Aspekte zu beraten und zu beschließen. Die Senatskommission befasst sich mit den wohnungsbaupolitischen Zielsetzungen des Senats, deren aktuellen Umsetzungsstand und den sich daraus und aus den Veränderungen der Bevölkerungsvorberechnung ergebenden Anpassungsvoraussetzungen. Quartalsweise ist durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ein aktualisierter Bericht zur Erreichung der Ziele im geförderten und freifinanzierten Wohnungsbau vorzulegen.

Basierend auf den Zielsetzungen der Rahmenplanung aus 2019 sowie den aktualisierten Ständen der Quartiersentwicklungen wird die Überseeinsel bei der Zielerreichung der angestrebten 10.000 WE zurzeit mit 1.874 WE berücksichtigt (Stand August 2025). Für 580 WE wurde bereits ein Bauleitplanverfahren eingeleitet (VEP 169 Kellogg Höfe sowie VEP 173 Rickmers Reismühle). Im Hinblick auf die weiteren rund 1.300 WE ist zum jetzigen



- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|-----------|
| Bestickhöhe 1: +8,10m ü. NN, neue HWS-Linie (+8,85m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 2: +8,85m ü. NN, neue HWS-Linie | Bestickhöhe 3: +7,60m ü. NN, neue HWS-Linie (+8,35m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 4: +8,00m ü. NN, neue HWS-Linie (+8,75m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Objektschutz | Alllasten |
| Bestickhöhe 1: +8,10m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8,85m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 3: +7,60m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8,35m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 4: +8,00m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8,75m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Aufschüttung Molespitze, sofern Erhalt möglich | Schnittlinien (Schnitte siehe folgende Seite) | |



3 - Städtebau und Freiraumkonzept

Zeitpunkt vor dem Hintergrund der Entwicklungen des Klima Campus zu prüfen, inwiefern sie auch in Zukunft einen Beitrag zur Erreichung der o.g. Wohnbauziele des Senats leisten können.

Hier nicht berücksichtigt sind weitere rund 450 WE für das Quartier Stephanitor, die sich bereits in Umsetzung befinden.

Insgesamt liegt die Zahl der zu erwartenden WE auf der Überseeinsel zum jetzigen Zeitpunkt ohne Berücksichtigung des Klima Campus etwas niedriger als in der Rahmenplanung 2019 geschätzt (ca. 2.320 statt ca. 2.500). Dies liegt insbesondere an den maßstabsbedingten Unschärfen bei der Schätzung der Anzahl der WE in der ersten Rahmenplanung und bislang kleinteiligen Veränderungen im Nutzungskonzept.

2. Anzustrebender Wohnungsmix

Im Auftrag der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung hat das Forschungsinstitut empirica im Kontext der Fortschreibung der Wohnraumbedarfsprognose 2031 eine gutachterliche Stellungnahme zur Frage des Wohnungsmixes auf der Überseeinsel erstellt. In dieser wurde untersucht, inwiefern die bislang realisierte Entwicklung in der Überseestadt sowie weitere bundesweit realisierte größere Neubauprojekte Hinweise für einen möglichen Wohnungsmix für die Überseeinsel geben können.

Nachfragetypen in der bisherigen Überseestadt

Zum einen wurden die Haushaltsgrößen und die Altersstruktur der Bevölkerung in der Überseestadt untersucht. Nachfragende der Wohnungen in der bisherigen Überseestadt waren vor allem Ein- und Zweipersonenhaushalte, die zusammen knapp 80 % aller in der Überseestadt wohnenden Haushalte ausmachen. Jeder fünfte Haushalt ist ein Familienhaushalt mit Kindern (s. Abb. 29).

Die bislang in die Überseestadt gezogenen Personen sind v.a. zwischen 30 und unter 65 Jahre alt (jeder zweite Bewohner, s. Abb. 30). Der Anteil von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren korrespondiert mit den Anteilen der Haushalte mit drei und mehr Personen. Ältere Personen ab 65 Jahren machen in der Überseestadt weniger als 10 % aus.

Aus den o.g. Daten lassen sich drei Haushaltstypen ableiten, die verdeutlichen, dass in der bisher realisierten Überseestadt junge bis mittelalte Haushalte dominieren, während es relativ wenig Seniorenhaushalte gibt (s. Abb. 31).

Soziale Mischung in großen Neubauprojekten im weiteren Bundesgebiet

Seitens der Gutachter wurden Haushaltstypen in einer Reihe von Neubauprojekten in folgenden Großstädten untersucht: Ludwigshafen (Rheinufer-Süd), Mainz (Zollhafen), Mannheim (Franklin, Turley), Heidelberg (Bahnstadt), Darmstadt (Lincoln) sowie Wolfsburg (Steimker Gärten). Dabei wurden zusammengefasst folgende Erkenntnisse gewonnen:

- In jedem Projekt gibt es eine soziale Mischung.

- In allen Projekten überwiegen junge bis mittelalte Ein- und Zweipersonenhaushalte (bis ca. 65 Jahre).

- Der Anteil älterer Haushalte ist in fast allen Projekten niedrig. In den meisten Projekten werden nicht mehr als 20 % erreicht, zumeist sind es 10 bis 15 %.

- Die Anteile von Familien schwanken in den Projekten und liegen in der Spitze bei maximal 40 % (Turley in Mannheim), aber in keinem Fall unter 15 %. Familien treten insbesondere dann als Nachfragende auf, wenn es nennenswert viele geförderte/preisgünstige Wohnungen gibt oder Wohnformen realisiert werden, die von Familien in hohem Maß nachgefragt werden, d.h. Einfamilienhäuser und ähnliche Typologien.

Ableitungen für die Überseeinsel

- Es wird auf jeden Fall eine soziale Mischung verschiedener Haushaltstypen geben. Das zeigen die bislang in der Überseestadt realisierten Wohnungen als auch die untersuchten größtenteils fertiggestellten Neubauprojekte.

- Die anteilige Mischung der Haushaltstypen hängt davon ab, welche Wohnformen in welchen Anteilen auf der Überseeinsel realisiert werden. Hier bestehen Einflussmöglichkeiten durch die Wahl der Wohnform.

- Der Anteil der Familien (Haushalte mit Kindern) in der Überseestadt liegt bislang bei 20 bis 25 %. Das liegt im mittleren Bereich der untersuchten größeren Neubaugebiete und ist insofern als „normal“ zu bewerten. Einflussfaktoren sind hier ein über das definierte Volumen an geförderten Wohnungen zu steuernder Anteil an Wohnungen für Haushalte mit drei und mehr Personen. Legt man die Aussagen der Rahmenplanung 2019 zugrunde, ist zu erwarten, dass mindestens 13 % der WE auf der Überseeinsel von Familien bezogen werden (zum einen knapp 220 geförderte WE, zum anderen rd. 110 Reihenhäuser = 330 WE bezogen auf rd. 2.500 WE insgesamt auf der Überseeinsel). Soll der Anteil von Familien auf der Überseeinsel dem Anteil entsprechen wie in der bisherigen Überseestadt (20 bis 25 %), dann müssen von den freifinanzierten Mietwohnungen und den Eigentumswohnungen auf der Überseeinsel (rd. 1.650 WE) zwischen 10 und 18 % (rd. 170 bis 300 WE) familiengeeignete Größen, Zuschnitte und Qualitäten haben. Soll der Familienanteil insgesamt noch höher liegen (dass dies möglich ist, zeigen die analysierten Neubauprojekte), können einerseits anteilig mehr geförderte bzw. preisgünstige Wohnungen realisiert werden und, andererseits, viele besonders familiengeeignete Wohnungen geschaffen werden (vgl. zu den erforderlichen Qualitäten den Abschnitt unten). Im Rahmen der weiteren Fortschreibung der Rahmenplanung und der zu erwartenden Veränderung des Nutzungsmixes wird diese Aufteilung noch einmal zu überprüfen sein.

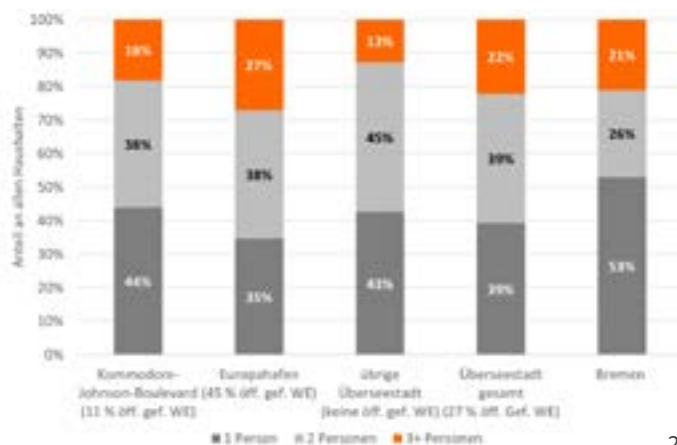
- Der Anteil älterer Haushalte beträgt in der bisherigen Überseestadt 10 bis 15 %. Wie die analysierten Neubauprojekte zeigen, ist auch das ein „übliches Niveau“, dass ggf. auf der

Überseeinsel auch noch leicht höher ausfallen und z.B. bis zu 20 % erreichen könnte. Einflussfaktoren sind hier: barrierefreier Wohnraum in einer Spanne von 60 bis 90 m², Miete und Eigentum, Sonderwohnform des betreuten Wohnens (wie z.B. auf dem Areal der ehemaligen Rickmers Reismühle geplant).

