

RAHMENPLAN

# ALTE SÜßWARENFABRIK

Süße Zukunft für eine Produktive Stadt  
in Bremen-Hemelingen



April 2025

# Impressum

## Auftraggeber:in

EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH  
Wittelsbacher Allee 61, 32427 Minden  
Telefon: +49 571 - 802 0  
E-Mail: [info@minden.edeka.de](mailto:info@minden.edeka.de)



MINDEN  
HANNOVER

## **in Kooperation mit:**

Freie Hansestadt Bremen  
Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung  
Referat 61 | Stadtplanung und Bauordnung Bezirk Ost  
Contrescarpe 72, 28195 Bremen  
Internet: <https://bau.bremen.de/>

Die Senatorin für Bau, Mobilität  
und Stadtentwicklung  Freie  
Hansestadt  
Bremen

## Verfasser:innen:

Octagon Architekturkollektiv  
Partnergemeinschaft von Architekt:innen  
und Stadtplaner:innen mbB  
Lützner Straße 91, 04177 Leipzig  
Tel.: +49 341 - 9278 7559  
E-Mail: [mail@octagon-architekturkollektiv.net](mailto:mail@octagon-architekturkollektiv.net)  
Web: [www.octagon-architekturkollektiv.net](http://www.octagon-architekturkollektiv.net)

## Octagon

## **in Zusammenarbeit mit:**

//studiofutura  
Basta Smerghetto Veronese GbR  
Glogauer Straße 6, 10999 Berlin  
E-Mail: [office@studiofutura.de](mailto:office@studiofutura.de)

// studiofutura

## **Pläne, Grafiken & div. Fotografien**

Octagon Architekturkollektiv, //studiofutura

## **Stand**

Mai 2025

# Inhalt

<b>1 Vorbemerkungen</b>	<b>4</b>
1.1 Vorwort	5
1.2 Anlass & Ziel	6
1.3 Prozess	8
<b>2 Ausgangslage</b>	<b>10</b>
2.1 Betrachtungsraum	11
2.2 Stadträumlicher Kontext	12
2.3 Bestandsaufnahme	16
<b>3 Entwicklungsziele</b>	<b>20</b>
3.1 Leitidee Produktive Stadt	21
3.2 Handlungsschwerpunkte	24
3.3 Räumliche Entwicklungsziele	26
<b>4 Entwurfsinhalte</b>	<b>28</b>
4.1 Städtebauliches Konzept	29
4.2 Fokusthemen Mobilität, Nutzungen, Freiraum und Ökologie	36
4.3 Quartierstypologien	44
<b>5 Entwicklungsschritte</b>	<b>54</b>
5.1 Phasierungskonzept	55
5.2 Entwicklungskonzept Phase 1	56
5.3 Option: Schulstandortentwicklung	62
<b>6 Beteiligung</b>	<b>64</b>
6.1 Beteiligungsformate zur Entwicklung der Alten Süßwarenfabrik	65
6.2 Online Beteiligungsverfahren (DIPAS)	66
6.3 Öffentlicher Geländespaziergang	68
6.4 Öffentliche Zukunftswerkstatt	70
6.5 Ressortbeteiligung	72
<b>7 Resümee</b>	<b>74</b>
7.1 Resümee	75
7.2 Ausblick	76
<b>8 Verzeichnis</b>	<b>78</b>
8.1 Abbildungsverzeichnis	79

# Vorbemerkungen

1.1	Vorwort	5
1.2	Anlass & Ziel	6
1.3	Prozess	8

# 1.1

## Vorwort

Im Bremer Osten finden derzeit viele Veränderungen und Umstrukturierungsprozesse im gewerblichen Bereich statt. Das betrifft auch das zentral gelegene, von großflächigen Einzelhandelsnutzungen geprägte Gebiet zwischen der Ludwig-Roselius-Allee im Norden und den südlich anschließenden Kleingartengebieten im Ortsteil Sebaldsbrück. Dieses Areal der ehemaligen Süßwarenfabrik hat aufgrund seiner Lage eine besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung des Bremer Ostens.

Die Stadtgemeinde Bremen verfolgt hier gemäß der Handlungsstrategie unter dem Leitbild „Neue Orte der Produktiven Stadt“ eine Neuentwicklung in Richtung eines gemischt genutzten neuen Stadtquartiers. In einem gemeinsamen Prozess mit dem Architekturkollektiv Octagon aus Leipzig, den Vorhabenträgern, den verschiedenen fachlich zuständigen Ressorts sowie den Stadtteilakteur:innen, der Ortsteilpolitik und interessierten Bürgerinnen und Bürgern ist von Sommer 2024 bis Frühjahr 2025 ein städtebaulicher Rahmenplan für das Areal der ehemaligen Süßwarenfabrik auf den Weg gebracht worden.

Die Anzahl und auch die Zusammensetzung der Teilnehmenden unterschiedlichen Alters in diesem Kommunikationsprozess hat gezeigt, wie groß das Interesse vor Ort ist, sich in die Entwicklung eines neuen Quartiers einzubringen und es mitzugestalten. Die Wünsche nach Freiflächen für unterschiedliche Nutzergruppen, gastronomischen Angeboten, sicheren Wegen und einem modernen Verkehrskonzept standen dabei im Vordergrund.

Der so bezeichnete „Retentionsboulevard“ soll das Rückgrat der neuen Quartiersentwicklung bilden. Die Nordost- und Südwest-Ausrichtung des Boulevards kann das Entwicklungsareal aus seinem bisherigen Inseldasein herauslösen und das zukünftige Quartier in das bestehende Stadtteilgefüge integrieren. Die bestehenden Quartiere in der Nachbarschaft aus dem Ortsteil Sebaldsbrück können auf diese Weise näher an die im Entstehen befindliche Naherholungsfläche auf dem ehemaligen Rennbahnareal heranrücken und auch der Stadtteil Vahr wird besser erreichbar.

Mit dem hier dargestellten städtebaulichen Rahmenplan ist nunmehr die fachliche Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplans gelegt worden, der eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des Projektes darstellt.

**Iris Reuther**  
**Senatsbaudirektorin**

## 1.2 Anlass & Ziel

Das rund 7,5 Hektar große Gelände der ehemaligen Süßwarenfabrik im Bremer Osten liegt etwa sechs Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und stellt einen bedeutenden Standort für die städtebauliche Entwicklung der Stadtteile Hemelingen und Vahr dar. Es befindet sich in einem von großflächigem Einzelhandel sowie Wohnsiedlungen geprägten Umfeld und gliedert sich in mehrere Teilflächen unterschiedlicher Eigentümer:innen. Neben dem Grundstück des Lebensmittelunternehmens EDEKA, welches das bisherige SB-Warenhaus real mit angeschlossener Mall und Fachmärkten übernommen hat, umfasst es auch weitere Flurstücke in Privatbesitz. Seit Mitte 2022 steht dieses Areal leer. Das Unternehmen plant den Abriss der Bestandsbebauung und den Neubau eines Nahversorgers im Kreuzungsbereich Vahrer Straße / Ludwig-Roselius-Allee. Die Fläche liegt innerhalb des geltenden Bebauungsplans Nr. 523 und bietet daher eine Grundlage für eine zügige Entwicklung. Aufgrund ihrer Größe, Lage und aktuellen Unterauslastung besitzt die Fläche strategisches Potenzial für die städtebauliche Weiterentwicklung des Bremer Ostens.

Bremen steht als wachsende Stadt vor der Herausforderung, unterschiedliche Flächenbedarfe – von bezahlbarem Wohnraum über wirtschaftliche Nutzungen bis hin zum Erhalt von Grünflächen – in Einklang zu bringen und gleichzeitig einer Hitzebelastung durch großflächige ebenerdige Versiegelung entgegenzuwirken. Der Wandel der Arbeitswelt und gesellschaftliche Megatrends erfordern neue Konzepte, um Lebens- und Arbeitsräume integriert zu gestalten. Ziel ist es, durch funktional gemischte Quartiere die Flächeninanspruchnahme zu minimieren und dabei die Stadt als attraktiven und zukunftsfähigen Wirtschafts- und Lebensraum weiterzuentwickeln.

Vor diesem Hintergrund streben die Stadt Bremen und EDEKA eine partnerschaftliche, zukunftsgerichtete Entwicklung des gesamten Areals an. Zentrales Ziel ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans, der als Grundlage für die Aufstellung eines neuen Bebauungsplans dienen soll. Dieser Rahmenplan umfasst sowohl das EDEKA-Grundstück als auch die umliegenden Flächen Dritter und bezieht angrenzende Bereiche wie Verkehrsflächen und Kleingartengebiete ein, sofern sie für die Planung relevant sind. Im Zentrum der Entwicklung steht die Handlungsstrategie "Neue Orte der Produktiven Stadt" mit dem Ziel, Arbeit, Wohnen, Bildung, Kultur, Versorgung und Freizeitgestaltung räumlich eng miteinander zu verknüpfen. Durch eine funktionale Nutzungsmischung, insbesondere auch mit urbaner, wohnverträglicher Produktion, soll ein vielfältiges, nachhaltiges und durchgrüntes Stadtquartier entstehen. Ergänzend wird die Möglichkeit geprüft, auf dem Areal bezahlbaren Wohnraum sowie ggf. einen neuen Schulstandort zu realisieren.

Das Vorhaben wird durch ein erweitertes Beteiligungsverfahren begleitet und ist in Anlehnung an den „Bremer Standard“ für klimaverträgliche Quartiersentwicklungen entwickelt worden, mit dem Ziel, Versiegelung zu minimieren, Regenwassermanagement zu verbessern und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken.

Abb. 1: Luftbild Alfre Süßwarenfabrik (Blick aus Osten)



# 1.3 Prozess

Die Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans erfolgte in einem mehrstufigen, kooperativen Prozess, der sowohl analytische Tiefe als auch partizipative Breite aufweist. Ziel war es, eine zukunftsfähige Vision für das Areal zu formulieren und konkrete räumliche Maßnahmen für deren Umsetzung zu erarbeiten. Dabei standen die Integration vielfältiger Interessen – von Anwohner:innen, Eigentümer:innen, Stadtverwaltung und weiteren lokalen Akteur:innen – ebenso im Fokus wie ein sensibles Verständnis für das Bestehende und die Erfordernisse kommender Transformationsprozesse, etwa im Kontext des Klimawandels.

Der Prozess gliederte sich in drei Phasen: In der Grundlagenphase wurden der Bestand analysiert, Stärken und Schwächen identifiziert und Bedarfe der Umgebung erhoben. Dafür kamen zwei zentrale

Beteiligungsformate zum Einsatz: Eine digitale Beteiligung über die Plattform DIPAS sammelte über einen Zeitraum von sechs Wochen Hinweise und Kommentare von Bürger:innen zur aktuellen Situation und zu Entwicklungswünschen. Parallel fanden zwei Vor-Ort-Spaziergänge statt – ein fachlicher Spaziergang mit Akteur:innen aus Verwaltung und Fachöffentlichkeit sowie ein öffentlicher Spaziergang mit ca. 55–60 Anwohner:innen, bei dem alltagsnahe Perspektiven im Mittelpunkt standen. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen gemeinsam mit intensiven Abstimmungen zwischen der Stadt Bremen und EDEKA in ein grafisches Thesenpapier ein, welches das gemeinsame Zielbild formulierte.

In der anschließenden Strukturphase wurden auf Basis dieser Erkenntnisse zwei unterschiedliche städtebauliche Strukturkonzepte entwickelt und im engen

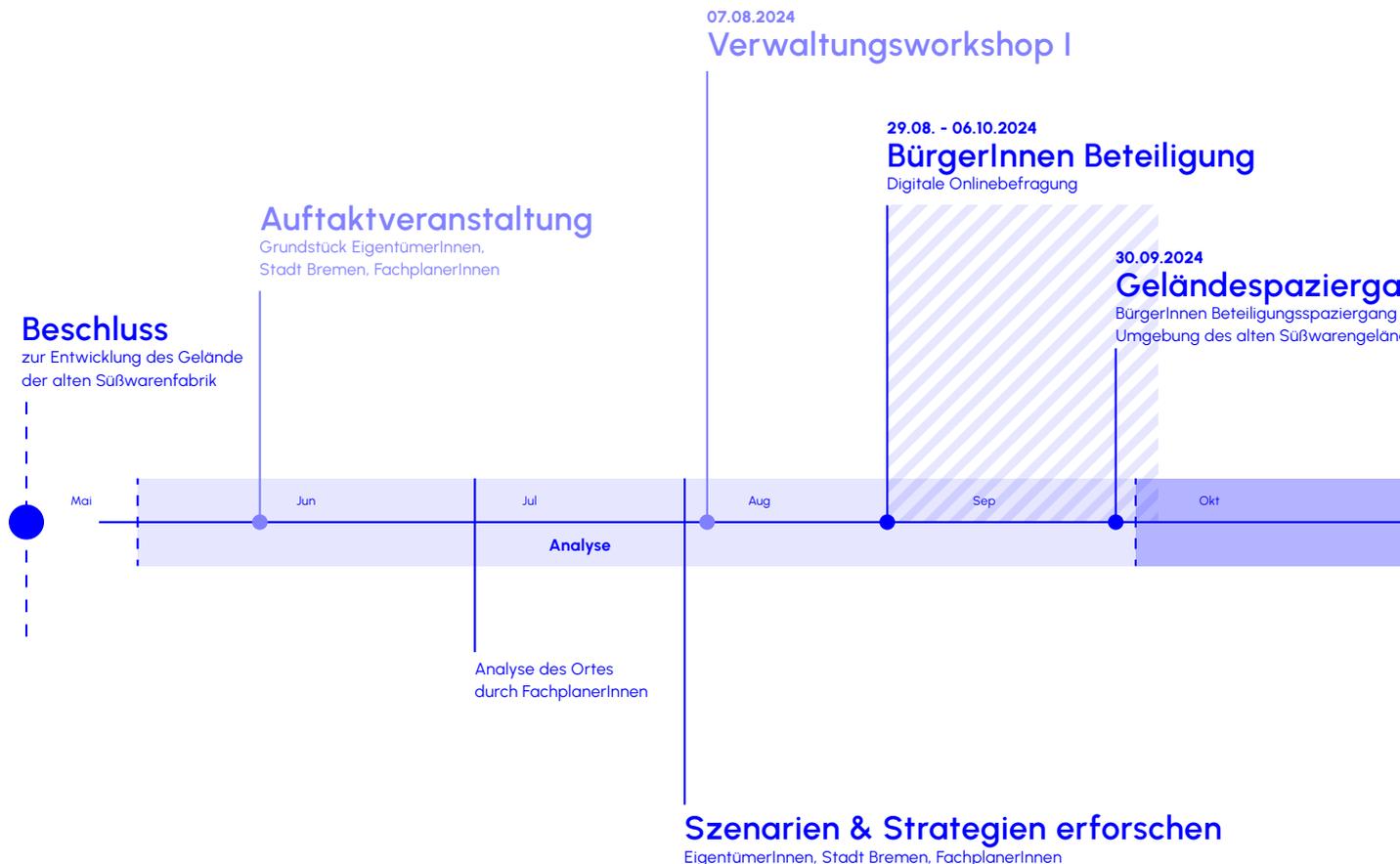
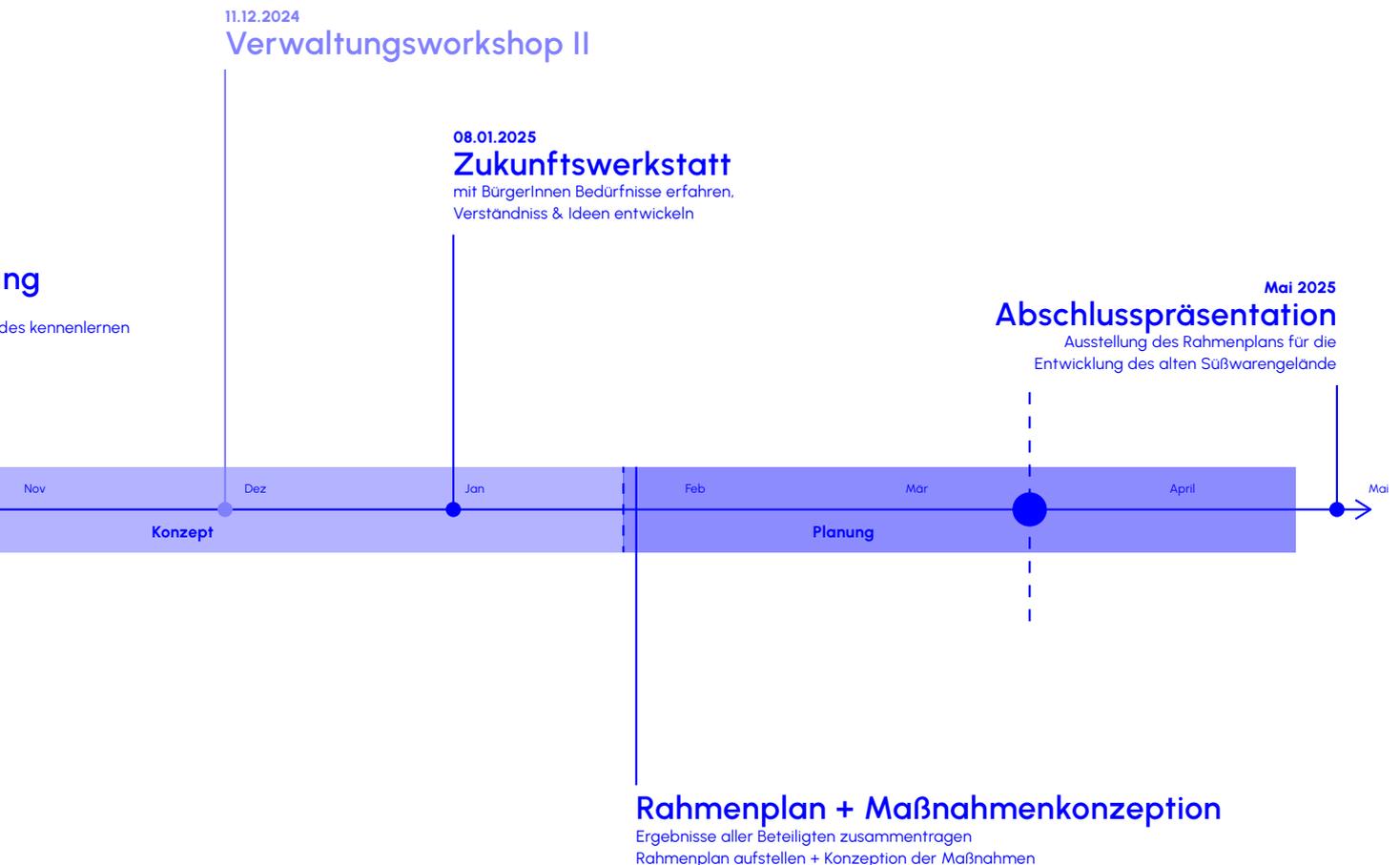


Abb. 2: Zeitplan Rahmenplanung

Austausch mit der Verwaltung und den Vorhabenträgern diskutiert. Aus diesem Dialog entstand eine Vorzugsvariante, die in einer öffentlichen Zukunftswerkstatt vorgestellt, gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert und inhaltlich weiter geschärft wurde. Sie bildet die Grundlage für die Fixierung der städtebaulich-freiräumlichen Gliederung sowie Nutzungsspezifika für die finale Ausarbeitung.