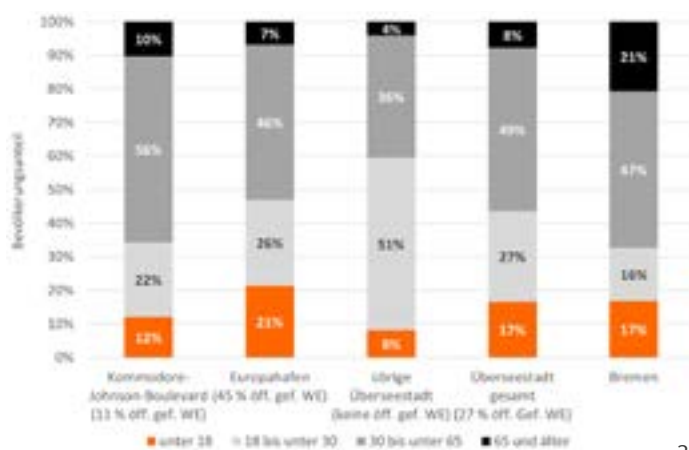
- Die Mehrzahl der nachfragenden Haushaltstypen werden junge bis mittelalte Ein- und Zweipersonenhaushalte sein. Diese machen schon heute in der Überseestadt gut zwei Drittel der dort wohnenden Haushalte aus. Auch für die Zukunft ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass diese Gruppe die meisten der auf der Überseeinsel entstehenden Wohnungen beziehen werden. In einem gewissen Rahmen kann der Anteil der jungen und mittelalten Ein- und Zweipersonenhaushalte geringer ausfallen als heute, wenn es gelingt, den Familienanteil oder/und den Anteil älterer Haushalte auf der Überseeinsel zu erhöhen. Ansätze für Familien wären die Schaffung von Angeboten zur Eigentumsbildung auf der Überseeinsel, um so auch die später in eine Familienphase kommenden jungen Haushalte langfristig an die Überseeinsel zu binden. Das können sowohl Einfamilienhäuser zum Kauf oder zur Miete sein (ggf. mit der späteren Option eines Erwerbs), als auch große familieneignete Wohnungen im Mehrfamilienhaus (unter Berücksichtigung der nachfolgend dargestellten Punkte).

- Steuerungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Mischung von Haushaltstypen bestehen auch durch die Schaffung von Wohnangeboten zur Miete und zum Kauf unterschiedlichen Preissegmenten (d.h. geförderte und preisgedämpfte Wohnungen, freifinanzierte Wohnungen im mittleren und im gehobenen Preissegment)

Im Hinblick auf den sozial geförderten Wohnungsbau wird entsprechend des Senatsbeschlusses vom 03.03.2020 von einer Quote von 30 % ausgegangen. Ausgenommen hiervon ist der Bereich des ehem. Kellogg-Areals, der vom Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes 2519 umfasst ist. Hier gilt noch eine Quote von 25 %. Dies betrifft die Quartiere Stephanitor (bereits in Umsetzung) sowie Kellogg-Höfe.



29



30

31

	junge bis mittelalte Ein-/Zweipersonenhaushalte	ältere Ein-/Zweipersonenhaushalte	Familien
Kommodore-Johnson-Boulevard (11 % öff. gef. WE)	70 bis 75 %	10 bis 15 %	15 bis 20 %
Europahafen (45 % öff. gef. WE)	55 bis 60 %	10 bis 15 %	25 bis 30 %
übrige Überseestadt (keine öff. gef. WE)	75 bis 80 %	5 bis 10 %	10 bis 15 %
Überseestadt gesamt (27 % öff. Gef. WE)	65 bis 70 %	10 bis 15 %	20 bis 25 %
Bremen	50 bis 55 %	20 bis 25 %	20 bis 25 %

3 - Städtebau und Freiraumkonzept

3.4 Hochwasserschutz

Entwurfsstand

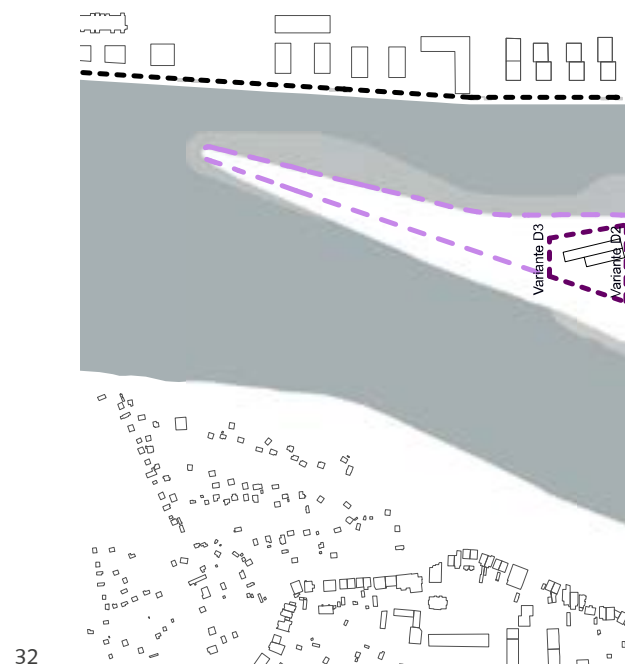
Seit der Rahmenplanung 2019 haben sich die Bemessungswasserstände für den Hochwasserschutz geändert. Durch die Forschungsstelle Küste werden die genauen neuen Bemessungswasserstände und Wellenaufauhöhen auf Grundlage einer Modellierung ermittelt. Diese Ermittlung ist zurzeit noch nicht abgeschlossen (Stand: 24.09.2025). Anhand der Ergebnisse der Forschungsstelle Küste setzt die Wasserbehörde die Bestickhöhe fest. Für die Fortschreibung der Rahmenplanung wurden in Abstimmung mit der Senatorin für Umwelt, Klimaschutz und Wissenschaft vorläufige Bestickhöhen übermittelt, die auf Annahmen aufgrund der Zwischenergebnisse der Forschungsstelle Küste basieren. Diese sind um 0,50m (auf 8,60mNHN statt 8,10mNHN) höher als in der Rahmenplanung 2019 zu Grunde gelegt. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass alle Hochwasserschutzanlage um einen weiteren Meter (auf 9,60mNHN statt 8,85mNHN) im Rahmen der Klimavorsorge erhöht werden können (gegenüber 0,75 m als Vorgabe in der Rahmenplanung 2019). Auf dieser Grundlage wurden im Rahmen der Fortschreibung der Rahmenplanung unterschiedliche Varianten entwickelt:

- Variante A: + 8,60 m NHN mit möglicher Erhöhung um das Klimavorsorgemaß (s. Abb. 32 & 33)
- Variante B: + 9,60 m NHN (vorzeitige Umsetzung des Klimavorsorgemaßes)
- Variante C: Kombination aus den Varianten A + B

Jede der Varianten bringt unterschiedliche Vor- und Nachteile bei der Gestaltung des Städtebaus und des Freiraums sowie in finanzieller Hinsicht mit sich. Darüber hinaus stellt sich im Detail die Frage, wo der Anschluss der Hochwasserschutzanlage im westlichen Bereich der Überseeinsel am westlichen Ende der Hoerneckestraße verlaufen soll (Einbeziehung der Alberthalle und des Wendehammers).