Die Synthesephase überführte die bisherigen Ergebnisse in eine integrierte städtebauliche Rahmenplanung. Dabei wurde ein städtebaulicher Entwurf mit vertieften Aussagen zu Dichte, Geschossigkeiten, Gestaltung, Nutzungsverteilung sowie Freiraum- und Klimaaspekten ausgearbeitet. Im Rahmen einer Umsetzungsstrategie wurden zudem Realisierungsschritte sowie alternative Nutzungsoptionen einzelner Teilbereiche geprüft. Diese

flossen – neben dem zentralen Perspektivplan – in das abschließende Gesamtkonzept ein, das dokumentarisch als städtebaulicher Rahmenplan festgehalten wurde. Eine öffentliche Abschlussveranstaltung markiert das Ende des Planungsprozesses und diente als sichtbare Referenz für den intensiven Dialog mit allen relevanten Akteur:innen – zugleich als Grundlage und Auftakt für die Realisierung eines lebendigen, nachhaltigen und produktiven neuen Quartiers im Bremer Osten.



2.1	Betrachtungsraum	11
2.2	Stadträumlicher Kontext	12
2.3	Bestandsaufnahme	16

## 2.1 Betrachtungsraum

Der Rahmenplan umfasst den eigentlichen Untersuchungsraum, der als Areal der "ehemaligen Süßwarenfabrik" zusammengefassten Flurstücke, als auch die direkt angrenzende Bereiche wie die Verkehrsflächen, Teile des Kleingartengebietes und den angrenzenden Grünraum. All diese Teilbereiche werden für ein qualitatives, funktionales Entwicklungskonzept räumlich integriert betrachtet. Dafür sind diese zunächst genauestens auf ihre Ist-Situation zu überprüfen, Status Quo, Defizite und Potenziale zu ermitteln. Neben den strukturellen Bestandselementen mit Gebäuden, Verkehrs- und Freiräumen sind für die Transformation des Ortes aktuelle Nutzungen im Umfeld von Belang. Diese sind mit Martinshof, Rennbahnareal, Kleingärten, Wohnsiedlungen und Fachmarktzentrum vielschichtig geprägt.

Das ehemalige Fabrikareal selbst ist nach Aufgabe des Real Marktes und der Tankstelle weitgehend

ungenutzt. Einzig das westlich im Areal liegende Gebäude mit Fachmarktzentrum und Praxisräumen weist samt Parkplätzen eine bestehende Nutzung auf. Eine Reaktivierung als reiner Gewerbestandort ist im Entwicklungskonzept der Stadt Bremen nicht vorgesehen, wenn gleich das Baurecht bislang keine Wohnbebauung zulässt. Auch der Erhalt des großen Bestandsgebäudes wurde im Rahmen der Planungen geprüft, jedoch aufgrund seiner baulichen und funktionalen Überalterung verworfen. Das Areal steht nun für eine umfassende städtebauliche Neuordnung zur Verfügung.

Im ersten Planungsschritt wird der Betrachtungsraum in mehreren Zoomstufen von Stadtteil bis zum Teilbereich des Areal analysiert. Die herausgearbeiteten Charaktere, Defizite und Qualitäten bilden die Grundlage für Handlungsschwerpunkte und räumliche Anknüpfungspunkte des Rahmenplans.

Abb. 3: Betrachtungsraum



## 2.2

# Stadträumlicher Kontext

An der Schnittstelle von Industrie im Osten, Kleingartenanlagen im Südosten, Wohngebiet im Westen und der alten Rennbahn im Norden, befindet sich das ca. 7,5 Hektar große Gelände der ehemaligen Süßwarenfabrik in einem stark heterogenen Kontext. Ursprünglich hatte der Stadtteil Sebaldsbrück einen ländlichen Charakter mit Feldern, Wiesen und Fleten. Durch die Industrialisierung wurde die Infrastruktur zunehmend ausgebaut wodurch der Stadtteil kontinuierlich belebter wurde und sich zu einer Schnittstelle von Industrie, Gewerbe, Grün- und Wohnraum entwickelte. Auch heute noch zeichnet sich die Mischung aus Wohn- und Gewerbegebiet ab. Mit ca. 20.000 Einwohner:innen zählt Sebaldsbrück zu einem mittelgroßen Ortsteil von Bremen.

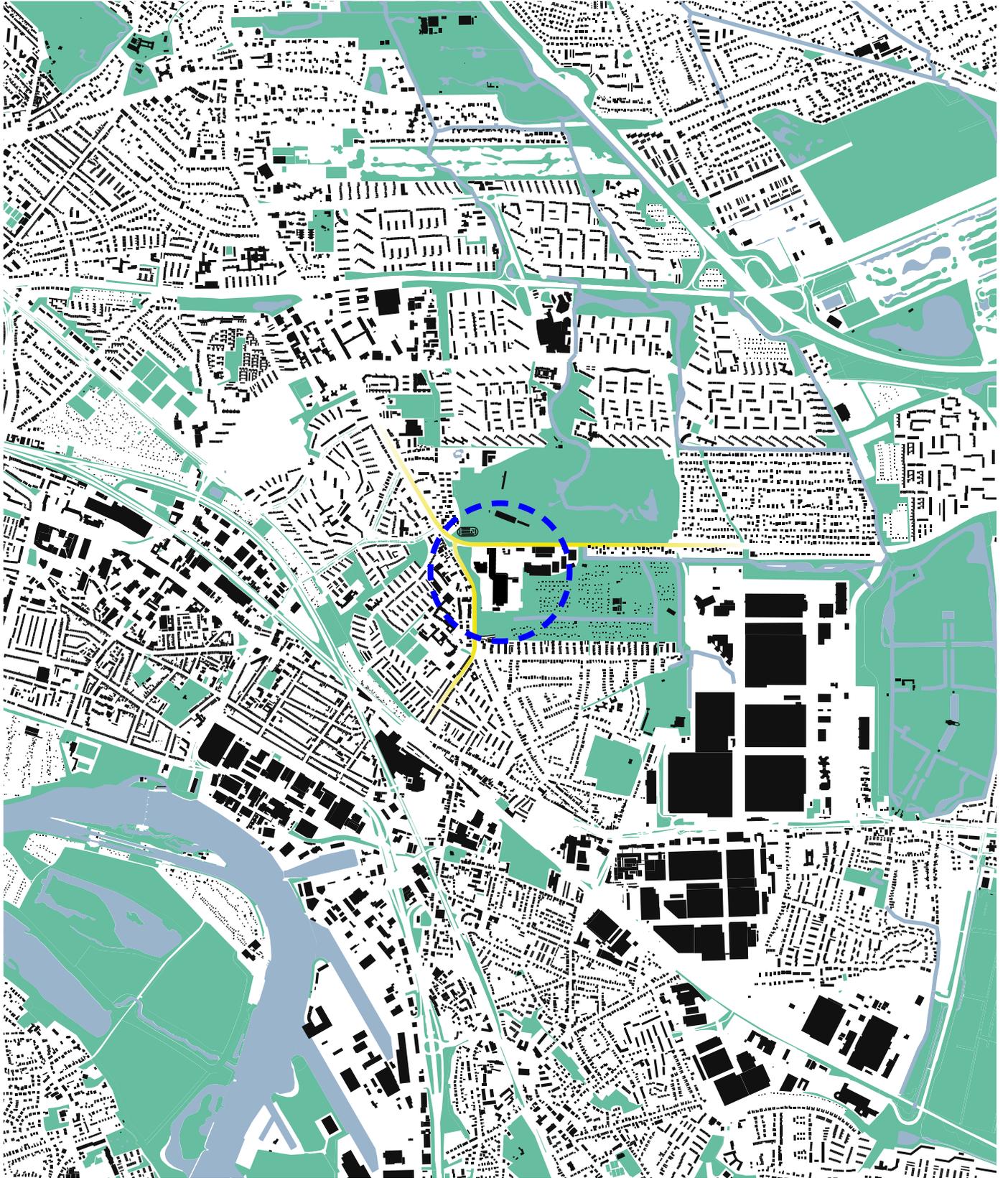
Die Infrastruktur von Sebaldsbrück ist gut ausgebaut. Der Stadtteil bietet Schulen, Kindergärten, Freizeit- und Sporteinrichtungen, sowie einige nahegelegene Einkaufsmöglichkeiten. Sowohl der Sebaldsbrücker Bahnhof, der den Zugverkehr sowie die Anbindung an verschiedene Buslinien sicherstellt und damit eine schnelle Verbindung zum Stadtzentrum gewährleistet, als auch die direkte Anbindung an die Autobahn sorgen dafür, dass Sebaldsbrück ein gut vernetzter Ortsteil ist.

Das Gelände grenzt im Norden an die Ludwig-Roselius-Allee, eine wichtige Verkehrsachse, die eine schnelle Anbindung an das Stadtzentrum und an die Autobahn ermöglicht. Die Vahrer Straße grenzt westlich an das Gelände an und verbindet das Areal mit dem restlichen Stadtgebiet. Im Osten schließt der „Martinhof“ an – ein Ort für Menschen mit Beeinträchtigung; dort können sie individuelle berufliche Bildung und Beschäftigung erhalten. Südlich und südöstlich des Geländes befinden sich die Kleingartenanlagen „Sebaldsbrück“, nördlich das angrenzende „Rennbahnareal“, das durch die geplante Entwicklung einen neuen, landschaftlich-urbanen Charakter erhalten soll.

Die angrenzende Rennbahn und das entsprechende Areal befinden sich derzeit in einem großen Umgestaltungsprozess. Die geplante Neugestaltung der Rennbahn und des umliegenden Gebiets wird das gesamte Umfeld prägen und bietet Potenziale für eine stärkere Vernetzung und

Integration der verschiedenen Gebietsstrukturen. Die Verbindung zwischen der ehemaligen gewerblichen Nutzung der Süßwarenfabrik und den neuen Entwicklungen im Bereich der Rennbahn soll in der Planung berücksichtigt werden, sodass eine städtebauliche Harmonie zwischen den unterschiedlichen Funktionen und Nutzungsebenen entsteht. Die angrenzende Infrastruktur, insbesondere die Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr sowie die Anknüpfung an bestehende Verkehrsachsen, wird eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung spielen. Zudem wird die Nähe zu den Kleingartenanlagen und der naturbelassenen Umgebung dazu beitragen, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen urbanem Leben und Erholung geschaffen werden kann. Dies ist ein zentraler Bestandteil der Entwicklungsstrategie, die sowohl die Bedürfnisse der Bewohner:innen als auch die Anforderungen an nachhaltige Stadtentwicklung berücksichtigt.

Abb. 4: Betrachtungsraum Bestand Schwarzplan



# Historische Entwicklung

Das Gelände der ehemaligen Süßwarenfabrik in Bremen-Hemelingen blickt auf eine vielschichtige Geschichte zurück, die von landwirtschaftlicher Nutzung über industrielle Prägung und einer tragischen Rolle im Nationalsozialismus bis zum heutigen Leerstand reicht – und bildet damit einen bedeutsamen Ausgangspunkt für die heutige städtebauliche Entwicklung.

Ursprünglich lag das Areal am Stadtrand und wurde landwirtschaftlich genutzt. In unmittelbarer Nähe befand sich ab dem späten 19. Jahrhundert eine Galopprennbahn, die zur allmählichen Urbanisierung des Gebiets beitrug. Entlang der Vahrer Straße entstanden ab dem frühen 20. Jahrhundert sukzessive Siedlungsstrukturen, die das Gebiet in Richtung eines städtisch geprägten Umfelds entwickelten.

Ein bedeutender Wendepunkt in der Geschichte des Areals war die Errichtung der Kakao- und Schokoladenfabrik im Jahr 1910 durch Bremer Kaufleute, die 1922 unter dem Namen „Goldina AG“ firmierte. Ab 1940 wurde die Produktion aufgrund des Krieges eingestellt, und die leerstehende Fabrik diente als Zwangsarbeiterlager. Dort waren bis zu 1.200 Zwangsarbeiter aus Polen, Frankreich und der Sowjetunion untergebracht, die vorwiegend in Bremer Rüstungsbetrieben wie Focke-Wulf und Borgward arbeiten mussten. Zeitzeugenberichte belegen die schwierigen Umstände, einschließlich der Zwangsarbeit bei der Trümmerbeseitigung nach Luftangriffen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde das Areal erneut genutzt, durch Cadbury mit der Produktion von Schokolade. In den 1960er und 1970er Jahren entstanden auf dem Grundstück neue Fabrikhallen in der heute bekannten Form. Das Werksgelände wurde sukzessive mit Flachbauten, einer Tankstelle sowie umfangreichen Stellplatzanlagen erweitert. Später war auf dem Gelände ein SB-Warenhaus angesiedelt, zuletzt ein „real“-Markt, der 2022 geschlossen wurde. Seither liegt das Areal überwiegend brach.

Diese historische Entwicklung prägt den Ort in seiner Vielschichtigkeit. Für die heutigen Planungen bedeutet das nicht nur eine bauliche, sondern auch eine kulturelle Verantwortung: Die geplante Quartiersentwicklung bietet die Chance, eine neue, zukunftsgerichtete Nutzung mit sozialräumlicher Qualität zu etablieren. Über potenzielle, erinnerungspolitische Bezugnahme in Form von einem Gedenkort wird in den weiteren Umsetzungsschritten entschieden.

Abb. 5: Historische Entwicklung



# Umliegende Planungen

Das historische Rennbahnareal in Bremen-Sebaldsbrück befindet sich aktuell in einem grundlegenden Transformationsprozess. Das vormals als Pferderennbahn und Golfplatz genutzte Gelände wird zu einem öffentlichen Naherholungsraum mit landschaftsgestalterischen Qualitäten umgestaltet. Ziel der Maßnahme ist es, die Fläche für die Stadtgesellschaft zugänglich zu machen und gleichzeitig eine ökologische Aufwertung des Areals zu erreichen. Eine Zentrale Rolle spielen dabei neue Wegeverbindungen, die eine bessere Verknüpfung zwischen der Neuen Vahr im Norden und dem Stadtteil Hemelingen/Sebaldsbrück im Süden ermöglichen sollen.



Abb. 6: Rennbahnentwicklung

# Eigentumsverhältnisse

Das Areal weist eine parzellierte Eigentümerstruktur auf, die im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen ist. Der überwiegende Teil der Flächen befindet sich im Eigentum des Hauptvorhabenträgers Edeka, der im nordwestlichen Bereich zeitnah die Realisierung eines Vollsortimenters anstrebt. Weitere Teilflächen stehen im Eigentum privater Dritter. Zur Sicherstellung der Funktionalität des geplanten Marktes wird das nordöstlich angrenzende Grundstück durch Edeka mit Stellplatznutzungsbindung gepachtet. Das Areal des bestehenden Fachmarktzentrums befindet sich ebenfalls im Besitz Dritter. Die gesamthafte Entwicklung des Quartiers ist daher langfristig zu betrachten; kurzfristige Entwicklungspotenziale bestehen insbesondere in einem zusammenhängenden, flächenmäßig günstigen Abschnitt im südlichen Bereich.



Abb. 7: Eigentüme:innenverhältnisse

## 2.3 Bestandsaufnahme

### Nutzungen im Bestand

Angrenzend an der Betrachtungsraum befindet sich östlich die Gewerbefläche des Martinshofs und die Kleingartenanlage. Südlich liegt ein kleiner Park mit einem Hundepark und eine Wohnbebauung. Im Westen befindet sich die Vahrer Straße mit einer Wohnbebauung einschließlich kleinerer Gewerbeeinheiten, wie einem Pub, sowie eine Grund- und Oberschule. Nördlich des Areals grenzt die Ludwig-Roselius-Allee an, dahinter folgt ein Hotel sowie das Rennbahnareal. Auf dem Gelände selbst befindet sich ein Gebäude mit einer Gewerbefläche mit einer Tierhandlung und einigen Arztpraxen.

### Vorhandene Freiraumstruktur

Das Grundstück ist östlich, südlich und westlich gesäumt von Baumbestand. Insbesondere im Osten und Süden angrenzend zu der Kleingartenanlage. Zudem gibt es im Süden ein Biotop. Die Ludwig-Roselius-Allee sowie die Vahrer Straße werden begleitet von großen Bäumen und haben einen Alleeartigen Charakter. Kühlende Luftströme kommen nördlich vom unversiegelten Rennbahnareal, sowie südöstlich von der Kleingartenanlage.

### Mobilität und Erschließung

Die Ludwig-Roselius-Allee nördlich angrenzend an das Gelände ist ein direkter Zubringer zur Autobahn. Außerdem ist die Straße auf beiden Seiten mit einem Fuß- und Radweg ausgebaut. An der Stelle knüpft auch die neue Radwegeverbindung zum Rennbahnareal an. Die Vahrer Straße verknüpft den Betrachtungsraum mit der Innenstadt, aber auch mit dem Hemelinger Bahnhof. Auch die Vahrer Straße ist mit einem Fuß- und Radweg ausgebaut. Der öffentliche Nahverkehr wird durch eine Buslinie sowohl auf der Ludwig-Roselius-Allee und auf der Vahrer Straße abgedeckt. Der Hemelinger Bahnhof befindet sich 35 min zu Fuß entfernt, die nächste Haltestelle ist 18 Minuten zu Fuß entfernt.