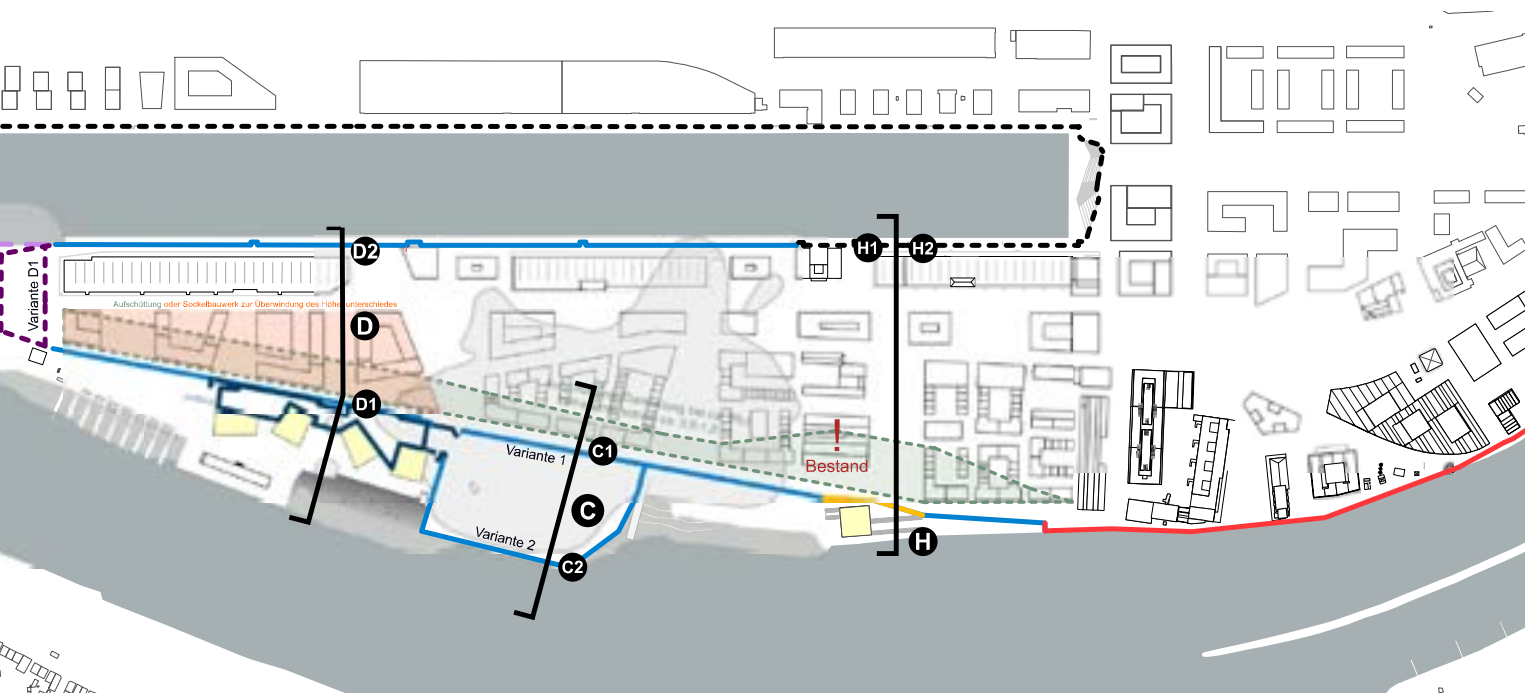
Umsetzungsalternativen

Sowohl die Inhalte der Rahmenplanung 2019 als auch die obenstehenden Planungsstände setzen voraus, dass es eine Umsetzung des Hochwasserschutzes aus einer Hand geben wird. Dieser könnte alternativ entweder von der öffentlichen Hand oder durch eine private Poldergemeinschaft (Zusammenschluss der Eigentümer in einem außendeichs liegenden Bereich, um die gemeinsame Hochwasservorsorge zu organisieren) hergestellt werden. Würde man dagegen die Anforderungen des Hochwasserschutzes durch die jeweiligen Grundstückseigentümer als Objektschutz umsetzen, hätte dieses grundlegende Auswirkungen auf die Kernaussagen der Rahmenplanung. In diesem Fall müsste unter anderem das Erschließungssystem in der Höhenlage angepasst und mindestens auf die Bestickhöhe erhöht werden, um



im Hochwasserfall eine Entfluchtung sicherzustellen. Dies hätte unweigerlich eine Dammlage der Erschließung zur Folge, was wiederum erhebliche Auswirkungen auf die Zufahrten auf die Baugrundstücke sowie deren Zuschnitt hätte. Auch grundsätzliche städtebauliche Fragen würden sich dadurch neu stellen, insbesondere in Bezug auf Bestandsgebäude, die sich dann in Troglagen befänden. Gleiches gilt für angestrebte Erdgeschossnutzungen. Die bisherigen Ansätze der städtebaulichen Rahmenplanung wären damit nicht mehr weiter verfolgbar.

Fachlich wird deshalb die komplette Eindeichung der Überseeinsel durch eine zukünftige öffentliche Hochwasserschutzanlage empfohlen, da auch bei der Umsetzung eines privaten Hochwasserschutzes im Rahmen einer Poldergemeinschaft mit deutlich höheren Umsetzungshemmnissen als bei der Umsetzung eines öffentlichen Hochwasserschutzes zu rechnen ist (Einbindung aller Betroffenen in die Gemeinschaft, Kostenaufteilung, Absicherung der dauerhaften Pflege, etc.). Kurzfristig ist für die Umsetzung der anstehenden Vorhaben die Festlegung von Interimsmaßnahmen notwendig, die dann später um unnötige Kosten zu vermeiden in das Gesamtsystem passen sollten. Dazu sind abgestimmte Vorgaben durch die Freie Hansestadt Bremen zu treffen, die bei der Entwicklung der einzelnen Quartiere verbindlich gelten.



Bestickhöhe 1: +8.10m ü. NHN, bestehende HWS-Linie (+8.85m ü. NHN, mögliche Erhöhung)

soll allerdings vorraussichtlich auf Vorgaben Bestickhöhe 2 erhöht werden: +8.60m ü. NHN (+9.60m ü. NHN inkl. Klimavorsorgemaß)

Bestickhöhe 2: +8.60m ü. NHN, neue HWS-Linie (+9.60m ü. NHN inkl. Klimavorsorgemaß)

Bestickhöhe 3: +9.60m ü. NHN private HWS-Linie

Bestickhöhe 4: +8.00m ü. NHN, bestehende HWS-Linie (+8.75m ü. NHN inkl. Klimavorsorgemaß)

soll allerdings vorraussichtlich auf Vorgaben Bestickhöhe 2 erhöht werden: 8.60m ü. NHN, (+9.60m ü. NHN inkl. Klimavorsorgemaß)

Bestickhöhe 5: +8.80m ü. NHN, neue HWS-Linie durch einen Deich (+9.80m ü. NHN inkl. Klimavorsorgemaß)

Bestickhöhe 6: +9.60m ü. NHN neue HWS-Linie (da spätere Erhöhung nicht möglich)

Aufschüttung Molenspitze, sofern Erhalt möglich

Objektschutz

Altlasten

Aufschüttung / Aufrumpfung 3%

Vorschlag Sockelbau, siehe auch OMP/NPS

Schnittlinien

3 - Städtebau und Freiraumkonzept

3.5

Ansätze für die weitere Vertiefung der Rahmenplanung

1. Städtebau

Sowohl die Konkretisierung der Ausgestaltung der weiteren Quartiere als auch des Nutzungskonzeptes hängen maßgeblich von den konkreten Flächenanforderungen des KlimaCampus ab. Erst wenn es hierzu belastbare Rahmendaten gibt, kann abgesehen werden, welche Flächenpotenziale insbesondere für die Neuen Orte der Produktiven Stadt sowie für die Erreichung der Wohnungsbauziele zur Verfügung stehen. Auf dieser Grundlage sind dann wiederum konkrete Zielsetzungen für die Steuerung des Wohnungsmixes sowie Vorgaben für notwendige soziale Infrastrukturen (u.a. Kinderspielflächen, Kitas etc.) möglich. Dieses werden zentrale Inhalte bei der weiteren Fortschreibung der Rahmenplanung sein. Dabei sollten verschiedene Entwicklungsszenarien und Nutzungsvarianten erarbeitet werden. Auch die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe müssen berücksichtigt werden. So wird sich der prognostizierte Pendlerstrom bei einer Abnahme der Wohnbevölkerung und einer Zunahme der Arbeitenden und Auszubildenden ändern (s. Kapitel 2).

Mit der Abkehr vom Phasenmodell (s. Kapitel 1.3) und im Kontext mit konkreten Vorhabenentwicklungen insbesondere im Kontext mit dem Klima Campus bedarf es der Entwicklung einer neuen Strategie zum Umgang mit der Sicherung der Altlast, die abweichend von den Darstellungen in der Rahmenplanung 2019 auch das Grundstück Rickmers Reismühle mit einbezieht.

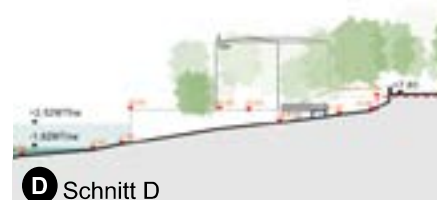
2. Freiraum

Die konkrete Ausgestaltung des Erschließungssystems sowie des Hochwasserschutzes werden in der Weiterentwicklung der Freiraumplanung zu berücksichtigen sein. Gleiches gilt für den konzeptionellen Umgang mit der Entwässerung sowie die Fortschreibung des Nutzungskonzeptes. Darüber hinaus bedarf es im Rahmen der Fortschreibung einer quantitativen Auseinandersetzung mit der Freiraumversorgung und dem Quartiersgrün unter Berücksichtigung der stadtklimatischen Auswirkungen. In einem anschließenden Schritt werden dann stadtintern Fragen des Unterhaltes und der Bedarfsträgerschaft zu klären sein.

3. Hochwasserschutz

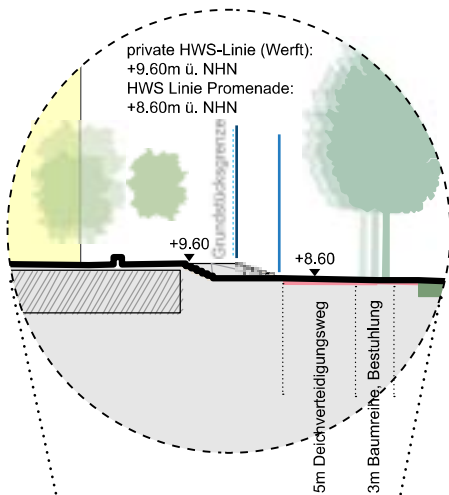
Zentral für die Weiterbearbeitung der Themen des Hochwasserschutzes sind Entscheidungen für eine generelle langfristige Lösung sowie die Festlegung auf die angestrebte Umsetzungsart der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die Ausarbeitung der weiteren Planung. Darüber hinaus müssen Interimsmaßnahmen sowie Aussagen für eine phasenweise Entwicklung des Hochwasserschutz-Systems entwickelt werden.

D1 Detail D1
Bestickhöhe 2 und 3:
Reismühle
HWS-Linie +8.60m ü. NHN
private HWS Linie +9.60m ü. NHN

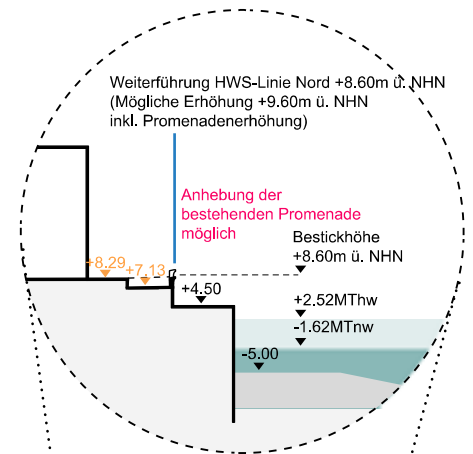


33

D Schnitt D



02 Detail D2
 Bestickhöhe 2:
 Europahafen
 HWS-Linie +8.60m ü. NHN
 (Mögliche Erhöhung +9.60m
 ü. NHN)



4 - Stand der Quartiersentwicklung

Für einige der Quartiere wurden bereits Planungen durchgeführt bzw. begonnen. Eine Übersicht findet sich in Abb. 4 (Kapitel 1.2.). Im Folgenden werden die Planungsstände der einzelnen Quartiersentwicklungen konkreter ausgeführt.

4.1 Stephanitor

Der Bereich Stephanitor liegt im östlichen Bereich der Überseeinsel und befindet sich in räumlicher Nähe zur Innenstadt. In den Jahren 2020/21 wurde auf Basis der städtebaulichen Rahmenplanung eine konkretisierende Quartiersplanung erarbeitet. Zur Sicherstellung einer hohen städtebaulichen, hochbaulichen und freiraumgestalterischen Qualität wurden im Jahr 2020 für Teilbereiche des Plangebiets jeweils Wettbewerbsverfahren durchgeführt:

- Ein zweiphasiger städtebaulicher, hochbaulicher und freiraumgestalterischer Realisierungswettbewerb für den westlichen Teilbereich des Plangebiets
- Ein hochbaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb für die fünf Zeilengebäude an der Weser

Die Wettbewerbsergebnisse wurden in die Quartiersplanung überführt, welche die Grundlage für die Aufstellung eines Bebauungsplanes darstellte. Der entsprechende Bebauungsplan 2519 A ist am 29.04.2022 in Kraft getreten. Mittlerweile befindet sich das gesamte Quartier in der Umsetzung.

In der Quartiersplanung wurden die zentralen Vorgaben der Rahmenplanung im Hinblick auf Baustrukturen, Freiraumgestaltung, Nutzungsverteilungen und Mobilität weiterentwickelt. Es wurden modellhaft neue Straßenquerschnitte und Lösungen für die Entwässerung sowohl der auf öffentlich als auch privat anfallenden Flächen aufgezeigt.

Baustrukturen

Die überwiegend sechsgeschossige Quartiersstruktur schließt nördlich an die Weserpromenade an. Das Quartier gliedert sich um einen parallel zur Weser liegenden zweiteiligen, leicht zueinander versetzten Binnenraum, der als Quartieranger ausgebildet wird. Dieser Raum nimmt die Wegeführung zwischen dem Firmensitz der Firma wpd am Stephanitorsbollwerk und durch die Stephanitor-Höfe hindurch zum Kellogg-Pier auf.

Der bestehende Bunker an der Straße Auf der Muggenburg wird in die Quartiersstruktur integriert, und markiert zusammen mit einem achtgeschossigen Gebäude als städtebaulicher Akzentuierung an der Promenade die Durchwegung vom nördlichen Stadtgebiet am Zollpfad zur Weser.

Die Bebauung der Stephanitor-Höfe im Westen zeichnet den Verlauf der ehemaligen Gleistrasse in Richtung

Europahafen nach. Die Stephanitor-Höfe sind als Großform mit drei durchwegbaren Hofräumen konzipiert.

Stephanitor-Nord ist bestimmt durch kräftige sechsgeschossige, gewerblich genutzte Gebäudekörper und formuliert zusammen mit den Stephanitor-Höfen eine prägnante Adresse im Straßenverlauf Auf der Muggenburg.

Zur Weser hin, in Stephanitor-Süd, findet sich eine durchlässige, quer zum Fluss angeordnete Riegel- und Kopfbebauung, überwiegend für Wohnnutzungen, die den Wasserbezug bis in die Tiefe des Quartiers gewährleistet. Hofartige, grüne, private und gemeinschaftliche Freiräume befinden zwischen den Wohngebäuden und reichen bis zum nur zur technischen Versorgung nutzbaren Deichverteidigungsweg heran.

Freiraumgestaltung

Ein Netz von Verknüpfungen durch das Quartier ermöglicht Verbindungen des Quartiers Stephanitor mit den umliegenden Gebieten. Im Inneren des Quartiers ist eine als Quartiersanger ausgebildete Quartiersstraße mit einem begrünten Charakter vorgesehen. Neben der Verkehrs- und Erschließungsfunktion kommt dem Quartiersanger eine Rolle als Landschaftselement in der Stadt zu. Sie dient als zentraler grüner öffentlicher Raum zwischen

34



4 - Stand der Quartiersentwicklung



37



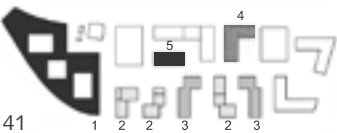
38



39



40



41

37 Baufeld 1: Robertneun

38 Baufeld 2: Allmann Sattler Wappner

39 Baufeld 3: Felgenreher Olfs Köchling

40 Baufeld 4: Delugan Meissl Associated

den Wohn-, Geschäfts- und Gewerbebauten von Stephanitor und erhöht die Aufenthaltsqualität. Der Quartiersanger hat eine Länge von 200 m und wird von insgesamt 150 m Baumrigolen flankiert, die das Regenwasser des Angers ableiten und zur großzügigen Begrünung des Angers beitragen. Den Gebäuden sind Grünflächen vorgelagert. Diese "Grünen Taschen" bieten vielfältige Aktionsräume mit Spiel- und Entspannungsmöglichkeiten für unterschiedliche Altersgruppen. Im Quartiersinneren sind der neuen Wohn- und Bürobebauung private Höfe zugeordnet. Die privaten Höfe werden gemeinschaftlich genutzt und erhalten keine Einzäunung.

Nutzungsverteilung

Der gewerbliche Schwerpunkt des Quartiers befindet sich entlang des Straßenverlaufs auf der Muggenburg. Hier werden neben einem Mobilitätshaus zwei Bürogebäude realisiert. Eines davon ist bereits in Nutzung und beinhaltet neben Büronutzungen auch eine Kita.

Zur Weser hin befindet sich in den zur Weser ausgerichteten Zeilen der wohnbauliche Schwerpunkt.

Einen Sonderbaustein stellen die Stephanitor-Höfe dar. Für diese ist eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vorgesehen. Die gewerblichen Nutzungen sind zur Straße auf der Muggenburg orientiert und haben, zumindest in den unteren Geschossen, einen Fokus auf gesundheitsbezogene Dienstleistungen. In den Erdgeschossen entlang der Promenade am ehemaligen Gleisbogen sind öffentlichkeitswirksame Nutzungen vorgesehen.

Das im Südwesten des Plangebietes befindliche Urban Gardening Projekt „Gemüsewerft“ wurde in die Planungen integriert und im Bebauungsplan mit einer entsprechenden Festsetzung gesichert. Insgesamt werden im Quartier 450 WE realisiert.

Erschließung und Mobilität

Die Kfz-Verkehre werden über den noch zu erstellenden neuen Knotenpunkt am Bunker in das Quartier Stephanitor geführt. In diesem Bereich werden die Anbindung an die Quartiersgarage und die Zufahrt zur Tiefgarage Stephanitor-Höfe verortet. Damit wird die innere Entwicklungsachse zwischen dem Wendebereich und WPD-Gelände nahezu frei vom fließenden Verkehr gehalten. Die Quartierserschließungsachse wird lediglich durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und Feuerwehr befahren. Die Ausfahrt erfolgt über die Straße Stephanitorsbollwerk. Zudem bieten die Straßenbahnhaltestellen Europahafen und Eduard-Schopf-Allee Anbindung an das ÖPNV-Angebot. Durch die Verortung des ruhenden motorisierten Verkehrs am Rand des Quartiers in der geplanten Quartiersgarage bzw. Tiefgaragen werden Bereiche mit vorwiegender Aufenthaltsfunktion, also nahezu „autofreie Bereiche“, geschaffen. Für den Fahrradverkehr wird dagegen im Bereich Stephanitor Süd eine große Fahrrad-Tiefgarage mit rd. 440 Stellplätzen mit direktem Zugang zu den Wohngebäuden geschaffen. Das Erschließungssystem folgt der Zielsetzung der Rahmenpla-

nung, dass nur 20 % der Wege mit dem motorisierten Verkehr zurückgelegt werden dürfen. In diesem Kontext wurde die Anzahl der Stellplätze im Bebauungsplan begrenzt und in einem flankierenden städtebaulichen Vertrag vereinbart, dass zur Erreichung dieses Ziels ein Monitoring zu entwickeln und durchzuführen ist. Ergänzend hierzu wurde für das Quartier durch den Vorhabenträger ein strombasiertes Wärme- und Mobilitätskonzept erstellt, welches den Anspruch hat, CO₂-Emissionen auf ein Minimum zu reduzieren. So befindet sich ein Nahwärmeverbundnetz in Umsetzung, welches alle Gebäude mit nachhaltig produzierte Wärme und Kälte aus der Heizzentrale im Gebäude 14 versorgt. Die Wärme und Kälte wird strombasiert durch Wärmepumpen zur Verfügung gestellt, wobei als Umwelt-Wärmequelle Flusswasser aus der Weser erschlossen wird. Das Mobilitätskonzept umfasst u.a. Maßnahmen wie Verleih von Lastenrädern und Micro-Carriern, Self-Service-Station für Fahrräder, Duschen/Umkleiden in Bürogebäuden, Car-Sharing mit hohem Anteil an E-Mobilität sowie Paketstationen.

42



43



4 - Stand der Quartiersentwicklung

4.2 Kellogg-Pier

Das Kellogg-Pier grenzt direkt westlich an das Quartier Stephanitor an. Hier wurden als sog. Impuls-Projekte das Silo-Gebäude sowie der Wiederaufbau der Reishalle vorab auf Grundlage des alten Planungsrechtes genehmigt. Gleichzeitig wurde im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages vereinbart, dass die Vorhabenträgerin ein Erschließungskonzept für das Areal entwickelt.