### Nutzungen



Abb. 8: Nutzungen

- Betrachtungsraum
- Wohnbebauung
- Gewerbe/ Produktion/ Anderes
- Bildung / Gemeinschaftliche Orte
- Rennbahnareal
- Kleingärten
- Bestandsgrün

## Freiraum



Abb. 9: Freiraum

- Straßenbäume
- Rennbahnareal
- Kleingärten
- Hotelgarten
- Öffentlicher Grünraum
- Wohngebiet
- Andere Nutzungen
- ⊃ Verkehrslärm
- ⊙ Hohe Temperaturen
- ★ Hitzelast
- 🐾 Biotop
- 🔇 Lärmberuhigter Ort
- ➡ Kuhlende Luftströme

## Mobilität

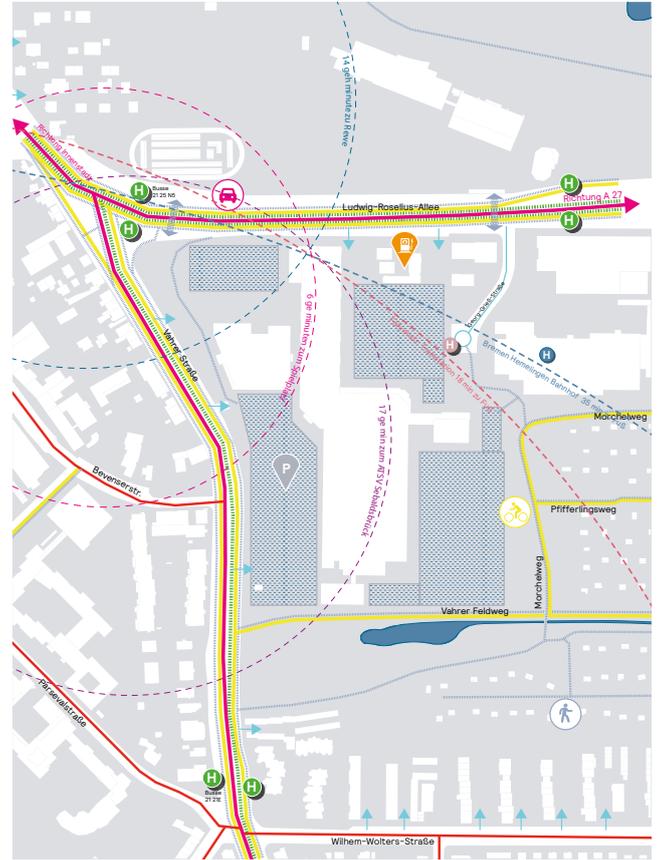


Abb. 10: Mobilität

- ⋯ Fußweg
- Radweg
- Nebenstraßen KFZ
- Hauptstraßen KFZ
- ➡ Erschließungsstraße
- ⋯ Bremen Hemelingen Bf 35 min zu Fuß
- ⋯ Föhrenstr. Tramstation 18 min zu Fuß
- ⋯ Buslinie
- Stellplätze auf Grundstück
- ⊃ Fuß- und Radüberquerung

# Defizite

Bei der Analyse des Betrachtungsraums wurden verschiedene Defizite festgestellt. Der angrenzende grüne Saum um das Areal wirkt derzeit eher ungepflegt, was eine barriereartige Wirkung erzeugt. Auch die Zugänge zum Gelände befinden sich in einem schlechten Zustand und werden daher nicht als einladende Elemente wahrgenommen. Ebenso haben die Hauptverkehrsstraßen, die Ludwig-Roselius-Allee und die Vahrer Straße, eine trennende Wirkung. Das Grundstück ist durch diese stark befahrenen Straßen sowie durch fehlende Übergänge vom übrigen Wohngebiet abgetrennt.

Der Bestand der alten Süßwarenfabrik ist mit Schadstoffen belastet und nimmt durch seine Größe sowie seine mittige Lage einen erheblichen Teil der Fläche ein. Ein Großteil des Areals ist zudem versiegelt, sodass Regenwasser nicht versickern kann. Infolge der stark versiegelten Flächen entsteht eine hohe Hitzelast, die sich auf das gesamte Gebiet auswirkt.

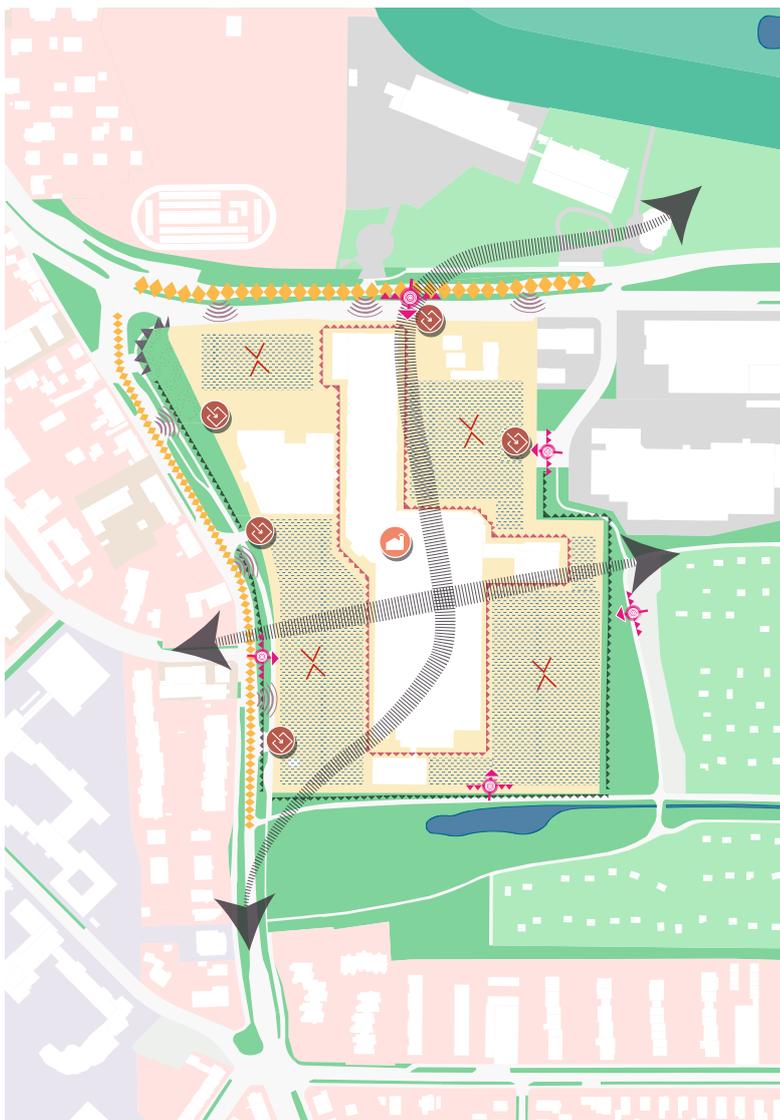


Abb. 11: Defizite

- Defizit verschlossene Wirkung
- Defizit durch KFZ
- Defizit Eingangssituation/ Ungestaltet
- Defizit unklare Bodenverhältnisse
- Defizit Gebäudezustand/ Unbekannte Schadstoffe
- Defizit Raumeinnehmender Gebäude Bestand
- Defizit Barriere durch große Straße
- Defizit Uneinsichtigkeit durch Wildwuchs
- Fehlende Verknüpfung
- Hitzelast
- Versiegelte Eindimensionale Fläche
- Fehlende Vernetzung

# Potenziale

Aufgrund seiner Lage hat das Grundstück Potenzial, zum Bindeglied zwischen der Vahr und Hemelingen zu werden. Bereits vorhandene Zugänge könnten eine leichte Vernetzung ermöglichen. Das hohe Maß an vorhandenem Grünraum rund um das Grundstück bietet eine erweiterbare Grundlage für lebenswerten Freiraum der zukünftige Bewohner:innen sowie für Anwohner:innen der umliegenden Nachbarschaft. Der vorhandene Baumbestand wird in Zukunft zunehmend an Bedeutung gewinnen und kann in den heißen Sommermonaten für kühlere Temperaturen sorgen. Im Süden und Osten – an der Schnittstelle zwischen dem Gelände der Süßwarenfabrik und der Kleingartenanlage –

können Rückzugsorte für Menschen und Tiere entstehen. Auch die Nähe zum umgestalteten Rennbahnareal, das sich zu einem Naherholungsgebiet entwickeln soll, stellt einen großen Vorteil für das geplante Quartier dar. Zusätzlich wirken sich die kühlenden Luftströme, die von der Rennbahn und den Kleingärten ausgehen, positiv auf das Gelände aus. Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Grundstück durch seine Lage sowie die vorhandenen Grünstrukturen ein großes Potenzial besitzt, sich zu einem lebenswerten und gut angebundenen Wohn- und Arbeitsstandort zu entwickeln. Es gilt nun, entsprechende Zielstellungen zu entwickeln, die eine Vernetzung von Frei- und Grünräumen, eine effiziente und zuverlässige integrierte Mobilität, innovative und produktive Wirtschaftsräume, starke Wohnquartiere und insgesamt eine zukunftsfähige Stadtentwicklung für den Ortsteil Sebaldsbrück ermöglichen.

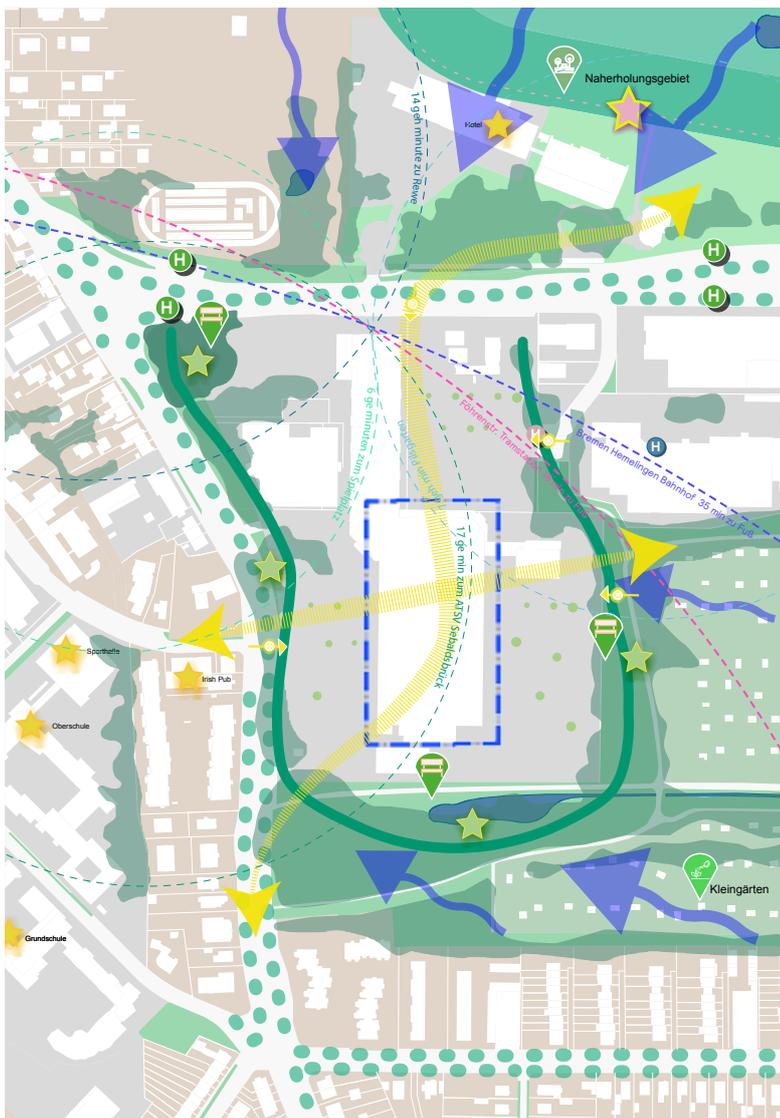


Abb. 12: Potenziale

-  Potentielle Wegeverknüpfung
-  Besonderer Grünraum
-  Besondere Orte
-  Naherholung
-  Raumprägende Kubatur
-  Grüner Saum
-  Baumbestand
-  Straßenbegleitender Baumbestand
-  Kühlende Luftströme
-  Potenzial Vernetzung
-  Potenzial Ruheorte

# Entwicklungsziele

<b>3.1</b>		
<b>Leitidee Produktive Stadt</b>		<b>21</b>
<hr/>		
<b>3.2</b>		
<b>Handlungsschwerpunkte</b>		<b>24</b>
<hr/>		
<b>3.3</b>		
<b>Räumliche Entwicklungsziele</b>		<b>26</b>

# 3.1

## Leitidee Produktive Stadt

Mit der 2023 beschlossenen Handlungsstrategie „Neue Orte der produktiven Stadt“ nutzt die Stadt Bremen das Potenzial, bislang häufig gewerblich genutzte und untergenutzte Bestandsflächen im Sinne einer nachhaltigen Transformation zu lebendigen, gemischt genutzten Quartieren zu entwickeln. Neue produktive Quartiere schaffen Raum für eine vielfältige und nachhaltige Wirtschaft, ermöglichen flexible Arbeitsplätze, fördern Innovationen und bieten eine hohe Lebensqualität für ihre Bewohner:innen. Sie sind damit ein wichtiger

Baustein für eine zukunftsorientierte, inklusive und resiliente Stadtentwicklung. Die Handlungsstrategie setzt den Rahmen und eine strukturierte Grundlage, um den Untersuchungsraum „Alte Süßwarenfabrik“ – einen derzeit deutlich untergenutzten Standort – zu einem zeitgemäßen Ort mit urbanen, funktional durchmischten Nutzungsformen zu entwickeln.

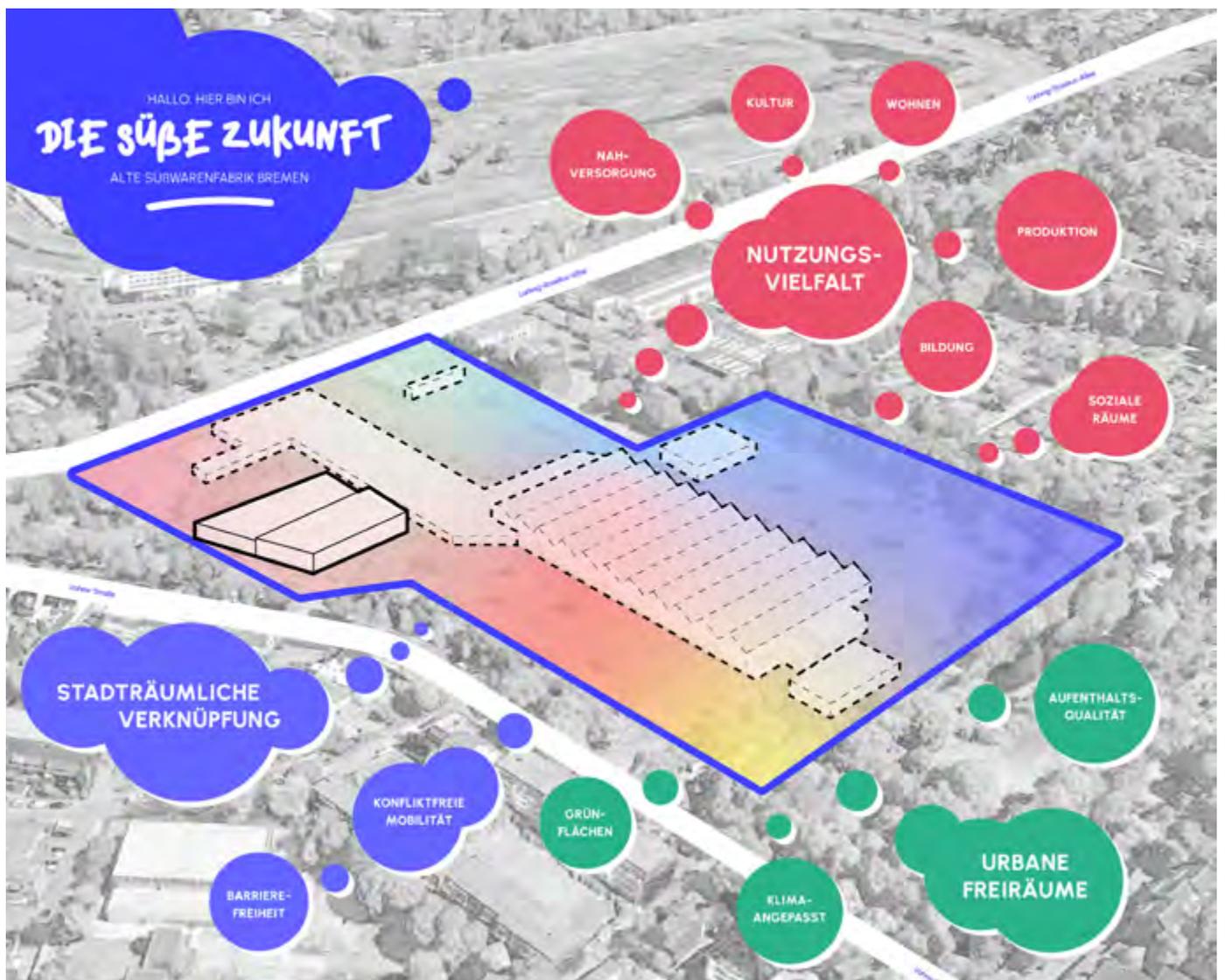


Abb. 13: Räumliche Verknüpfungen

## Neue Orte der Produktiven Stadt

Im Rahmen ihrer Stadtentwicklung verfolgt die Stadt Bremen mit der Handlungsstrategie "Neue Orte der Produktiven Stadt" das Leitbild der Produktiven Stadt in der Stadt der kurzen Wege. Ziel ist es, brachliegende oder untergenutzte Flächen in gemischt genutzte, lebendige Quartiere zu transformieren. In diesen Quartieren sollen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Versorgung und Freizeit gleichberechtigt nebeneinander existieren. Dieses ganzheitliche Konzept wurde in einem ressortübergreifenden Prozess gemeinsam von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa sowie der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erarbeitet. Die gemeinsame Definition und strategische Ausrichtung sorgen für ein abgestimmtes Vorgehen bei der Entwicklung der betreffenden Standorte.