Vor diesem Hintergrund befindet sich zurzeit der Bebauungsplan 2519B in Aufstellung. Dieser dient der Sicherung und Weiterentwicklung des vorhandenen Gebäudebestandes sowie des Erschließungssystems. In der Sitzung der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 14.08.2025 wurde die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen.

Das Gebiet umfasst drei bestehende Gebäude:

- Sogenanntes Gebäude 2: Dieses Gebäude liegt an der Straße Auf der Muggenburg und wird zurzeit gewerblich genutzt. In der Rahmenplanung war ein Abriss des Gebäudes geplant. Nunmehr soll das Gebäude ggf. ganz oder in Teilen erhalten bleiben und mit Büronutzungen umgebaut und erweitert werden.
- Silo-Gebäude: Das ehemalige Silo der Firma Kellogg an der Weser im südwestlichen Plangebiet wurde zu einem Hotel umgenutzt. Im Anbau des Silos befinden sich Büronutzungen und Gastronomie.
- Ehemalige Reishalle: Östlich neben dem Silo ebenfalls an der Weser wurde die sogenannte Reishalle der Firma Kellogg wieder aufgebaut. Diese beinhaltet einen Nutzungsmix aus Büro und Gastronomie.

Westlich dieser Bestandsgebäude wurde als Teil der Energieversorgung des Kellogg-Piers sowie des östlich angrenzenden Bereichs Stephanitor ein Eisspeicher realisiert, der im Winter der Öffentlichkeit als Eislaufbahn zur Verfügung steht. In der Sommersaison sind dort andere sportliche Aktivitäten möglich. Die Erschließungssituation ist noch von Provisorien gekennzeichnet.

Darüber hinaus ist im Rahmen der abschließenden Entwicklung des Areals die Umsetzung eines weitergehenden Freiraumkonzeptes vorgesehen. Der zu gestaltende Bereich teilt sich durch den Wendehammer als Element der Verkehrserschließung grundsätzlich in einen nördlichen und einen südlichen Teil auf. Der nördliche Teil wird hierbei durch das Gebäude 2 und die Bogenpromenade geprägt, wohingegen der südliche Teil durch die Eislaufbahn und Energiezentrale beeinflusst wird. Generelles Ziel ist es, einen möglichst hohen Grünanteil zu schaffen und gleichzeitig den Ansprüchen an eine urbane Gestaltung als Zentrum der Überseeinsel zu vereinen. Die Bogenpromenade als Verlängerung der Schlachte ist zentraler Bewegungsraum für Radfahrende und zu Fuß gehen-

de. Dieser wird durch Grüninseln eingerahmt. Es wird angestrebt, die Grüninseln durch Hügel und Senken topografisch zu gestalten, sodass ein spannender Freiraum entsteht.

Es ist eine Bepflanzung mit Bäumen, Gräsern und Stauden vorgesehen. Die Pflanzenarten werden den Standortbedingungen entsprechend ausgewählt. Die Auswahl der Baumarten greift die Vorschläge aus der Rahmenplanung auf und ergänzt diese. Dieser Bereich wird als private Grünfläche festgesetzt.

Der südliche Teil reagiert in der Freiraumplanung auf die vorhandenen Gegebenheiten der Eislaufbahn und der Energiezentrale. Aufgrund von Leitungstrassen im Untergrund sind Baumsetzungen nur eingeschränkt möglich. Die verfügbaren Bereiche werden mit widerstandsfähigen und robusten Baumarten und durch die Verwendung von grünen Pflasterfugen gestaltet. Auf diese Weise entsteht ein zusammenhängendes Bild des nördlichen und südlichen Teils, welches je nach Gegebenheit weiter ausdifferenziert werden kann.





4 - Stand der Quartiersentwicklung

Die öffentliche Erschließung des Kellogg-Piers beginnt als Einmündung an der Straße Auf der Muggenburg. Die Straße ist als Stickerschließung mit Wendeanlage konzipiert. Darüber hinaus soll das Quartier mit attraktiven und kurzen Wegen für den Fuß- und Radverkehr durchlässig gestaltet werden. Hierdurch soll eine gute Vernetzung zu den in der Nachbarschaft vorhandenen und geplanten Quartieren sowie zur Promenade an der Weser sichergestellt und die nahe gelegenen ÖPNV-Angebote angebunden und gefördert werden. Es sollen attraktive Angebote entstehen, die einen Beitrag zum Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkw leisten. Ebenso wie im Bebauungsplan 2519A wird die Anzahl der Stellplätze begrenzt und werden im Mobilitäts- haus im Quartier Stephanitor untergebracht. Das Quartier selbst wird nach Fertigstellung des Mobilitätshauses über keine eigenen Stellplätze verfügen. Lediglich für Mobilitätseingeschränkte werden einige wenige Stellplätze im Straßenraum vorgesehen. Weitere Vereinbarungen zur Erreichung der Mobilitätsziele werden in einem flankierenden städtebaulichen Vertrag vereinbart.

Die vorhandene Weserpromenade wird durch die bestehende Planung fortgeführt. Der Bereich der sogenannten Bogenpromenade, der die Weser mit dem Europahafenkopf verbindet, wird im Verlauf angepasst. Es wird mit einer Rechtskraft des Bebauungsplans im 1. Halbjahr 2026 gerechnet.

46



47 / 48



4 - Stand der Quartiersentwicklung

4.3 Kellogg-Höfe

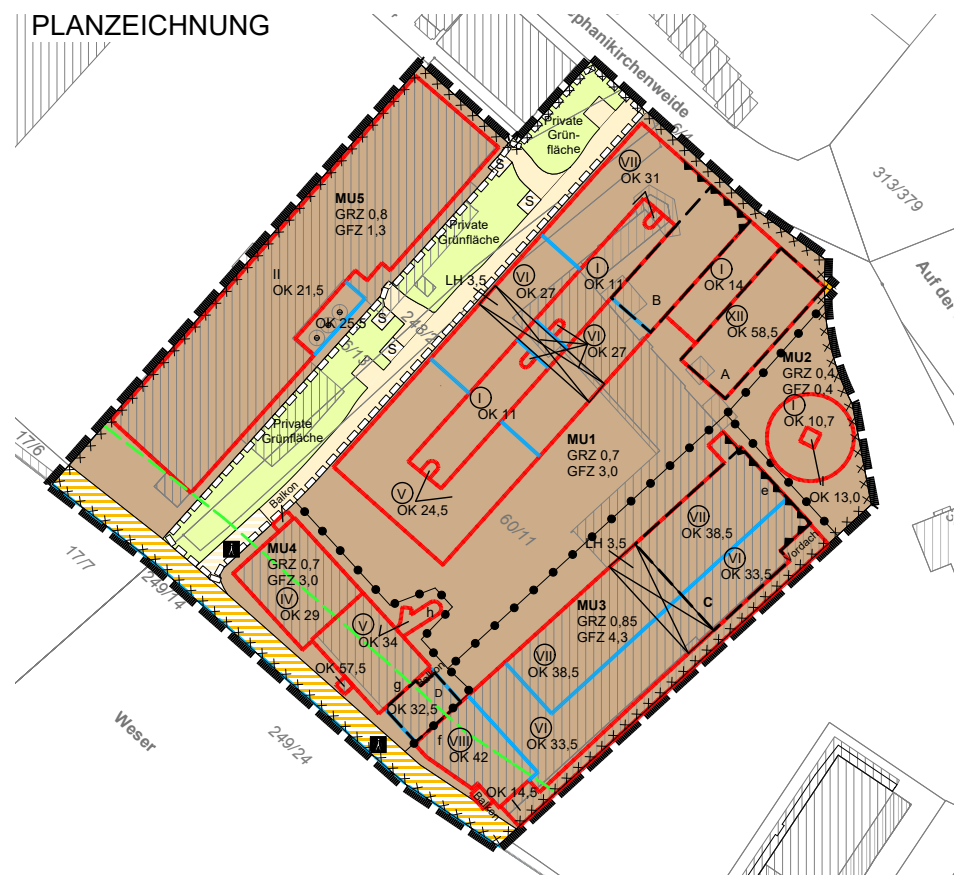
Das Quartier Kellogg-Höfe schließt westlich an das Quartier Kellogg-Pier an. Zur Konkretisierung der städtebaulichen Vorgaben der Rahmenplanung wurde für das Areal 2021/22 ein kooperativer städtebaulicher, freiraumplanerischer und hochbaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Durchgesetzt haben sich hier das Büro Robertneun gemeinsam mit dem Landschaftsplanungsbüro Atelier Loidl. Dabei werden drei vorhandene Bestandsgebäude umgenutzt und um zwei Neubauten ergänzt. Bei den drei Bestandsgebäuden handelt es sich um das ehemalige Fertigungsgebäude im Osten (Gebäude 25), das ehemalige Kesselhaus (Gebäude 16) sowie das Maschinenhaus (Gebäude Nr. 14) an der Weser. Für die Umsetzung des Entwurfs wird zurzeit der vorhabenbezogene Bebauungsplan 169 aufgestellt. In der Sitzung der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 18.09.2025 wurde die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen. Der Bebauungsplan umfasst zudem mit Gebäude 32 westlich des zu entwickelnden Areals ein weiteres Bestandsgebäude.