Im Mittelpunkt steht die Förderung urbaner Produktion – also von Handwerksbetrieben, kleinem verarbeitenden Gewerbe und emissionsarmen Betrieben –, die bislang meist aus den Innenstädten verdrängt wurde. Diese Rückführung produktiver Tätigkeiten in die Quartiere schafft wohnortnahe Arbeitsplätze, stärkt die lokale Wirtschaft und macht die Stadt widerstandsfähiger gegenüber globalen Veränderungen. Gleichzeitig entstehen lebenswerte Stadtteile mit kurzen Wegen, vielfältigen Angeboten und hoher Aufenthaltsqualität. Die Handlungsstrategie beinhaltet eine strukturierte Zusammenarbeit und einen klaren Rahmen für die Entwicklung. Grüner Stadtraum, nachhaltige Mobilität und eine maßvolle Bebauungsdichte ergänzen das Konzept und tragen zu einem attraktiven, zukunftsfähigen Wohnumfeld bei.

Das Leitbild orientiert sich an der Neuen Leipzig-Charta 2020, die drei wesentliche Dimensionen einer nachhaltigen Stadtentwicklung betont: die gerechte, die grüne und die produktive Stadt. In Bremen werden derzeit rund 120 Hektar nach diesem Prinzip entwickelt – darunter prominente Standorte wie das Tabakquartier, das ehemalige Könecke-/Coca-Cola-Gelände sowie das Hachez-Areal. Mit den „Neuen Orten der Produktiven Stadt“ setzt Bremen ein starkes Zeichen für eine integrierte, nachhaltige und resiliente Stadtentwicklung.

Abb. 14: Strategie zur Entwicklung von neuen Orten der produktiven Stadt



## 3.2 Handlungsschwerpunkte

Die Handlungsschwerpunkte zur Entwicklung des Arealumsfassen mehrere zentrale Aspekte, die eine nachhaltige und lebendige Gestaltung urbaner Räume fördern. Dazu gehört die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit des Stadtbausteins. Die Verknüpfung des Geländes mit der Umgebung ist von großer Bedeutung, um eine harmonische Integration in das bestehende Stadtgefüge sicherzustellen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Prüfung des Umgangs mit stadtraumprägendem Bestand. Zudem ist die Reduzierung des Flächenverbrauchs für Stellplätze ein erstrebenswerter Wunsch, um mehr Raum für lebensrelevante Nutzungen zu schaffen. Die Aktivierung des vorhandenen Grünraums spielt eine entscheidende Rolle, um diese Flächen als Orte der Erholung und des sozialen Austauschs zu nutzen und die Lebensqualität der Bewohner:innen zu erhöhen. Schließlich wird die Berücksichtigung von Frischluftkorridoren als essenziell erachtet, um ein gesundes Stadtklima zu fördern. Diese Schwerpunkte tragen gemeinsam zu einer nachhaltigen und lebenswerten Stadtentwicklung bei.

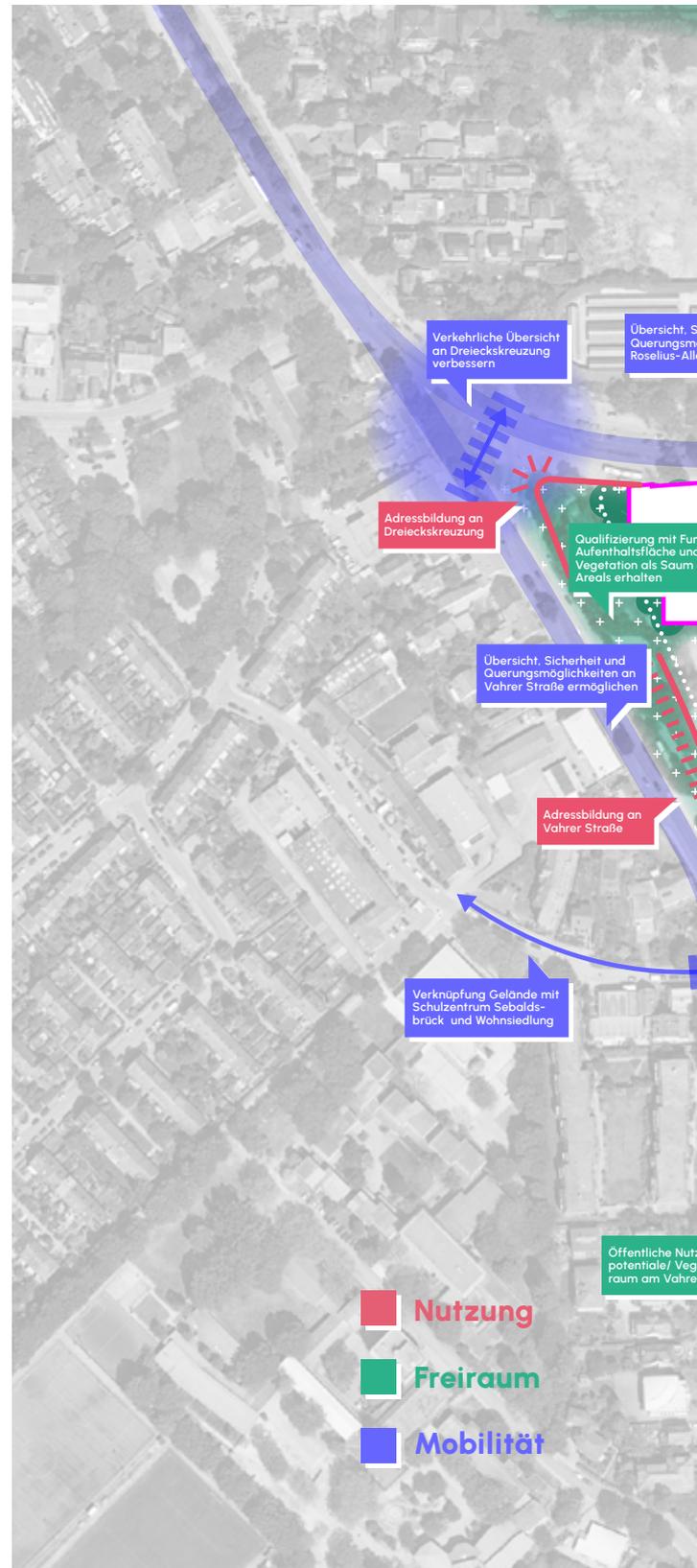
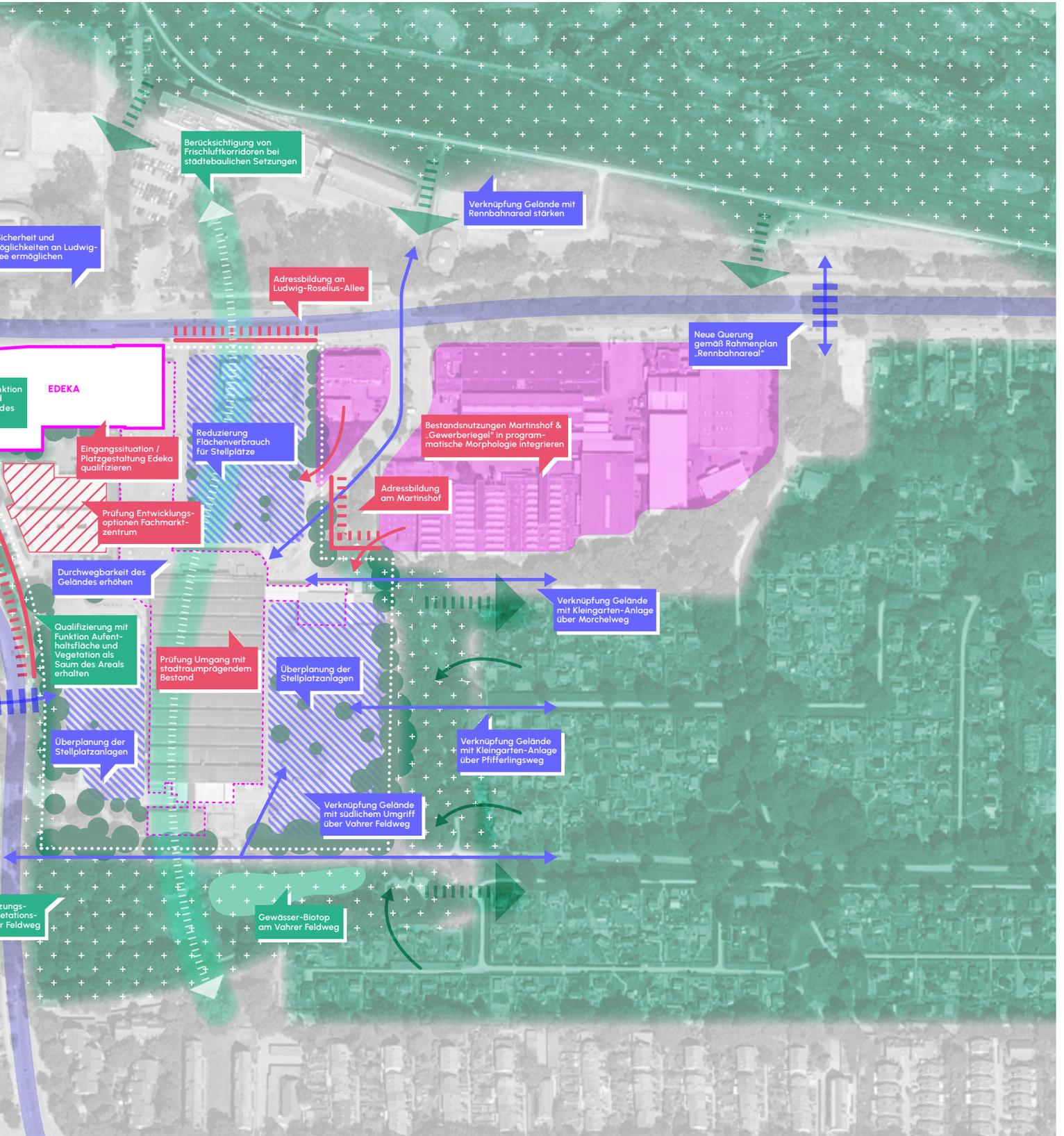


Abb. 15: Handlungsschwerpunkte



## 3.3

# Räumliche Entwicklungsziele

Die Entwicklungsziele für eine zukunftsfähige Stadtgestaltung auf dem Areal der ehemaligen Süßwarenfabrik lassen sich in drei Fokusthemen unterteilen:

**Nachhaltige Nutzungsmischung** zielt darauf ab, durch Verdichtung und Höhenentwicklung multifunktionale Räume zu schaffen, in denen Wohnen, Arbeiten und Freizeit eng miteinander verknüpft sind. Die Integration bestehender Nutzungen sowie die Förderung sozialer Infrastruktur und bedarfsgerechten, bezahlbaren Wohnraums sind entscheidend, um den sozialen Zusammenhalt zu stärken und die Lebensqualität zu erhöhen.

**Ökologische urbane Freiräume** konzentrieren sich auf die Verknüpfung und Aufwertung von Freiflächen. Hierbei wird die Integration von Bestandsgrün, der Schutz bestehender Biotope und die Schaffung wandelbarer Freiräume angestrebt. Gemeinschaftlich nutzbare Aufenthaltsorte, Entsiegelung von Flächen und die Entwicklung einer blaugrünen Infrastruktur sind essenziell, um die Biodiversität zu fördern und ein gesundes Stadtklima zu gewährleisten.

**Stadträumliche Verknüpfung und Mobilität** orientieren sich am Leitbild der 15-Minuten-Stadt, das eine gute Erreichbarkeit aller wichtigen Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad anstrebt. Gut geplante Wegeverbindungen, Fahrradstellplätze und sichere Fuß- und Radwege sind notwendig, um umweltfreundliche Mobilität zu fördern und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.

## Ziel 1

# NACHHALTIGE NUTZUNGSMISCHUNG

### VERDICHTUNG & HÖHENENTWICKLUNG

Planung einer angemessenen baulichen Dichte und Höhenentwicklung im Gebiet

### MULTIFUNKTIONALITÄT STÄRKEN

Bessere Multifunktionalität am Standort ermöglichen

### NUTZUNGSMISCHUNG

Integration von Wohnen (innovative Wohnformen), urbane Produktion, Einzelhandel und Nahversorgung sowie weitere ergänzende Nutzungen wie Kultur, Freizeit, Gastronomie oder sozialer Infrastruktur in das Gebiet

### FLEXIBLE GEBÄUDETYPOLOGIEN

Prüfung und Integration der bestehenden Nutzung durch z.B. Mercedes (Ausbildungsräume + Pendlerwohnen) und Martins-hof (Bedarfsgerechtes Wohnen), Prüfung eines Schulstandortes

### SOZIALE INFRASTRUKTUR & AUSTAUSCH

Unterstützung von Nutzungen, die die soziale Infrastruktur fördern und den Austausch zwischen den Nutzern stärken

+ Ausbildung einer Quartiersmitte

### GEWERBE- UND GEBÄUDEPARZELLEN

Flexibilität der Gebäudestruktur (Möglichkeit für Umnutzungen) z.B. Zusammenschalten von Gewerbe- und Produktionseinheiten um verschiedene Nutzungen zu gewährleisten

### BEDARFSGERECHTES & BEZAHLBARES WOHNEN

Wohnen als Baustein der Produktiven Stadt

+ Entwicklung von kostenbewusstem und vielfältig bezahlbarem Wohnraum (30% geförderter Wohnungsbau)

+ Sicherstellung eines vielfältigen Wohnungsmix

## Ziel 2

# ÖKOLOGISCHE, URBANE FREIRÄUME

### VERKNÜPFUNG & AUFWERTUNG VON FREIRÄUMEN

Bestehende Freiräume und Grünflächen miteinander verbinden und aufwerten, z.B. Kleingartenanlage, Rennbahnareal und Gewässer im Süden

+ Den grünen Saum entlang des Vahrer Feldweg sowie der Vahrer Straße erhalten und qualifizieren

### INTEGRATION & WEITERFÜHRUNG BESTANDSGRÜN

Integration und Erweiterung des bestehenden grünen Saums in das Quartier

### BIODIVERSITÄT FÖRDERN, BIOTOPVERBUND FÖRDERN

Bestehende Biotope schützen und ihre ökologische Funktion stärken, insbesondere das Gewässer am Vahrer Feldweg aufwerten

### MULTICODIERTE, WANDELBARE FREIRÄUME SCHAFFEN

Aktive Freiräume gestalten, die flexibel genutzt werden können, z.B. für Begegnung, Aufenthalt und Rückzug

### GEMEINSCHAFTLICH NUTZBARE AUFENTHALTSORTE

Orte mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen, die gemeinschaftlich genutzt werden können und zur Identitätsbildung im Quartier beitragen

### ENTSIEGELUNG

Reduzierung der Flächenversiegelung, Entsiegelte Flächen und Begrünungspotenziale auf Gebäudeebene integrieren

### KALTLUFTSTRÖME UND GEBÄUDESETZUNG

Kaltluftströme bei der Anordnung von Gebäuden berücksichtigen, um das Quartier zu kühlen und gut zu durchlüften

### ERHALT UND ERGÄNZUNG DES BAUMBESTANDS

Bestehenden Baumbestand so weit wie möglich erhalten und durch klimaangepasste Bäume und pflegeleichte Stauden ergänzen

### BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR

Wassersensible Quartiersgestaltung umsetzen, z.B. durch Integration Retentionsflächen/ Versickerungsmulden entlang von Wegen/Straßen, um Regenwassermanagement auf dem Areal zu unterstützen. Natürlichen Gebietswasserhaushalt erreichen.

### LOKALE ENERGIEPRODUKTION

Förderung der lokalen Energieproduktion durch Teilnutzung von Dach- und Fassadenflächen

## Ziel 3

# STADTRÄUMLICHE VERKNÜPFUNG (& MOBILITÄT)

### LEITBILD DER 15-MINUTEN-STADT

Verbesserung der Durchgänge zur besseren Verbindung der Nachbarschaften

### WEGEVERBINDUNGEN

Optimierung der Rad- und Fußwege in alle Richtungen, einschließlich Verknüpfung zum Rennbahnareal, Wohnquartier und den Kleingartenanlagen

### MOBILITÄTSMANAGEMENT

Ausstattung mit Angeboten wie Carsharing, Bikesharing, E-Bike-Ladestationen, Lastenradvermietung mit der Ziel zur Reduzierung der individuellen Mobilität mit PKW

### KFZ-ZUFahrTEN

Sicherstellung einer klaren Regelung für die Zufahrten des motorisierten Verkehrs auf Achsen die wenig durch Nahmobilität genutzt werden

### GEWERBLICHER VERKEHR

Beschränkung auf bestehende Erschließungssysteme von Ludwig-Roselius-Allee, Georg-Gries-Straße und Vahrer Straße

### FAHRRADSTELLPLÄTZE

Bereitstellung zahlreicher Fahrradstellplätze, sowohl überdacht als auch unüberdacht, in dezentraler Verteilung im ganzen Quartier, um dem erwarteten Mobilitätswandel gerecht zu werden

### RADWEGEANBINDUNG

Verstärkung der Anbindung an das bestehende Radwegenetz; insbesondere in nordwestlicher Richtung über Rennbahnareal zur Neuen Vahr und südwestlich über Vahrer Straße Richtung Sebaldsbrück-Zentrum.

### REINE FUSS- UND RADWEGE

Schaffung separater Eingänge für Fußgänger und Radfahrer

4.1	Städtebauliches Konzept	29
4.2	Fokusthemen Mobilität, Nutzungen, Freiraum und Ökologie	36
4.3	Quartierstypologien	44

# 4.1

## Städtebauliches Konzept

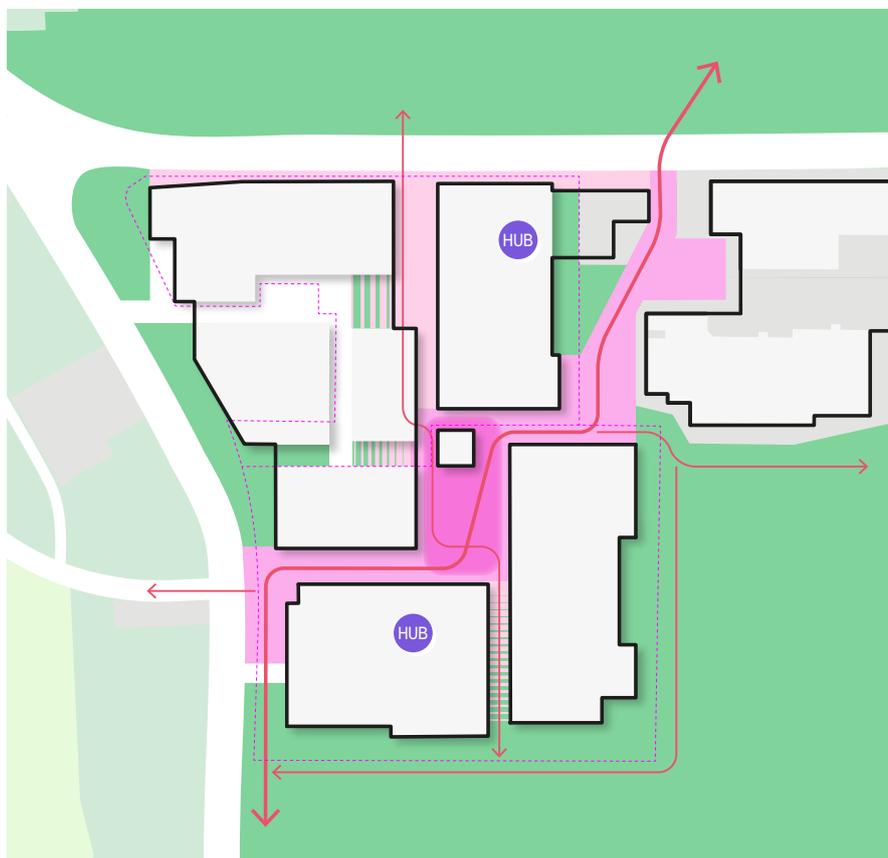
Im Osten Bremens entsteht mit dem neuen Stadtbaustein in Sebaldsbrück ein zukunftsweisendes Quartier, das auf die vielfältigen Charaktere seines heterogenen Umfelds reagiert und diese gezielt weiterentwickelt. Ziel ist ein robustes, sozial gemischtes und klimaangepasstes Stadtgefüge, das Wohnen, Arbeiten, Versorgung, soziale Infrastruktur und öffentliche Räume in enger räumlicher Verzahnung zusammenführt.

Das Areal der ehemaligen Süßwarenfabrik bietet aufgrund seiner Lage an der Schnittstelle von Großgewerbe, Wohnquartieren, Kleingartenanlagen und dem Rennbahnareal besonderes Potenzial für die Entwicklung eines durchlässigen, lebendigen Quartiers.

Die geplante Öffnung des bislang abgeschlossenen Geländes schafft neue Verbindungen, aktiviert brachliegende Flächen und stärkt zugleich bestehende Nachbarschaften durch ergänzende Angebote und gut erreichbare Freiräume.

Zentrales Element der städtebaulichen Struktur ist eine diagonale Freiraumachse mit aufeinanderfolgenden Platzräumen, die das neue Quartier als verbindenden Stadtraum zwischen dem Zentrum von Sebaldsbrück und der Neuen Vahr ausbildet. Ergänzende Wegeachsen schaffen direkte Anbindungen zur Ludwig-Roselius-Allee im Norden sowie zu angrenzenden Grünräumen im Süden und Osten. Die daraus resultierende Bebauungsstruktur gliedert sich in vier übergeordnete Baufeld-Cluster, sogenannte „Schollen“, die als robuste städtebauliche Rahmen fungieren und unterschiedliche Identitäten ausbilden.

Abb. 16: Konzept Phase 2



# Strukturplan

Der Rahmenplan greift die bauliche Vielfalt des heterogenen Umfelds ebenso auf wie die prägenden landschaftlichen Elemente: das angrenzende Rennbahnareal, der bestehende „Grüne Saum“ sowie die angrenzenden Wohn-, Industriellen- und Gewerbestrukturen. Diese landschaftlichen und stadträumlichen Charaktere bilden die Basis für eine Struktur, die vermittelt statt abschottet. So gelingt eine integrative Setzung, die sowohl zwischen industriell-gewerblichem Bestand und Wohnquartieren als auch zwischen verdichteter Bebauung und Grünräumen vermittelt.

Ein zentrales Leitmotiv ist die Öffnung des vormals introvertierten Areals über starke Freiraumstrukturen und durchgehende Wegeachsen. Die Fortführung der Bevenser Straße als zentrale Quartiersfuge schafft eine Haupteerschließung, die als Retentions- und Freiraumachse dient. Sie nimmt nicht nur Wege für den Fuß- und Radverkehr auf, sondern verbindet die angrenzenden Quartiere mit dem neuen Stadtbaustein.

Ergänzende Achsen stärken die Anbindung an die Georg-Gries-Straße, die Ludwig-Roselius-Allee und die östlich und südlich angrenzenden Grünräume.

Der Rahmenplan gliedert das Quartier in vier Cluster, sogenannte Schollen. Diese funktionieren als robuste städtebauliche Grundstruktur und sind als perforierte Blockränder mit klar definierten Raumkanten gedacht. Die innenliegenden Höfe sind größten Teils produktiven und gemeinschaftlichen Nutzungen vorbehalten, während Nutzungen und Freiräume die dem Wohnen zugeordnet werden, nordöstlich an der ruhigen Kante des grünen Saums wieder zu finden sind.

Der bestehende Martinshof wird als eigenständiger Baustein in die neue Struktur eingebunden und ergänzt das Quartier mit einer passenden Nutzung

Abb. 17: Schwarzplan



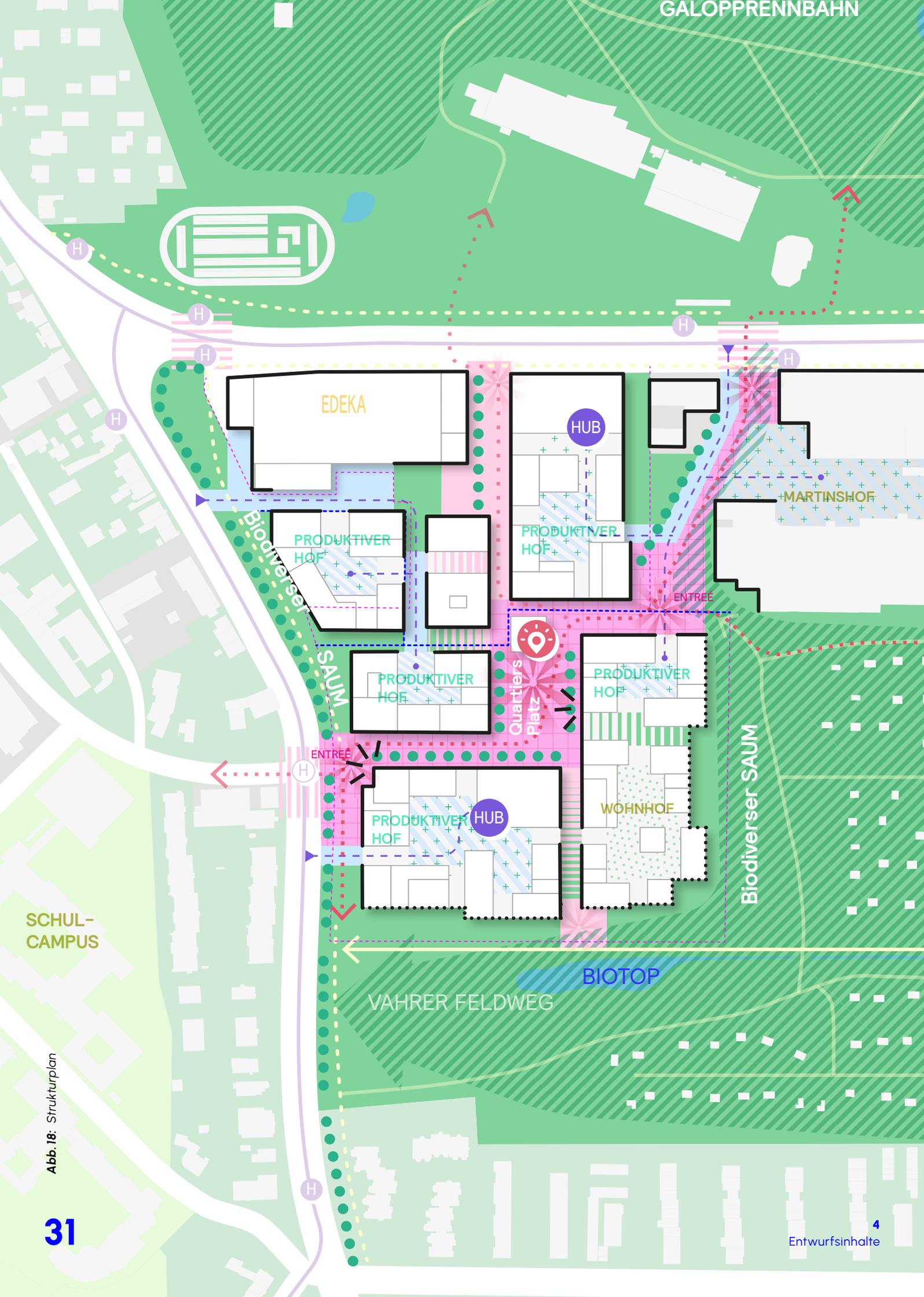


Abb. 18: Strukturplan

Drei zentrale öffentliche Plätze – zwei Entreeplätze an den Quartiersrändern sowie eine Quartiersmitte – strukturieren das Areal und verknüpfen es mit den angrenzenden Stadtteilen. Insbesondere der zentrale Quartiersplatz übernimmt eine wichtige identitätsstiftende Funktion. Er wird von Gebäuden mit aktiven Erdgeschossen gerahmt, an die öffentliche Nutzungen, wohnverträgliches Gewerbe sowie gemeinschaftliche Einrichtungen anschließen. Die Platzkanten werden durch moderate Hochpunkte akzentuiert, um stadträumliche Orientierungspunkte zu schaffen.

Die Erdgeschosse im Quartier übernehmen eine tragende Rolle für die urbane Lebendigkeit. Hier befinden sich Flächen für kleinteilige Produktion, Dienstleistung, Nahversorgung und gemeinschaftlich nutzbare Räume. Über diesen Sockelzonen liegen Wohn- und Arbeitsgeschosse, die flexibel auf soziale und wirtschaftliche Veränderungen reagieren können. Diese Nutzungsschichtung ermöglicht eine langfristige Anpassbarkeit und Durchmischung – auch innerhalb einzelner Gebäude.

Ein zentrales Thema der Planung ist die ökologische Transformation des Areals. Trotz der guten verkehrlichen Anbindung ist das Gelände derzeit durch versiegelte Flächen, Hitzebelastung und Altlasten geprägt. Durch gezielte Entsiegelung, Erhalt und Erweiterung vorhandener Grünstrukturen sowie durch die Integration klimaresilienter Freiraumprogramme entsteht ein zukunftsfähiger, klimaangepasster Stadtraum. Der

„Grüne Saum“ entlang der Vahrer Straße sowie in südlicher und östlicher Richtung wird erhalten, ökologisch aufgewertet und in eine biodivers gestaltete Grünverbindung überführt. Diese Freiräume bieten nicht nur Aufenthaltsqualität, sondern übernehmen auch wichtige Funktionen der Kühlung und Retention.

Der sogenannte Retentionsboulevard, der von Westen nach Osten geführt wird, spielt hierbei eine besondere Rolle: Als grün-blauer Freiraum verbindet er Regenwassermanagement mit intensiver Begrünung und hoher Aufenthaltsqualität. In Verbindung mit den öffentlichen Plätzen entsteht ein schwellenlos erlebbares Freiraumsystem, das das Quartier durchzieht, verbindet und klimatisch reguliert. Gleichzeitig wird der motorisierte Verkehr konsequent aus dem öffentlichen Raum genommen: Zwei Mobilitätshubs bündeln den ruhenden Verkehr an den Quartiersrändern und entlasten so die innenliegenden Höfe, die primär Fußgängern, Radfahrenden und der gewerblichen Erschließung vorbehalten bleiben.

Die Bebauungsstruktur setzt auf eine differenzierte Gebäudetypologie mit variierenden Geschosshöhen. Während die Ränder an der Ludwig-Roselius-Allee städtisch gefasst und höhenbetont ausgebildet werden, reagieren die südlichen und östlichen Baufelder sensibel auf die angrenzenden Kleingärten durch eine kleinteiligere Körnung und niedrigere Gebäude. Diese Abstufung erzeugt ein dynamisches Stadtbild, das sowohl städtebauliche Dichte als auch Maßstäblichkeit bietet.

Abb. 19: Konzeptschnitt

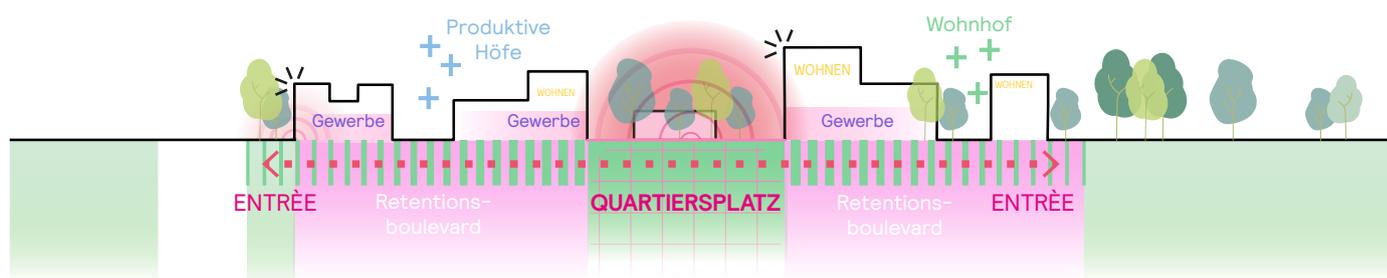




Abb. 20: Städtebau und Lageplan

Im Bereich Wohnen wird ein Mix aus frei-finanziertem, gefördertem und gemeinschaftlichem Wohnraum angestrebt. Verschiedene Wohnformen – vom Mikro-Apartment über Clusterwohnungen bis hin zu familiengerechten Grundrissen – würden ein breites Angebot für unterschiedliche Nutzer:innen sicher stellen.

Gemeinschaftlich genutzte Dachflächen, Gärten und Nachbarschaftsräume fördern das soziale Miteinander und die Identifikation mit dem Quartier. Die Gebäude werden als hybride Strukturen mit flexiblen Grundrissen entwickelt, die auf verschiedene Lebens- und Arbeitsformen reagieren können.

Auch in der Gestaltung der Dächer wird Nachhaltigkeit sichtbar: extensive Begrünungen, Dachgärten sowie großflächige Photovoltaik-Anlagen prägen die Dachlandschaft und tragen zur Energieeffizienz bei. Retentionsflächen, Fassadenbegrünungen und natürliche Verschattungen ergänzen das ökologische Profil des Quartiers.

Insgesamt entsteht ein Stadtquartier, das mit klaren städtebaulichen Strukturen, hoher funktionaler Durchmischung und klimasensiblen Freiräumen auf die Herausforderungen einer wachsenden, vielfältigen Stadtgesellschaft antwortet. Es wird als integrativer Baustein in den Stadtraum eingefügt – offen, adaptiv, resilient und zukunftsfähig.