Bebauungs- und Nutzungskonzept

Die ehemalige Flakes-Fabrik (Gebäude 25) im Osten bildet das Rückgrat des neuen Quartiers und die bauliche Kante zum angrenzenden Kellogg-Pier. Das Gebäude soll aus dem

heutigen Produktionsgebäude freigeschält werden. Hier sollen künftig rund 103 Wohn-Lofts neu entstehen. Das Erdgeschoss soll insbesondere im nordöstlichen Bereich als urbaner Sockel mit vielfältigen gewerblichen Nutzungen aktiviert werden und einen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums leisten. Vorgesehen sind kleinteilige gewerbliche Angebote sowie ein Nahversorger. Im südwestlichen Bereich des Gebäudes ist ein Schwimmbad vorgesehen, das sich über das Erdgeschoss und ein Zwischengeschoss erstreckt.

In den nebeneinanderliegenden Gebäuden Maschinen- und Kesselhaus an der Weser sollen insgesamt 25 Wohnungen entstehen und über ein neues, außenliegendes Treppenhaus erschlossen werden. Das Untergeschoss des Kesselhauses wird durch die neue Energiezentrale für die gesamte Überseeinsel genutzt. In dem westlichen Bestandsgebäude 32 soll ein neues Freizeit- und Sportzentrum mit Gastronomieangebot entstehen. Dies erfolgt bereits auf Grundlage des bisher geltenden Planungsrechts. Auf zwei Etagen entstehen vier Turn- und Sporthallen, ein Kinderbewegungszentrum und weitere Räumlichkeiten für eine Vielzahl von Sportangeboten. Mit dem Terrassenhaus ist ein Neubau vorgesehen, der sich entlang der neuen Grüne Fuge erstreckt und zusammen mit



VORHABEN- UND
ERSCHLIEßUNGSPLAN



4 - Stand der Quartiersentwicklung

den weiteren Gebäuden einen offenen Innenhof ausbildet. In dem Neubau sollen 128 Wohneinheiten mit dem Anteil an förderfähigen Wohnungen entstehen. Der Gebäudesockel soll gemischte Nutzungen aufnehmen. Im Inneren bildet das Gebäude einen Innenhof aus, zu dem sich die einzelnen Etagen öffnen. Das stufenartige Gebäude treppt sich von sieben Geschossen an der Straße Stephanikirchenweide auf fünf Geschosse zum Maschinen- und Kesselhaus an der Weser herab. Diese treppenartigen Abstufungen ermöglichen eine Nutzung der Dachflächen als begrünte Dachterrassen. Teile der Dachflächen sind für Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) vorgesehen.

Der zwölfgeschossige Werkurm soll als Hochpunkt den Eckbereich Auf der Muggenburg / Stephanikirchenweide betonen und ein Gegenüber zum geplanten Hansatorplatz schaffen. Hier sollen Flächen für neue Büros und weitere kleinteilige Gewerbenutzungen entstehen. Über einen eingeschossigen Verbindungsbau werden die Gebäude Terrassenhaus und Werkurm miteinander verknüpft.

Freiraumkonzept

Das Plangebiet soll mit abwechslungsreichen Freiräumen gestaltet werden. Es soll eine Mischung aus grünen und urban gestalteten Räumen entstehen. Neben öffentlichen bzw. öffentlich wirksamen Freiräumen sollen auch ruhige und geschützte Freibereiche für die künftige Bewohnerschaft entstehen. Das Freiraumkonzept verfolgt zudem das Ziel, die unterschiedlichen Belange der Klimaanpassung, Verkehrsbebewegungen, Aufenthalt und Ort der Begegnung zu vereinen.

Zwischen dem Terrassenhaus und dem Gebäude 32 soll als grüne Achse von der Weser zur Stephanikirchenweide die neue grüne Fuge entstehen. Sie soll im Sinne des Rahmenplans als grüne Verbindung und Kaltluftschneise zwischen dem Europahafen und der Weserpromenade entwickelt werden. Der Charakter der Fuge ist geprägt von Pflanzinseln und Bäumen in unterschiedlichem Maßstab. Unterirdisch werden Rigolenspeicherkörper geplant, die der Retention und Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers dienen. Auch das anfallende Regenwasser von den anliegenden Dachflächen von Gebäude 32 und dem Terrassenhaus soll in der grünen Fuge aufgenommen und versickert werden.

Erschließung und Mobilität

Das Quartier soll im Sinne der Gesamtentwicklung der Überseeinsel weitgehend autofrei gestaltet werden. Hauptschließungsachse ist dabei die sog. Grüne Fuge, die abgesehen von Anliefer- und Sonderverkehren (Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr etc.) dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist. Dementsprechend werden die Stellplätze in den benachbarten Quartieren vorgehalten (Stephanitor sowie Kellogg-Quartier) und in der Anzahl begrenzt. Darüber hinaus soll entlang der Weser die geplante Weserpromenade für den Fuß- und Radverkehr fortgeführt werden. Es wird mit einer Rechtskraft des Bebauungsplans im 1. Halbjahr 2026 gerechnet.

4.4 Bildungscampus

Die Rahmenplanung 2019 sah für den Bildungscampus einen Standort vor, der sowohl Teile des Gleisbettes als auch des Kellogg-Quartiers umfasste. Dementsprechend hat im ehemaligen Kellogg-Hauptverwaltungsgebäude an der Stephanikirchenweide zum Schuljahr 2020/21 die Grundschule Überseeinsel ihren Betrieb aufgenommen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Projektes wurde der perspektivische Bildungscampus gegenüber der Rahmenplanung im Bereich des Gleisbettes noch erweitert (s. Kap. 1.3). Vorgesehen waren hier Grund- und Oberschule, eine Dreifeldturnhalle und ein Kinder- und Familienzentrum mit Kita sowie ergänzenden sozialen Nutzungen. Auf diesem Planungsstand hat die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 16.05.2024 den Aufstellungsbeschluss für einen entsprechenden Bebauungsplan gefasst (B-Plan 2547).

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen hat die Senatskommission für Schul- und Kitabau in seiner Sitzung am 03.12.2024 beschlossen, die Oberschule nicht mehr auf der Überseeinsel umzusetzen. Die Grundschule soll weiterhin am Standort verbleiben und perspektivisch um ein Kinder- und Familienzentrum ergänzt werden. Mittlerweile wurde der Senat per Beschluss der Bremischen Bürgerschaft vom 09.09.25 aufgefordert, das ehemalige Kellogg-Areal auf der Überseeinsel als Standort für die Oberschule zu prüfen. Diese Prüfung wird zurzeit durchgeführt.



52

4.5 Klima Campus

Am 04.03.2025 hat der Bremer Senat entschieden, Module des „Aus- und Weiterbildungscampus für Transformation und Innovation im Bereich Klimaschutz“ (Klima Campus) auf der Überseeinsel anzusiedeln. Die konkrete Vereinbarkeit dieses Vorhabens mit den vorhandenen Rahmenbedingungen und örtlichen Gegebenheiten wird im weiteren Planungsprozess zu prüfen und zu bewerten sein. Der Klima Campus soll einen hochmodernen Ort des gemeinsamen, zielgerichteten Lernens und der Begegnung für verschiedene Akteur:innen und Zielgruppen schaffen. Mit dem Campus sollen Antworten auf die zentralen Herausforderungen des Fachkräftemangels gegeben werden, vor allem in für die Dekarbonisierung wesentlichen Schlüsselberufen. Als zentraler Dreh- und Angelpunkt für eine moderne und auf Klimaneutralität ausgerichtete Berufsausbildung soll der Campus die Beschäftigungsfähigkeit von Arbeitnehmer:innen sowie die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen sichern. Dazu soll die technologische Infrastruktur nach Möglichkeit zentral angeboten werden, damit diese von mehreren Akteur:innen genutzt werden kann. Der Klima Campus auf der Überseeinsel besteht aus den folgenden vier Modulen:

- Modul 1 – Die sogenannten „Werfthallen“ auf dem ehemaligen Kellogg-Areal: Zentraler Bestandteil dieses Moduls sind die geplanten gläsernen Ausbildungswerkstätten für die Windtechnikerausbildung. Sie ermöglichen Einblicke in die duale Berufsausbildung bei der Deutschen Windtechnik, bieten ein Trainingscenter für Windkraft sowie einen Showroom von ArcelorMittal und ggf. weiteren Unternehmen. Darüber hinaus sind öffentlich nutzbare Flächen vorgesehen, darunter ein Berufsorientierungslabor/TechLab, das nach Anmeldung für Schulklassen, Besuchergruppen und weitere Interessierte offensteht. Dieses Labor dient der berufsvorbereitenden Erprobung und Veranschaulichung verschiedener Berufe im Bereich der erneuerbaren Energien. Ergänzend sind Schulungsräume, ein Café und weitere Einrichtungen geplant.

- Modul 2 – Innerbetriebliches Ausbildungs- und Schulungszentrum der Fa. ROM/Zech: Die Zech Group plant die Ansiedlung eines innerbetrieblichen Ausbildungs- und Schulungszentrums der ROM Technik GmbH & Co. KG, das als Kompetenzzentrum für Klimatechnik, Energieeffizienz und Smart Building fungieren soll. Das Unternehmen ist im Bereich der Sanitär- und Gebäudetechnik tätig. Für dieses Modul sind das Gebäude und der weitergehende, noch zu definierende Bereich des Schuppen 4 vorgesehen.

- Modul 3 – Bildungszentrum des Handwerks: Der Schwerpunkt dieses Moduls liegt auf der überbetrieblichen Lehrlingsunterweisung in den Berufen der erneuerbaren Energien sowie der gewerblich-technischen Ausbildung. Geplant ist die Integration von Ausbildungswerkstätten des Handwerks, ergänzt durch spezifische Angebote zur beruflichen Weiterbildung. Die Ansiedlung ist im Bereich des Gleisbettes vorgesehen.