Abb. 21: Modell





## 4.2

# Fokusthemen Mobilität, Nutzungen, Freiraum und Ökologie

## Mobilitätskonzept

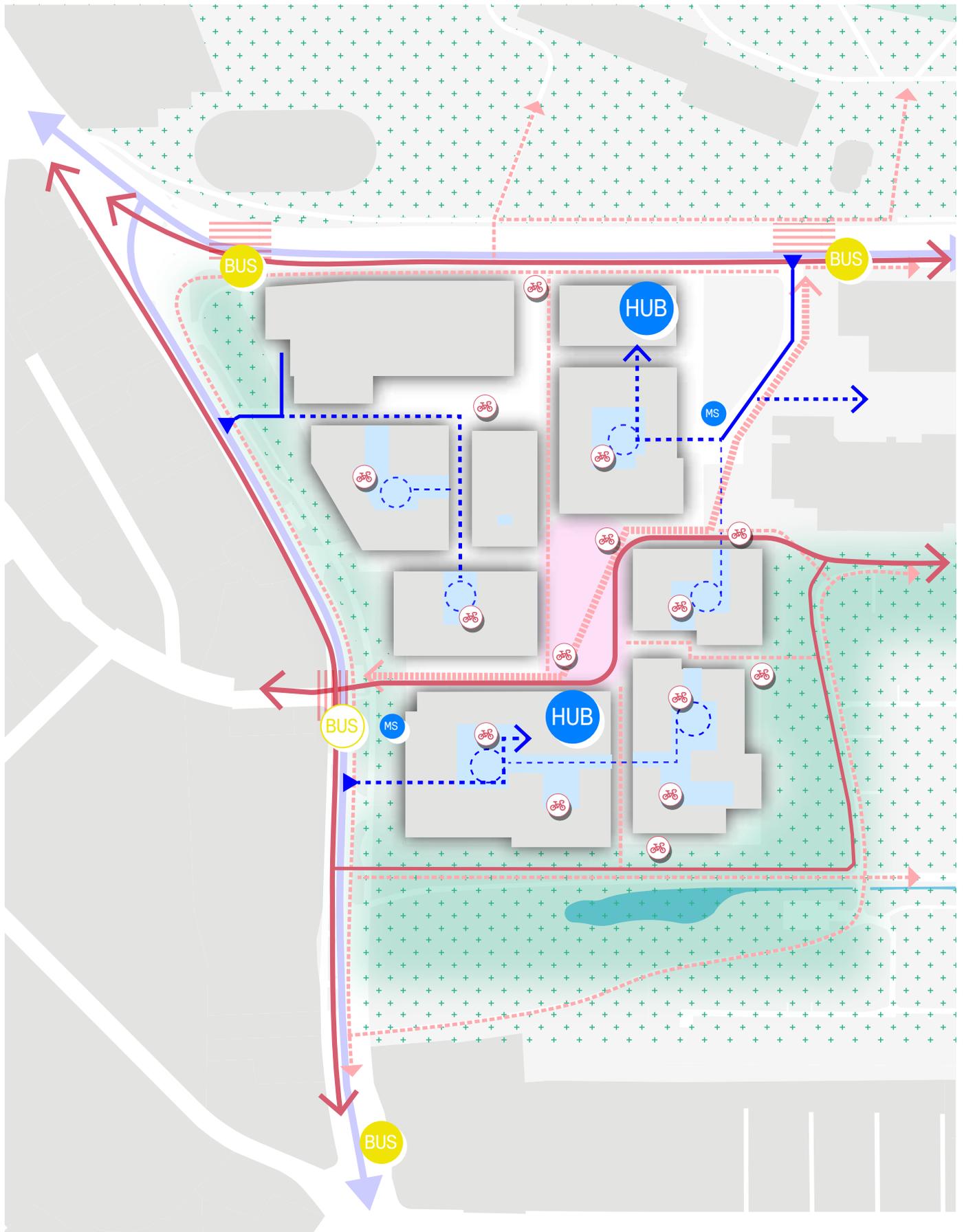
Das neue Quartier wird über eine Nord-Süd- sowie eine Ost-West-Achse an die bestehende Verkehrsstruktur angebunden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird im Norden über die Ludwig-Roselius-Allee und die Georg-Grieß-Straße ins Quartier geführt. Von dort aus erfolgt die Zufahrt entweder zu einem Mobility Hub oder zum vorgelagerten „Produktiven Hof“. Auch der Rad- und Fußverkehr wird über die Georg-Grieß-Straße in das Quartier geleitet und teilt sich dort Flächen mit dem MIV sowie dem Liefer- und Transportverkehr. Im Westen ist das Quartier über die Vahrer Straße erreichbar. Die nördliche Einfahrt dient dem motorisierten Verkehr und der Anlieferung. Auch hier wird der Verkehr entweder in einen Hub geleitet oder im vorgelagerten Produktiven Hof aufgenommen. Eine weitere Zufahrt im nördlichen Bereich erschließt gezielt die Produktiven Höfe sowie den Nahversorger. Die Mobility Hubs bieten Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr, Flächen für geteilte Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing, E-Mobilität) sowie Fahrradstellplätze.

Das Fuß- und Radwegenetz ist eng mit den umliegenden Strukturen verknüpft. Über das gesamte Areal verteilt befinden sich Fahrradabstellanlagen. Zusätzlich wird an der Vahrer Straße – im Bereich des Quartiereingangs – eine neue Bushaltestelle vorgeschlagen, die die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) verbessern könnte. Durch das geplante Wegenetz, welches den MIV und den Fuß- und Radverkehr weitgehend voneinander trennt, kann das Quartier angenehm zu Fuß oder mit dem Rad erschlossen werden.

Die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten trägt wesentlich zur Aufenthaltsqualität im Quartier bei. Durch die Reduzierung von Konfliktpunkten zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr entstehen sichere und attraktive Bewegungsräume für alle Nutzergruppen. Insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen profitieren von der klaren Verkehrsführung. Darüber hinaus unterstützt das getrennte System eine ruhige, emissionsärmere Quartiersatmosphäre und fördert die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen im Alltag.

-  Fußwege
-  Radwege
-  Straßenquerungen
-  Bushaltestellen bestand/neu
-  Quartierzufahrten
-  Wendemöglichkeiten
-  Erschließungstraßen
-  Mobilität-Hubs
-  Mobilitätsstationen
-  Fahrrad-Stationen
-  Höfe
-  Baufelder

Abb. 22: Mobilitätskonzept



# Nutzungskonzept

Die Nutzungen im neuen Quartier orientieren sich am Leitbild „Orte der produktiven Stadt“, das mit kurzen Wegen einhergeht, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern und den Nutzer:innen des Quartiers zugutekommen soll. Dabei spielt die Mischung aus Wohnen und Arbeiten eine zentrale Rolle. Gleichzeitig ist eine flexible Gebäudetypologie von großer Bedeutung, um sich an gesellschaftliche Veränderungen anpassen zu können.

Das neue Quartier in Sebaldsbrück entwickelt sich von Norden nach Süden – von einer stärker gewerblich und produktionsorientierten Nutzung hin zu einer ausgeprägteren Wohnbebauung. Besonders prägend ist dabei die Erdgeschosszone, die an die urbanen Freiräume angrenzt: ein aktiver Raum mit gemeinschaftlichen Nutzungen wie zum Beispiel Co-Working Spaces, Kulturangeboten, Gastronomie, Ateliers oder Studios. Dadurch werden soziale Interaktion und Lebendigkeit im Quartier gefördert.

Des Weiteren befinden sich in den ebenerdig erschlossenen Gebäudeteilen gewerbliche Flächen, wohnverträgliche Produktionsstätten, Reparaturservices sowie Büroräume. So werden gewerbliche Nutzungen nicht mehr ausgelagert, sondern Teil des Stadtquartiers und finden ihren Platz in unmittelbarer Nähe zur Wohnbevölkerung.

Im Südosten, angrenzend an den Grünsaum und die Kleingärten, sind die Gebäude vorrangig dem Wohnen gewidmet. Die Regelgeschosse beherbergen Gebäudetypologien, die sich sowohl zum Wohnen als auch zur Büronutzung eignen. Die Freiräume sind das verbindende Element. Sie dienen als soziale Treffpunkte und tragen zur ökologischen Qualität des Quartiers bei.

Die Vorteile einer Nutzungsmischung liegen in der Stärkung der lokalen Wirtschaft, sorgen für eine soziale Durchmischung innerhalb des Quartiers und schaffen lebendige Stadträume. Durch die flexible und vielfältige Typologie verfügt das Quartier über eine hohe Resilienz gegenüber Veränderungen.

## \*Hinweis:

Die eingetragenen Nutzungen stellen keine konkrete Verortung dar und sind nur exemplarisch zu verstehen.

Abb. 23: Nutzungsverteilung

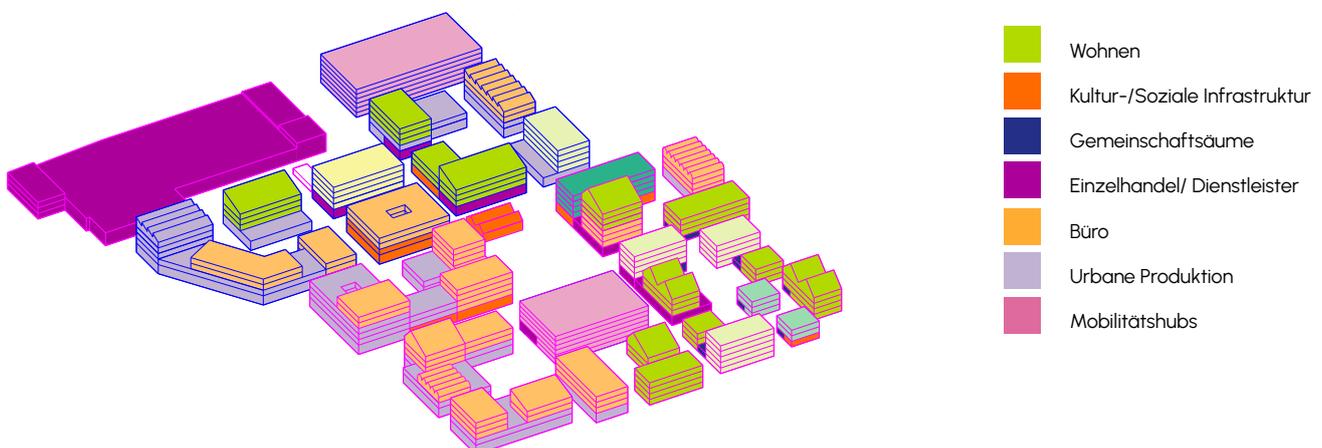
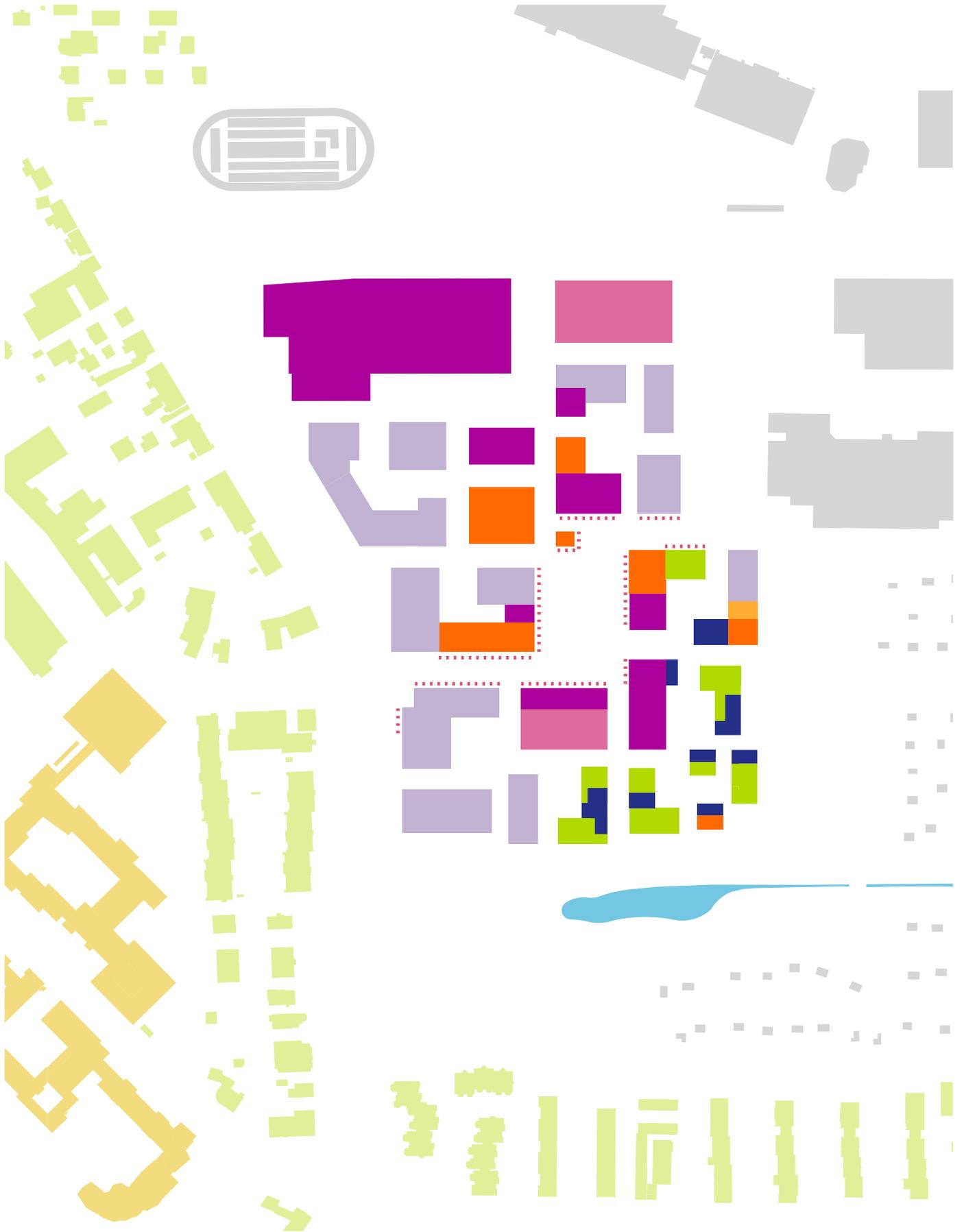


Abb. 24: Vielfältiges Nutzer:innen Angebot



# Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept verknüpft ökologische und soziale Raumqualitäten miteinander. Das bedeutet: Neben Lebensräumen für Menschen werden auch Flächen für Flora und Fauna geschaffen, die zugleich für die Bewohner:innen aktiv erlebbar sind. Die Zonierung der Hofstrukturen sowie des Retentionsboulevards und Retentionsfugen lädt zu nachbarschaftlichen Interaktionen und niederschweligen Begegnungen ein.

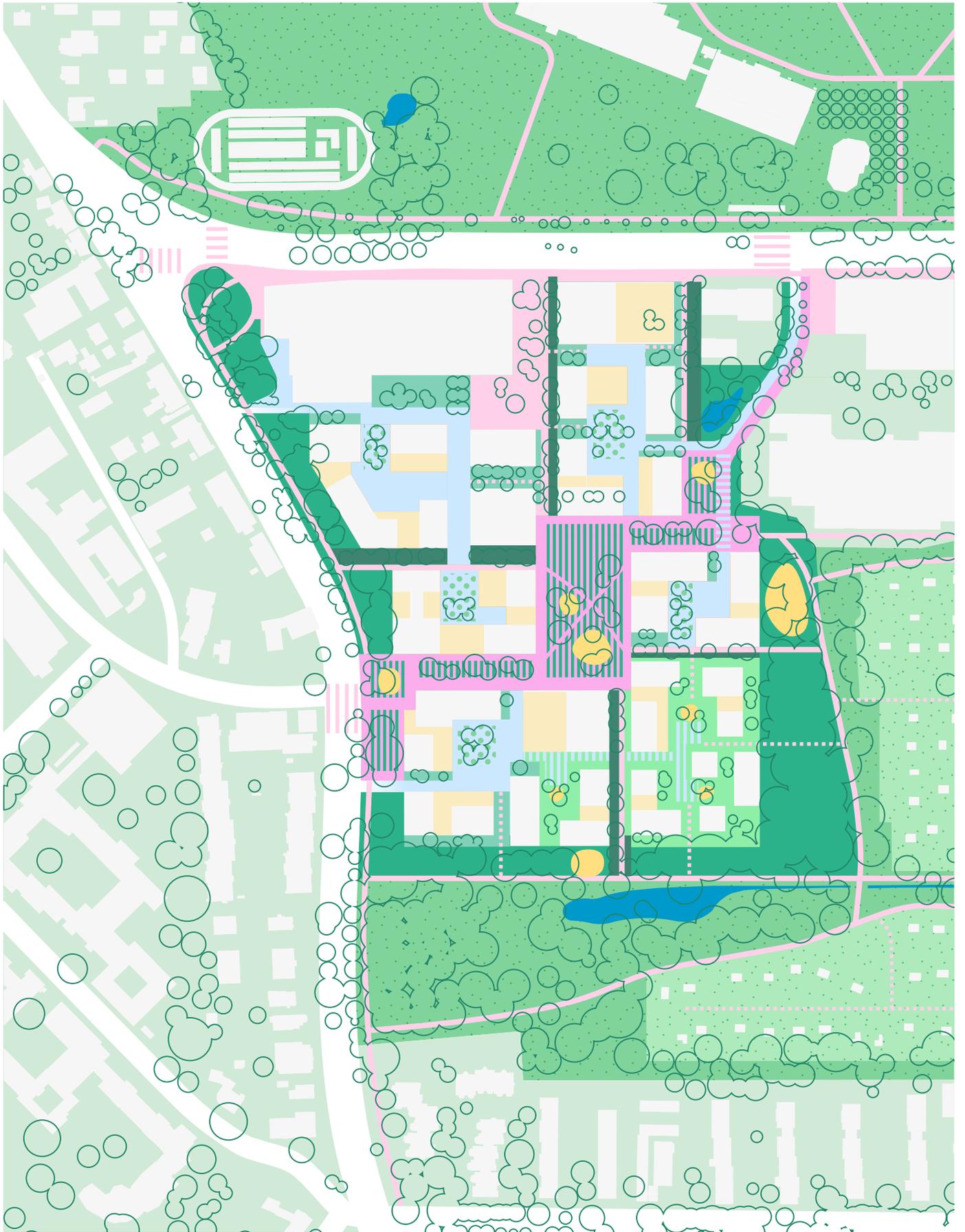
Das Quartier an der Alten Süßwarenfabrik weist unterschiedliche Raumqualitäten auf. Es wird durch einen biodiversen Saum gefasst, der aus dem bestehenden Baumbestand mit seiner Vielzahl an Lebensräumen für Tiere erhalten bleibt. Diese naturorientierten Elemente ziehen sich über die Retentionsfugen mit Baumpflanzungen bis in das Innere des Quartiers. In diesen Fugen stehen sowohl die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser als auch die Schaffung von Lebensräumen für verschiedenste Pflanzen- und Tierarten im Fokus. Die Durchwegung für Menschen ist hier zurückhaltend gestaltet und in Bezug auf die Versiegelung auf ein Minimum reduziert.

Der Charakter des Quartiers wird zudem durch die Aufteilung der Erschließung geprägt. Der Retentionsboulevard schafft eine diagonale Fuß- und Radwegverbindung zu den angrenzenden Quartieren und den Grünflächen des Rennbahngeländes. Er bietet Raum zum Flanieren, Sport treiben, Verweilen, Radfahren sowie zur Rückhaltung des anfallenden Regenwassers. Im Zentrum des Quartiers liegt – entlang des Boulevards – der Quartiersplatz: ein großzügiger, grüner, gemeinschaftlicher Ort mit einem multifunktionalen Nutzungsspektrum.