- Modul 4 – Neues Technisches Bildungszentrum (TBZ): Das TBZ ist eine berufsbildende Schule mit fachlichem Schwerpunkt auf der Aus- und Weiterbildung, insbesondere in den Bereichen Elektrotechnik, Mechatronik sowie Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik. Auch für dieses Modul ist eine Ansiedlung im Bereich des Gleisbettes geplant.

Die Federführung für die Entwicklung des Projektes liegt bei der Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration. Im Hinblick auf die funktionale und städtebauliche Integration auf der Überseeinsel stellt sich der aktuelle Projektstand wie folgt dar:

- Werfthalle: Hier handelt es sich um eine private Investition auf eigenem Grundstück. Seitens des Bauherrn wird eine Konzeption entwickelt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Zeitnah wird auf dieser Grundlage ein entsprechender Bauantrag gestellt werden.

- Ausbildungs- und Schulungszentrum Fa ROM /Zech: Das Grundstück befindet sich im städtischen Eigentum und könnte dem Unternehmen im Rahmen eines Erbbaurechtsvertrages langfristig zur Verfügung gestellt werden. Zurzeit bereitet die Stadt – analog zum Vorgehen beim Schuppen 6 (s. Kapitel

53



4.6) einen Letter of Intent vor, in dem zwischen Stadt und Vorhabenträger Zielsetzungen und weiteres Vorgehen vereinbart werden sollen. Ein Abschluss ist kurzfristig vorgesehen.

- Bildungszentrum und TBZ: Für diese Module wurde eine Baumassenstudie erstellt, welche auf Grundlage der jeweiligen Flächenbedarfe die notwendigen Grundstücksgrößen grob definiert und lokalisiert. Für welche Bestandteile des Klima Campus ein Bebauungsplan aufgestellt werden muss, ist im Rahmen der weiteren konkretisierenden Planungen zu prüfen.

Durch den Beschluss zur Integration des Klima Campus kommt es zu deutlichen Veränderungen im Nutzungskonzept gegenüber der Rahmenplanung 2019. Für alle Modul-Standorte waren gemischt genutzte Quartiere vorgesehen.

Somit werden voraussichtlich deutlich weniger Wohnungen als in der Rahmenplanung konzipiert entstehen (s. Kap. 3.3) Hierdurch gibt es veränderte Ansprüche in den Freiräumen und auch an die Erschließung (s. Kap. 2.6). Der Städtebau muss aufgrund der unterschiedlichen funktionalen Anforderungen an die entsprechenden Typologien fortgeschrieben werden müssen.



4 - Stand der Quartiersentwicklung

4.6 Schuppen 6

Abweichend von den ursprünglichen Zielen der Rahmenplanung 2019 ist nunmehr vorgesehen, dass der Schuppen 6 auch langfristig durch den jetzigen Erbbaurechthehaber des Grundstücks – der Firma Vollers – rein gewerblich genutzt wird. Um dennoch eine Konformität mit den weiteren Zielsetzungen der Rahmenplanung sicherzustellen und als Grundlage für eine Neufassung des bestehenden Erbbaurechtvertrages wurde am 24.01.2024 ein Letter of Intent zwischen der Stadt und der Fa. Vollers abgeschlossen. Darin hat man sich auf die inhaltlichen Rahmenbedingungen und den weiteren Planungsprozess verständigt.

In einer anschließenden Machbarkeitsuntersuchung wurden die Zielsetzungen aus dem Letter of Intent und die Anpassungsbedarfe überprüft und ausgearbeitet, sowie ein notwendiges Grundstück für das neuzufassende Erbbaurecht definiert. Die Machbarkeitsuntersuchung wurde im Juli 2024 vorgelegt. Die angestrebte Flächen- und Nutzungsstrukturierung des Schuppens sieht vor, die bestehende vorwiegend logistisch gewerbliche Nutzung (Lagerung, Umschlag und Verarbeitung von Tee) zu konsolidieren und auf ca. 13.000 m² BGF im nordwestlichen Bereich des Schuppens 6 anzuordnen. Im südöstlichen Teil des Schuppens sollen auf 7.700 m² BGF neue Nutzungsarten aus den Bereichen Gastronomie und Manufakturen im Erdgeschoß, sowie Büros mit dem Schwerpunkt der urbanen und medialen Produktion in den Obergeschossen entwickelt werden.

Der Schuppen soll in seiner Kubatur und Materialität komplett erhalten bleiben und im Bereich der neu angesiedelten Nutzungen in der Hülle durch neue Öffnungen behutsam angepasst und in der inneren Struktur transformiert werden.

In einem nächsten Schritt wird zur weiteren Vertiefung und zur Sicherung der architektonischen und städtebaulichen Qualität ein Architekturwettbewerb mit mindestens fünf Architekturbüros durchgeführt. Dabei sollen insbesondere Lösungen zu folgenden Themen entwickelt und aufgezeigt werden:

- Angemessene Entwicklung des räumlichen Potentials im Bezug zum entwickelten Nutzungskonzept im südöstlichen Teil des Schuppens
- Herstellung von Bezügen der inneren Nutzungen im südöstlichen Teil des Schuppens mit dem Außenraum, sowie die Entwicklung von Öffnungen und der Ausrichtung zum Außenraum mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen
- Umgang mit dem logistisch geprägten Außenraum im Hinblick auf die Themen Klimaanpassung
- Umgang mit der baulichen Struktur im Hinblick auf das Nutzungskonzept

Der Architekturwettbewerb ist zurzeit in Vorbereitung und wird voraussichtlich 2026 durchgeführt. Für die Umsetzung dieses Projekts bedarf es keines neuen Bebauungsplanes.

55



54



54 Schuppen 6 von der ersten Etage

55 Schuppen 6 vom gegenüberliegenden Ufer

4 - Stand der Quartiersentwicklung

4.7

Rickmers Reismühle

Für das Grundstück Rickmers Reismühle haben sich die Rahmenbedingungen seit der Rahmenplanung 2019 grundlegend verändert. Die ursprüngliche Rahmenplanung beruhte auf der Annahme, dass der dortige Betrieb auf Dauer erhalten bleiben würde. Mit dem Verkauf des Grundstückes wurden neue Entwicklungsperspektiven für das Grundstück gesucht. Bereits im Dezember 2020 wurde ein Letter of Intent zwischen der Stadt und der neuen Eigentümerin abgeschlossen. Darin wurden die inhaltlichen Rahmenbedingungen sowie das Prozedere der weiteren Planungen festgelegt. Wesentliches Ziel war es sicherzustellen, dass die der Rahmenplanung zugrundeliegenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielsetzungen sich auch in der Weiterentwicklung des Grundstückes der Rickmers Reismühle wiederfinden. Gleiches gilt für die Mobilitätsziele.

Es wurde vereinbart, zunächst eine Quartiersplanung als Weiterentwicklung der Rahmenplanung zu erarbeiten, in der alle maßgeblichen Aspekte (insb. Städtebau, Freiraum, Hochwasserschutz, Nutzungskonzept, Erschließung & Mobilität) abgearbeitet werden. Auch die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens war Teil der Vereinbarungen.

Die Quartiersplanung liegt seit April 2025 vor. Wesentliches Ziel der Quartiersplanung war eine Integration in die Rahmenplanung 2019. Das Quartier liegt südwestlich der durchgängigen Promenade, die perspektivisch den öffentlichen Hochwasserschutz darstellen wird. Folgerichtig werden die Bausteine des Quartiers, genau wie die übrigen Bausteine südwestlich der Promenade als „besondere Bausteine“ ausformuliert, wodurch sich insgesamt vier locker zusammengestellte Punkthäuser ergeben haben. Diese vier Punkthäuser, die sogenannten „Daltons“ weisen sechs

bis elf Geschosse auf. Das Quartier befindet sich Außendeichs, weswegen die Punkthäuser auf einem Sockel angeordnet sind, der den privaten Hochwasserschutz abbildet und als Tiefgarage genutzt wird. Das Wohnen und Übernachten ist aus Hochwasserschutzgründen erst ab der Bestickhöhe zulässig. Der Flucht- und Rettungsweg in den deichgeschützten Bereich ist ebenfalls auf Höhe der Bestickhöhe zu errichten. Im Zuge der in Kapitel 3.4 genannten zu bestimmenden Interimsmaßnahmen ist zu bewerten, ob für einen Übergangszeitraum auch eine geringere Höhenlage des Flucht- und Rettungsweges akzeptiert werden kann. Der Verwaltungsbau und das Torhaus bleiben erhalten und erfahren eine Umnutzung. Zwischen den Punkthäusern und entlang der Weser entstehen attraktive Freiräume, die der Öffentlichkeit als erlebbarer, weserbegleitender Landschaftsraum zugänglich sind. Die Hauptnutzung ist Wohnen ergänzt durch Wohnverträgliche Nichtwohnnutzungen. Circa die Hälfte der 335 Wohneinheiten sind für ältere Menschen vorgesehen. Anteilig auf die gesamt BGF entfallen 35 % auf das Residenzwohnen und 11 % auf das Aktivwohnen von älteren Bewohner:innen. Für den freien Mietwohnungsmarkt sind 10 % vorgesehen und als öffentlich geförderte Wohnung 30 % der BGF. Zusammen entsteht so ein gemischt genutztes urbanes Quartier.

Zur Umsetzung der Quartiersplanung sowie des Wettbewerbsentwurfs wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 14.08.2025 einen entsprechenden Aufstellungsbeschluss gefasst. Analog zur Vorgehen auf dem ehem. Kellogg-Areal wird flankierend zur Quartiersplanung ein 1. Städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, indem die zentralen Zielsetzungen der Quartiersplanung zwischen Stadt und Vorhabenträgerin gesichert werden.