Die bereits erwähnten Hofstrukturen gliedern sich in Produktive Höfe und Wohnhöfe. Die Produktiven Höfe weisen einen höheren Versiegelungsgrad auf, um die Erschließung der Produktionsstätten durch LKWs zu ermöglichen. Dennoch entstehen hier unter Bäumen Begegnungsräume für Pausen oder als Treffpunkte. Diese Höfe werden durch vertikale Begrünung – also durch Bäume und bodengebundene Fassadenbegrünung – zu beschatten und insbesondere südwestliche Fassaden dadurch zu kühlen. Die Wohnhöfe sind ebenfalls erschlossen, zeichnen sich jedoch durch einen deutlich grüneren und nachbarschaftlicheren Charakter aus. Kleine Spielelemente und Orte der Begegnung fördern hier das gemeinschaftliche Miteinander.

-  Biodiverser Saum
-  Retentionsboulevard
-  Retentionsfugen
-  Halböfentliches Grün
-  Begrünte produktive Höfe
-  Wohnhöfe
-  Erschließung Höfe
-  Nachbarschaftsterrassen
-  Sport- und Spielflächen
-  Kleingärten
-  Angrenzendes öffentliches Grün
-  Angrenzende private Flächen

Abb. 25: Freiraumkonzept



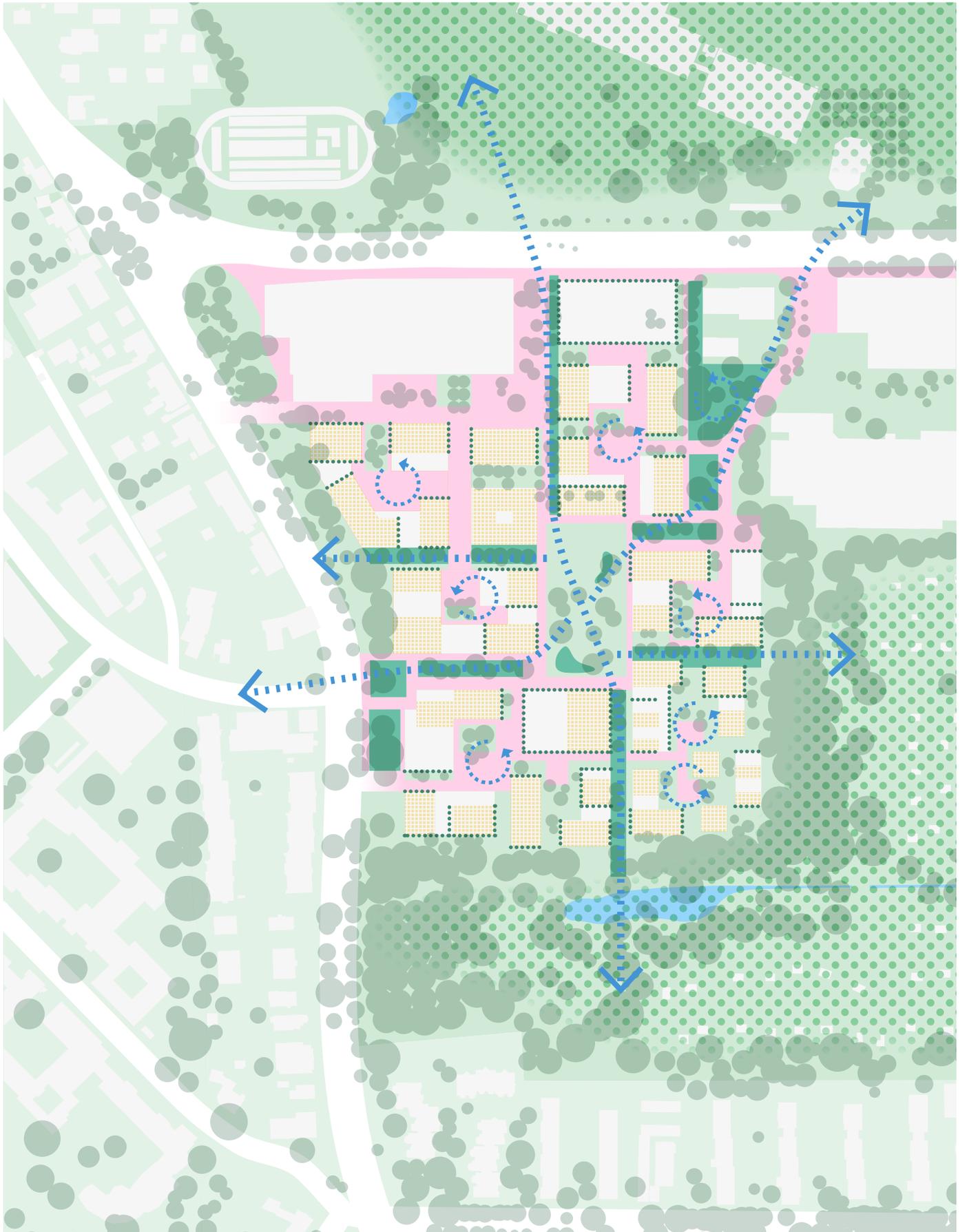
# Klimamanagement

Die Blau-Grüne Infrastruktur durchzieht das gesamte Quartier als zentrales Gestaltungselement. Versiegelte Flächen wurden dabei auf das notwendige Maß entsprechend des Nutzungsbedarfs reduziert, um großzügige unversiegelte Bereiche zu schaffen. Diese dienen der Kühlung des Quartiers, der Versickerung und Rückhaltung von Regenwasser sowie als Lebensräume für Flora und Fauna. Entlang der Erschließungswege entstehen Retentionsflächen, die das Oberflächenwasser von versiegelten oder teilversiegelten Bereichen aufnehmen und regulieren.

Ziel ist es, das Konzept durch den umfangreichen Einsatz von Fassadenbegrünung, der die Klimaresilienz des Quartiers maßgeblich stärken würde, zu ergänzen. Besonders in den stärker versiegelten, kompakten Produktiven Höfen trägt die Begrünung zu einem angenehmen Mikroklima bei. Insgesamt sorgt die Blau-Grüne Infrastruktur nicht nur für eine natürliche Kühlung und Belüftung des Quartiers, sondern bildet auch die Grundlage für ein nachhaltiges Stadtklima. Zur Unterstützung einer internen Energieversorgung sind die meisten Gebäude zusätzlich mit solaraktiven Gründächern ausgestattet.

-  Unversiegelte Flächen
-  Retentionsflächen
-  Vertikale Begrünung
-  Wasserflächen
-  Durchlüftung
-  Kühlung
-  Großflächige Kühlungsgebiete
-  Beschattung durch Bäume
-  Solargründach

Abb. 26: Klimamanagement



# 4.3 Quartierstypologien



\*Hinweis:  
Die eingetragenen Nutzungen stellen keine konkrete Verortung dar und sind nur exemplarisch zu verstehen.

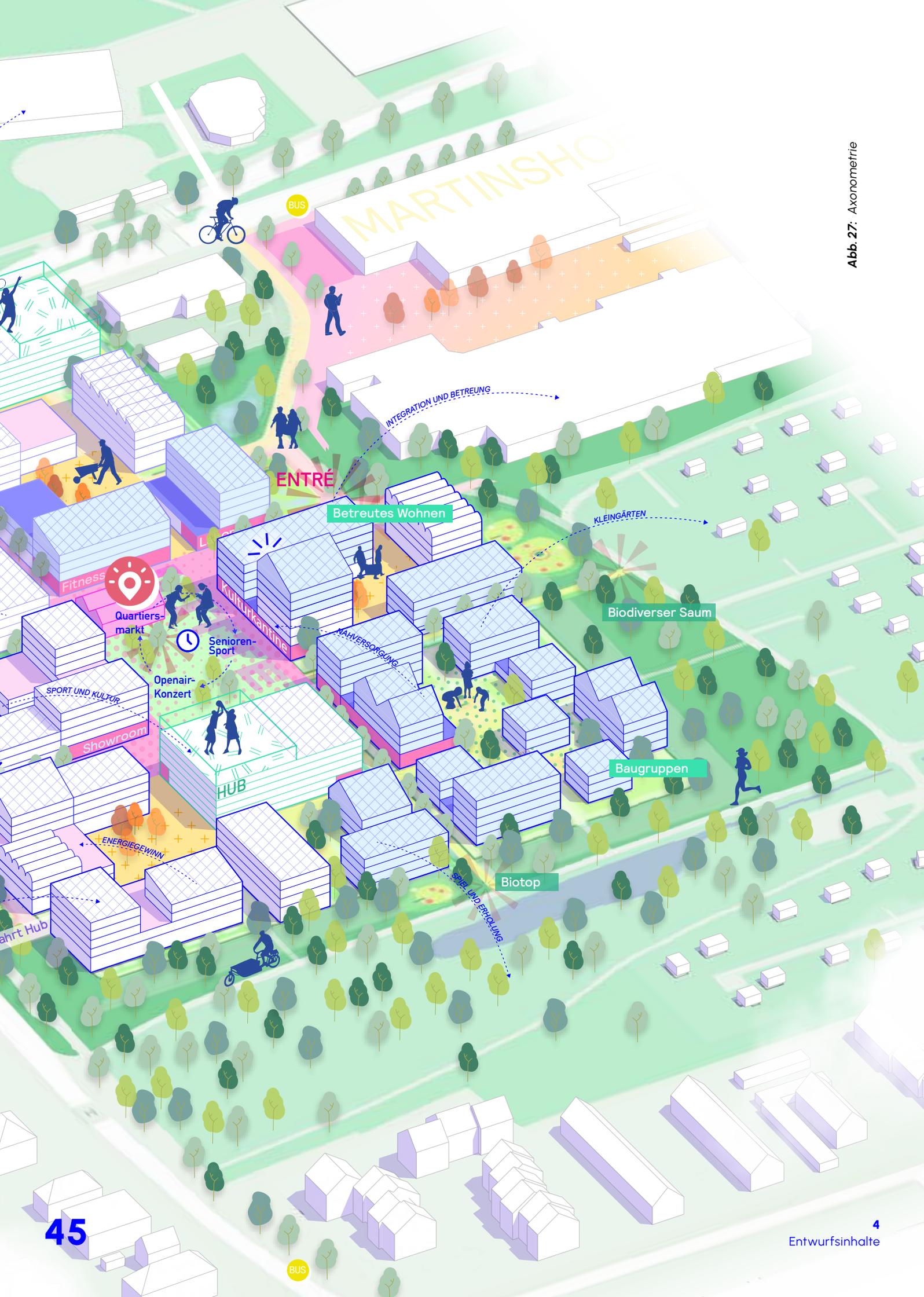
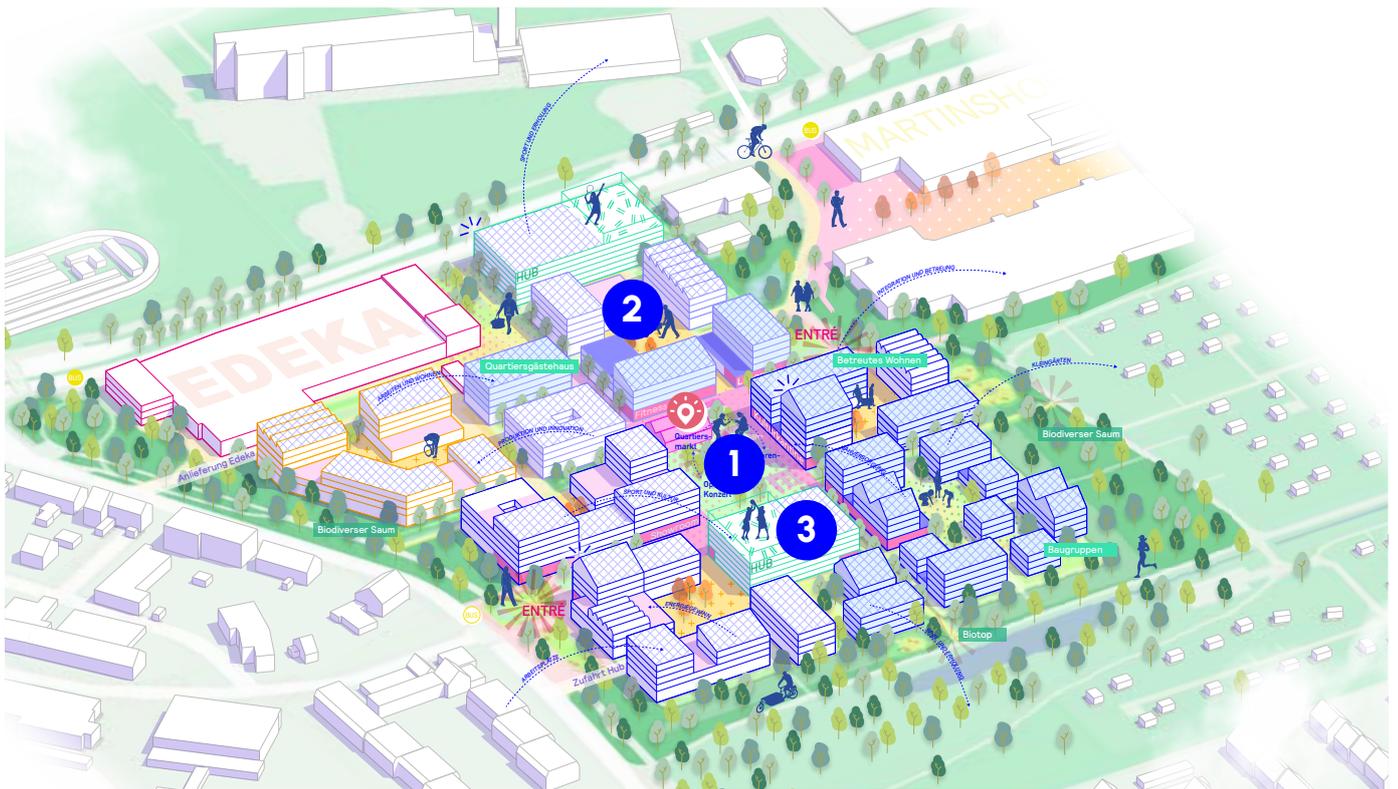


Abb. 27: Axonometrie

# Quartiersbausteine

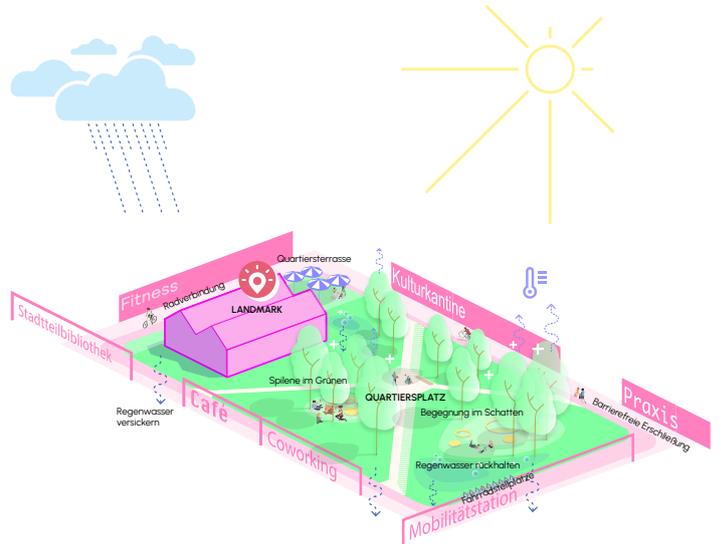
Abb. 28: Quartiersbausteine



## 1 - Grüner Quartiersplatz

Der großzügig, grün gestaltete Quartierplatz im inneren des Quartiers, ist ein lebendiger Treffpunkt mit multifunktionaler Nutzung. Er bietet vielfältigen Raum zum Verweilen, Spielen, Radfahren und für nachbarschaftliche Aktivitäten. Die durchgehende barrierefreie Wegeführung verbindet den Platz diagonal in alle Richtungen und wird von aktiven Erdgeschosszonen und einem breiten Fuß- und Radweg flankiert.

Das gesamte Quartier ist von einer blau-grünen Infrastruktur geprägt. Retentionsflächen und begrünte Fugen durchziehen die Anlage, fördern Biodiversität und dienen der Regenwasserrückhaltung. Versiegelte Flächen wurden auf ein Minimum reduziert, um ein kühles, durchgrüntes Mikroklima zu schaffen und Lebensräume für Flora und Fauna zu erhalten.

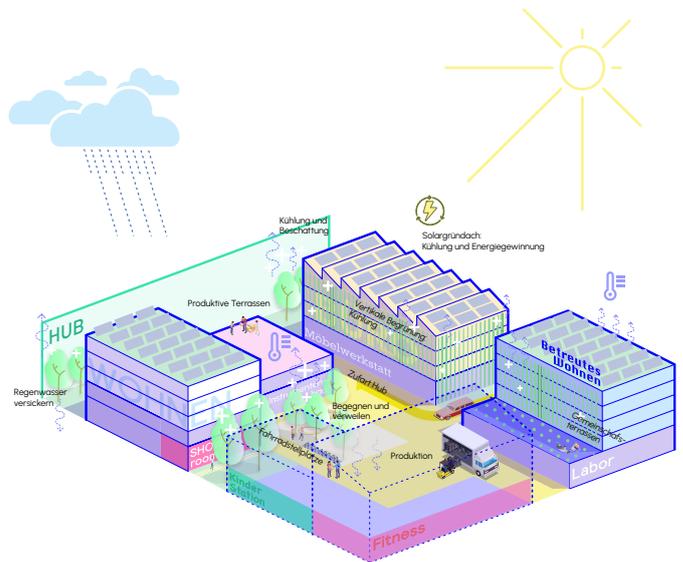


**\*Hinweis:**  
Die eingetragenen Nutzungen stellen keine konkrete Verortung dar und sind nur exemplarisch zu verstehen.

## 2 - Produktiver Hof

Der produktive Hof zeichnet sich durch seine Vielfalt aus. Die Sockelgeschosse verfügen über flexible Grundrissstrukturen, die sowohl gewerbliche Nutzungen als auch wohnverträgliche Produktion aufnehmen können. Dementsprechend ist der Freiraum in den entstehenden Höfen eher von rauer Natur. Befestigte Flächen ermöglichen die motorisierte Anlieferung und bieten Bereiche, in denen auch handwerklich gearbeitet werden kann.