56



57



58



59



56 Vorderseite Torhaus

57 Rückseite Torhaus

58 Verwaltungsgebäude

59 Der Balkon



60



61

4 - Stand der Quartiersentwicklung





5 - Weiteres Vorgehen zur Rahmenplanung

In den Kapiteln 2.6 sowie 3.5 wurde dargelegt, wie sich bezogen auf die einzelnen fachlichen Schwerpunkte die nächsten Schritte bei der weiteren Ausarbeitung der Fortschreibung der Rahmenplanung darstellen.

Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Konkreter Entwurf des Erschließungssystems auf Grundlage der bereits begonnen, aber derzeit noch nicht abgeschlossenen Studien zur Höhenentwicklung der Brücke über den Europahafen und zu technischen Lösungen für Fragestellungen bei der Gestaltung der Hoerneckestraße;
- Weitere Konkretisierung des Nutzungsprofils und der Flächenbedarfe des Klima Campus auf Basis der vorliegenden Baumassenstudie als Grundlage für die Weiterentwicklung der städtebaulichen Strukturen, der Freiraumbedarfe und –gestaltung sowie des Mobilitätskonzeptes auf Basis der beschlossenen und zur Verfügung stehenden Verkehrskontingente;
- Grundsätzliche Klärung der langfristig angestrebten Sicherstellung des Hochwasserschutzes und Definition von entsprechenden Interimsmaßnahmen;
- Entwicklung eines Phasenmodells, das eine stufenweise Entwicklung ermöglicht und zu jedem Zeitpunkt eine funktionierende Erschließung und einen tragfähigen Hochwasserschutz gewährleistet.

Darüber hinaus sind zur Umsetzung und weiteren Entwicklung der Überseeinsel folgende Maßnahmen und grundlegenden Klärungen notwendig:

- Entwicklung einer grundstücksübergreifenden und verbindlichen Strategie zum Umgang mit der im westlichen und mittleren Teil der Überseeinsel vorhandenen Altlast unter Abstimmung aller beteiligten Grundstückseigentümer;
- Implementation eines Lastenausgleichs, vergleichbar mit dem Vorgehen bei der Entwicklung des Tabakquartiers. Dabei werden auf Grundlage eines Gesamtkonzeptes die anfallenden Infrastrukturfolgekosten auf die einzelnen Quartiersentwicklungen umgelegt;
- Vertiefte und regelmäßige Evaluation der Entwicklung als Entscheidungsgrundlage, ob und für welche Belange sowie in welchen Bereichen eine weitere Fortschreibung der Rahmenplanung Überseeinsel notwendig ist. Diese kann sich nach dem gegenwärtigen Erkenntnis- und Abstimmungsstand (auch im Austausch mit den Eigentümern und Projektträgern sowie im Ergebnis von zwei Terminen mit allen Beteiligten am 27.05.2025 und am 18.09.2025) auch auf einzelne Bereiche und entsprechend begründete Themenfelder beschränken. Hierfür wird ein Überprüfungssturnus von 3 Jahren nach Abschluss der ersten Fortschreibung vorgeschlagen.

Die weitere und vertiefte Bearbeitung stellt sich dabei unter Berücksichtigung der jeweiligen Wechselwirkungen weiterhin als iterativer Prozess dar.

Die Rahmenplanung 2019 hat sich als wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Überseeinsel bewährt. Auch weiterhin soll der fortgeschriebene Rahmenplan die übergeordnete Grundlage für die Entwicklung der konkretisierenden Quartiersplanungen darstellen, denn zentrale Fragestellungen zur räumlichen Entwicklung im Spannungsfeld verschiedener fachlicher Anforderungen lassen sich nur auf übergeordneter Ebene klären.

Abbildungsverzeichnis

Nr.	Bezeichnung	Seite
0	Titelbild / Luftbild Überseeinsel 2025 (WFB, Christian Ring, 2025)	1
1	Visualisierung Rahmenplanung 2019 (SMAQ, MML, 2019)	4
2	23. Änderung des Flächennutzungsplan (Stadtgemeinde Bremen, 2022)	4
3	Rahmenplanung 2019 (SMAQ, MML, 2019)	7
4	Übersicht Planungsstände (SBMS, 2025)	8
5	Vorgaben für die Erste Fortschreibung der Rahmenplanung (Stand 2023) (SBMS, 2023)	10
6-11	Konzeption Verkehr (ARGUS 2019)	13
12	Variante der Weiterentwicklung des Erschließungsnetzes (Stand Februar 2024) (SMAQ, MML, 2024)	14
13	Stufenweise Entwicklung des ÖPNV (SBMS, 2025)	15
14	Ausbau des ÖPNV - Stufe 1a und 1b (SBMS, 2025)	15
15	Ausbau des ÖPNV - Stufe 2 (SBMS, 2025)	15
16	Radpremiumroutennetz aus dem VEP 2025 mit Brückenverbindung (Verkehrsentwicklungskonzept 2025, S. 148 verändert, SUBV, 2014)	15
17	Querschnitt Stephanikirchenweide (SBMS, 2025)	16
18	Querschnitt Hoerneckestraße West (SBMS, 2025)	17
19	Querschnitt Hoerneckestraße Ost (SBMS, 2025)	17
20	Potenzielle Brückenstandorte (SBMS, 2025)	18
21	Einzugsgebiet Nahversorgungsstandort Überseestadt (LEH) mit Brücke über den Europahafen (SBMS, 2025)	19
22	Einzugsgebiet Nahversorgungsstandort Überseestadt (LEH) ohne Brücke über den Europahafen (SBMS, 2025)	19
23	Quartiere der Überseeinsel (SMAQ, 2019)	21
24	Nutzungskonzept Rahmenplanung 2019 (SMAQ, MML, 2019)	21
25	Freiraumkonzept Rahmenplanung 2019 (SMAQ, MML, 2019)	22
26	Entwicklungsphase 3 Rahmenplanung 2019 (SMAQ, MML, 2019)	22
27	Übersicht Hochwasserschutz Rahmenplanung 2019 (SMAQ, MML, 2019)	24
28	Zwischenzeitliches Nutzungskonzept (SMAQ, MML, 2019)	25
29	Haushaltsgrößen in der Überseestadt (empirica, 2024)	27
30	Altersstruktur der Bevölkerung in der Überseestadt (empirica, 2024)	27
31	Haushaltstypen in der Überseestadt (empirica, 2024)	27
32	Hochwasserschutz Variante A (SMAQ, MML, 2019)	29
33	Hochwasserschutz Variante A Schnitt (SMAQ, MML, 2019)	31
34	Kellogg-Pier und Baustelle Stephanitor (Überseeinsel GmbH, Piet Miemann, DMAA, 2025)	32
35	Lageplan Quartiersplanung Stephanitor (SMAQ, MML, 2021)	33
36	Bebauungsplan 2519A (Stadtgemeinde Bremen, 2022)	33
37	Baufeld 1: Robertneun Architekten (SMAQ, MML, 2021)	34
38	Baufeld 2: Allmann Sattler Wappner Architekten (SMAQ, MML, 2021)	34
39	Baufeld 3: Felgendreher Olf's Köchling Architekten (SMAQ, MML, 2021)	34
40	Baufeld 5: Delugan Meissl Associated Architects (SMAQ, MML, 2021)	34
41	Übersicht Baufelder (SMAQ, MML, 2021)	34
42	Baufeld 4: Erweiterungsgebäude Delugan Meissl Associated Architects (Überseeinsel GmbH, Dr. Andreas Müller, 2025)	35
43	Gemüsewerft (Dr. Andreas Müller, 2025)	35
44	Bebauungsplan 2519B (Stadtgemeinde Bremen, 2025)	36
45	Kellogg-Pier 2025 (Überseeinsel GmbH, Piet Miemann, DMAA, 2025)	37
46	Gastronomiebetriebe and der Promenade (Überseeinsel GmbH, Piet Miemann, DMAA, 2025)	38
47	Oberflächenkaltwasserspeicher und Eislaufbahn Kellogg-Pier (Überseeinsel GmbH, Dr. Andreas Müller, 2025)	39

48	Oberflächenkaltwasserspeicher und Eislaufbahn Kellogg-Pier (Überseeinsel GmbH, Dr. Andreas Müller, 2025)	39
49	VEP 169 (Stadtgemeinde Bremen, 2025)	40
50	Vorhabenplanung Kellogg-Höfe (Robertneun, 2023)	41
51	Speichertürme (Überseeinsel GmbH, Dr. Andreas Müller, 2025)	41
52	Isometrie Kellogg-Höfe Wettbewerbsergebnis (Robertneun, 2023)	43
53	Luftbild Überseeinsel 2025 (WFB, Christian Ring, 2025)	44
54	Schuppen 6 von der ersten Etage (SBMS, 2025)	47
55	Schuppen 6 vom gegenüberliegenden Ufer (SBMS, 2025)	47
56	Vorderseite Torhaus (SMAQ, MML, 2025)	48
57	Rückseite Torhaus (SMAQ, MML, 2025)	48
58	Verwaltungsgebäude (SMAQ, MML, 2025)	48
59	Der Balkon (SMAQ, MML, 2025)	48
60	Modellfoto aus südwestlicher Richtung (SMAQ, MML, 2025)	49
61	Reismühle vom gegenüberliegenden Weserufer (SMAQ, MML, 2025)	49
62	Quartiersplanung Rickmers Reismühle (SMAQ, MML, 2025)	50

Impressum

Herausgeberin:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Referat 32 - Planung, Bauordnung Bezirk West

Contrescarpe 72
28195 Bremen

Redaktion:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Referat 32 - Planung, Bauordnung Bezirk West

Contrescarpe 72
28195 Bremen