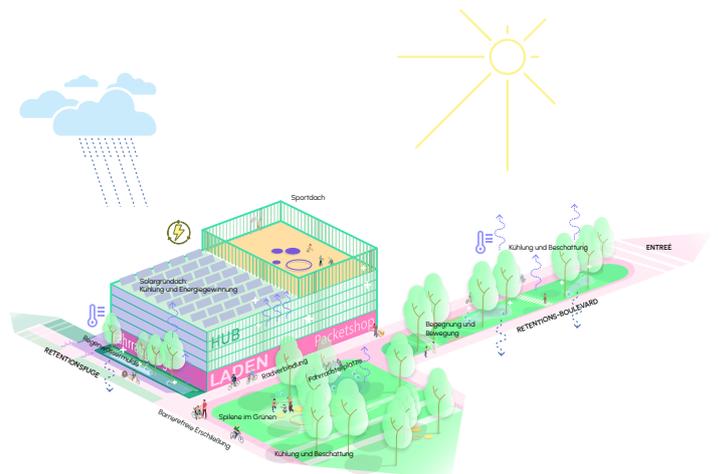
Dennoch verfügen diese Höfe auch über schattenspendende Bäume, Grünflächen zur natürlichen Regenwasserversickerung sowie Elemente, die zur Kühlung und Beschattung beitragen, sodass auch im produktiven Hof ein angenehmes Mikroklima entsteht.



## 3 - Multifunktionaler Hub

Der Mobilitätshub bildet eine zentrale Schnittstelle urbaner Mobilität und verknüpft funktionale Infrastruktur mit lebendigen Stadträumen. Im Erdgeschoss konzentrieren sich vielfältige Angebote rund um Mobilität, Logistik oder Kleingewerbe. Neben Paketstationen, Radverleih, Stellplätzen für E-Bikes, Lastenräder und Sharing-Angeboten sind an der öffentlichen Platzfläche auch Ladenlokale im aktiven Sockelgeschoss vorgesehen. Ergänzt wird das Angebot durch Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und ein Mikro-Depot für emissionsfreie Stadtlogistik.

Die oberen Geschosse dienen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als Stellplätze für die Quartiersbewohner:innen. Das begrünte Flachdach schafft als „zweite Stadtebene“ neue Aufenthaltsqualitäten – mit Spiel- und Sportflächen, Sitzgelegenheiten, Hochbeeten und schattenspendenden Strukturen. Durch die Verbindung funktionaler Mobilität mit sozialem Freiraum wird der Hub zu einem zukunftsfähigen Element urbaner Entwicklung.





## Flexibilität

Die konstruktive Flexibilität eines Gebäudes ermöglicht variable Grundrissgestaltungen und damit die Anpassung an unterschiedliche Nutzungsanforderungen – etwa für Wohnen, Arbeiten oder hybride Konzepte. Diese Adaptivität ist angesichts gesellschaftlicher und demografischer Veränderungen essenziell. Neutrale, gleichwertig proportionierte Raumstrukturen erlauben

eine multifunktionale Nutzung ohne tiefgreifende bauliche Eingriffe und fördern so die Zugänglichkeit für verschiedene Nutzer:innengruppen und Lebensmodelle. Um eine langfristige Nutzungsvielfalt zu sichern, müssen Anpassungsfähigkeit und Flexibilität bereits in der Planung und Konstruktion über den gesamten Lebenszyklus des Gebäudes hinweg mitgedacht werden.

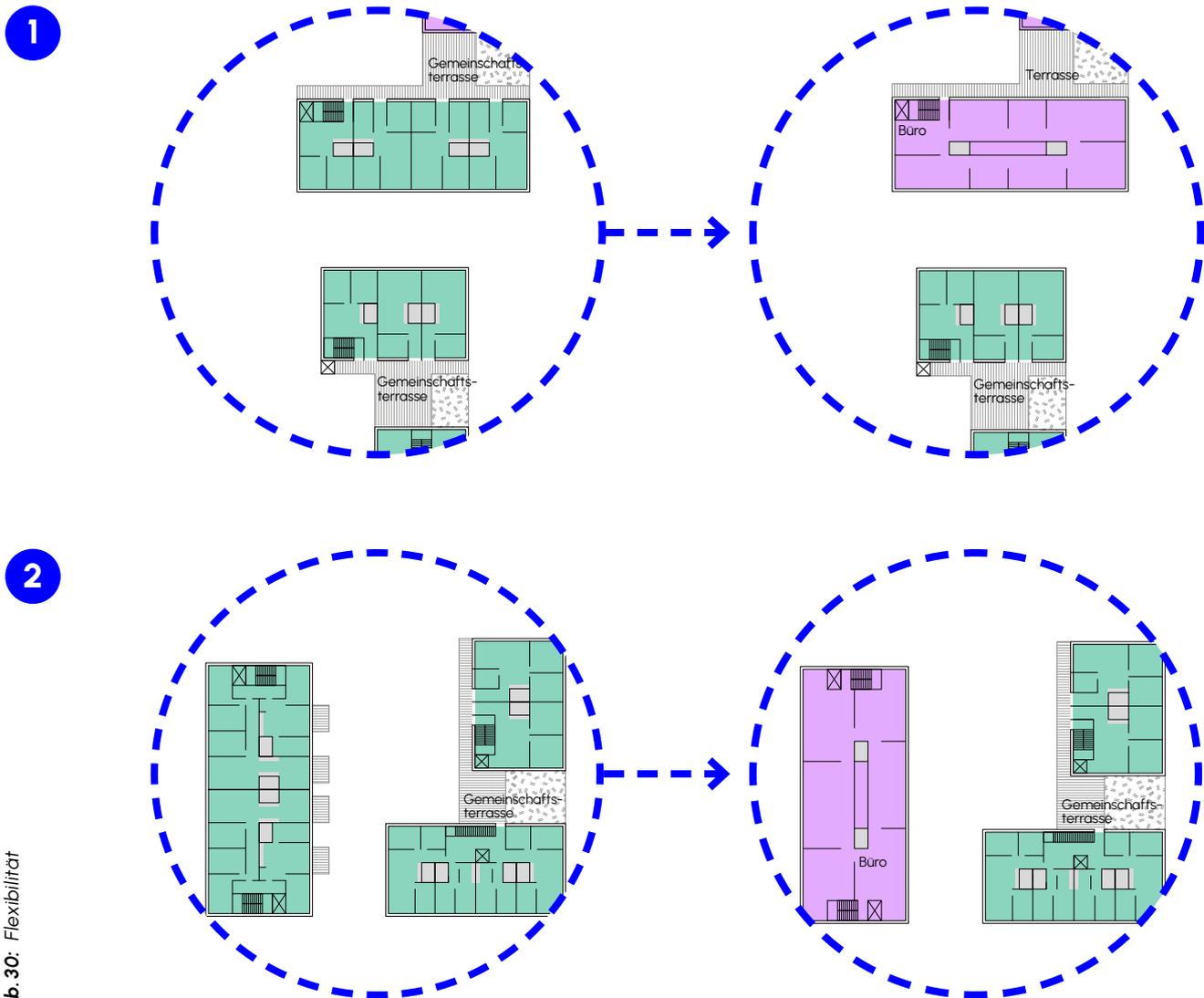


Abb. 30: Flexibilität

# Umweltaspekte

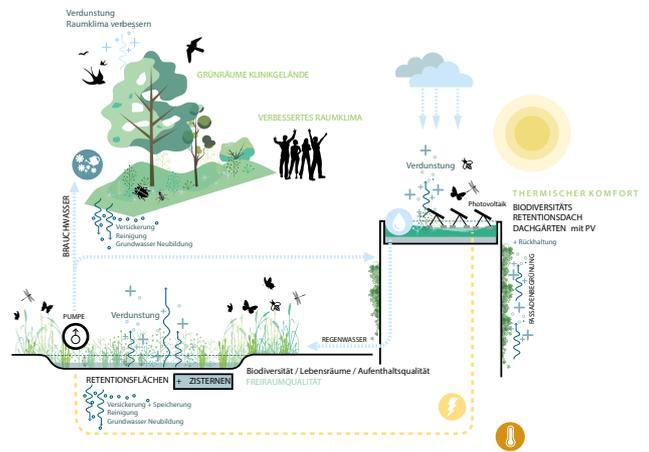
Die Baubranche ist weltweit für mehr als 38 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. In Deutschland fielen laut Statista im Jahr 2023 rund 102 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> an – etwa 1,2 Millionen Tonnen mehr als im Klimaschutzgesetz vorgesehen. Da der Bausektor somit ein erhebliches Potenzial zur Emissionsreduktion bietet, werden – im Einklang mit dem Bremischen Klimaschutzgesetz (BremKEG) und dem Leitbild „Neue Orte der produktiven Stadt“ – klimaschutzstrategische Vorschläge für die Entwicklung des neuen Stadtbausteins in Bremen-Sebaldsbrück unterbreitet. Damit soll die Stadt Bremen ihren Klimazielen näherkommen können.

## Ökologische Flächenaktivierung

Neben dem Erhalt eines Großteils der wertvollen Baumbestände um das Grundstück und der Schaffung von extensiven Wiesen, kann mit grünen Fassaden und Dachbegrünungen weitere ökologische Wirksamkeit erzielt werden. Als extensive Retentionsflächen ausgebildete Dächer bieten eine natürliche Kühlung im Sommer, während zugleich Lebensräume für die örtliche Flora und Fauna geschaffen werden. Kombiniert mit der primären Dachflächen-Nutzung für Photovoltaik-Anlagen kann ein Großteil

des Energiebedarfs des Quartiers regenerativ erzeugt werden. Der Versiegelungsgrad im Planungsgebiet wird möglichst geringgehalten und zugleich die Verwendung von semi-permeablen Bodenbelägen (z.B. Rasenliner) in Teilbereichen wie den Stellplatzflächen angedacht. Retentionsbereiche, sowie artenreiche Wiesenansaat der Freianlagen komplementieren das Bild.

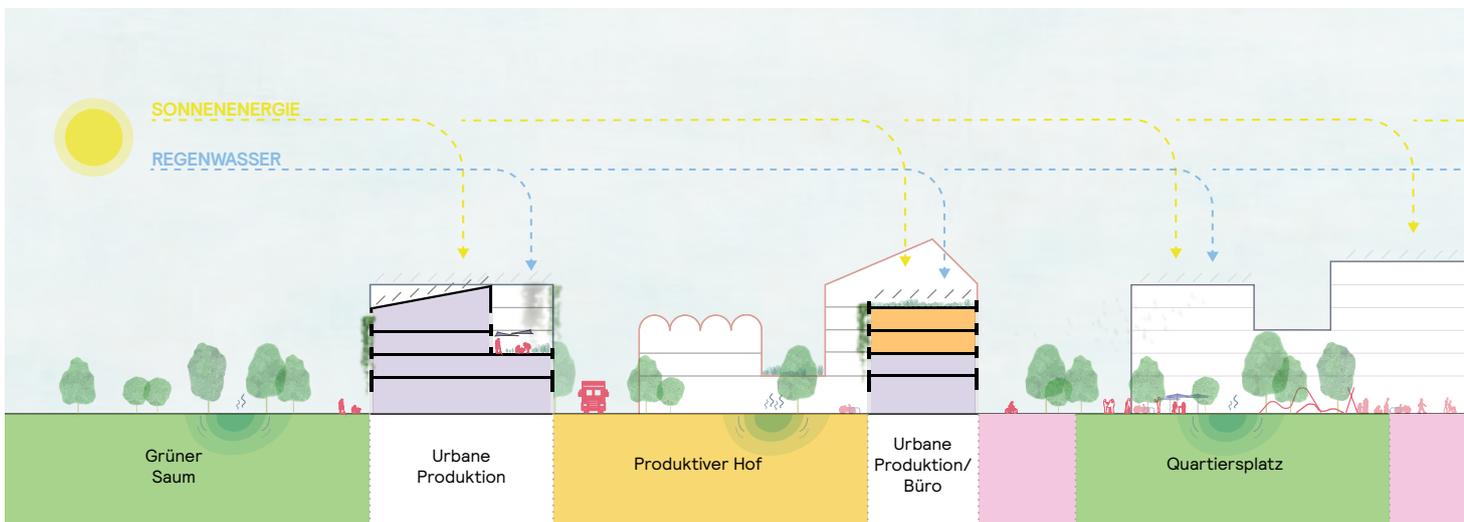
Abb. 31: Ökologische Flächenaktivierung



### \*Hinweis:

Die eingetragenen Nutzungen stellen keine konkrete Verordnungsgrundlage dar und sind nur exemplarisch zu verstehen.

Abb. 32: Nord Süd Schnitt



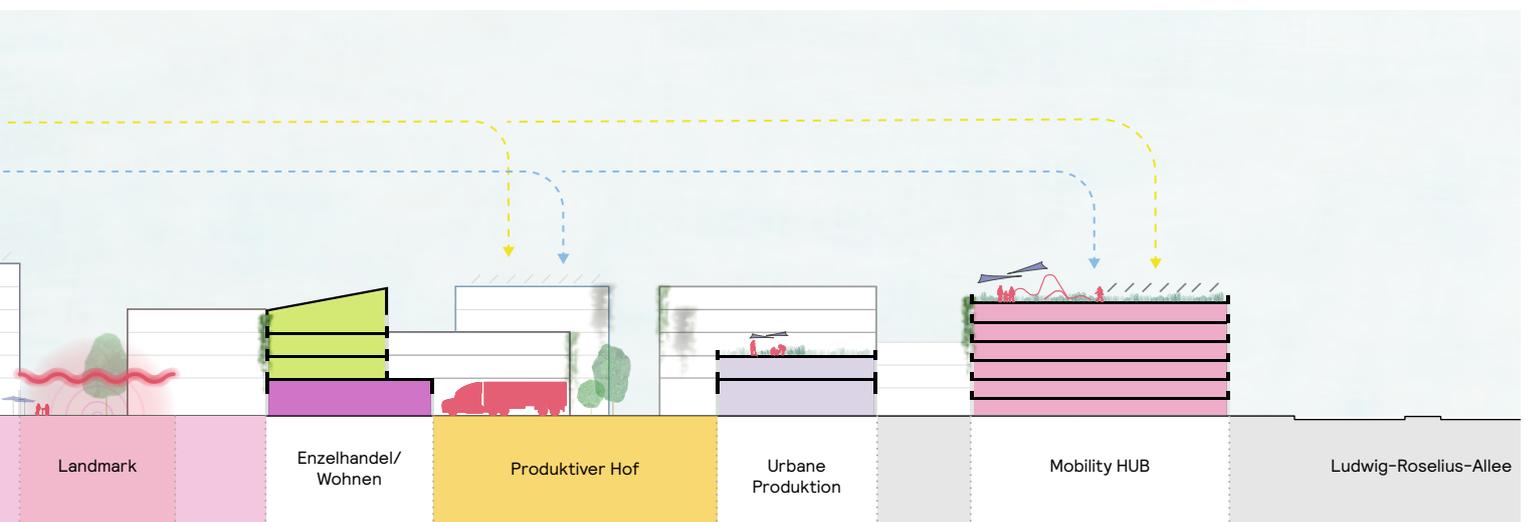
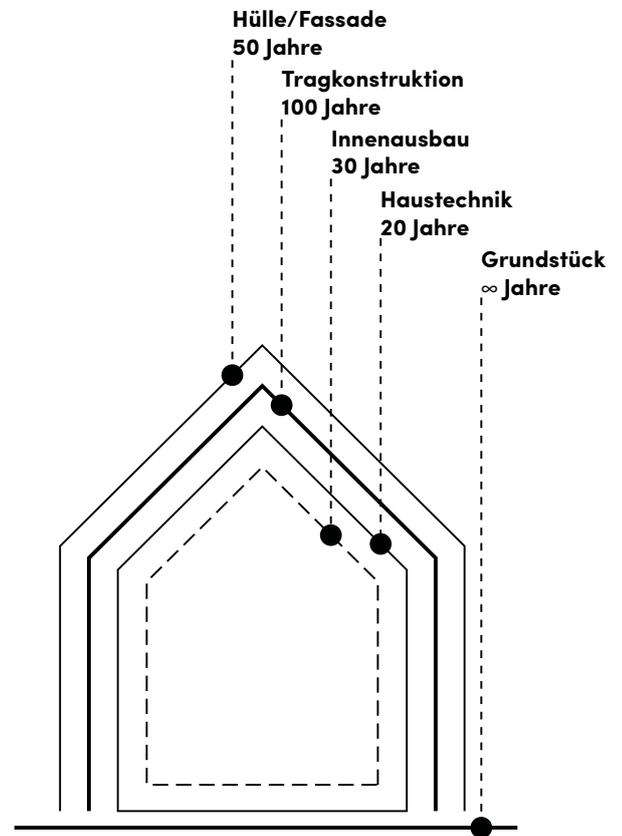
## Nachhaltige Bauweise

Für eine langfristige Nutzung von Gebäuden sind offene, flexible Grundrisskonzepte zentral. Die Bauweise sollte Umnutzungen ermöglichen, um Bausubstanz zu erhalten und Ressourcen zu schonen. Dabei ist der Einsatz nachwachsender Rohstoffe wie Holz oder natürlicher Dämmstoffe essenziell – sie bieten ökologische Vorteile durch geringe graue Energie und gute CO<sub>2</sub>-Bilanzen sowie wirtschaftliche Potenziale durch modulare Bauweisen und Vorfertigung.

Die Materialwahl sollte sich am Prinzip der „Sharing Layers“ orientieren, das die unterschiedliche Lebensdauer von Gebäudeschichten berücksichtigt. So lassen sich gezielte, ressourcenschonende Anpassungen vornehmen. Reversible, demontierbare Konstruktionen mit sortenreiner Rückbaubarkeit ermöglichen Kreislaufführung und Wiederverwendung. Auch der Einsatz von Sekundärmaterialien wie recyceltem Holz oder RC-Beton trägt dazu bei.

Zudem wird empfohlen, für das neue Quartier gemeinsam mit Fachleuten eine Gestaltungssatzung zu entwickeln. Sie sollte klare gestalterische Vorgaben enthalten, um eine hohe ästhetische Qualität und langfristige städtebauliche Identität zu sichern.

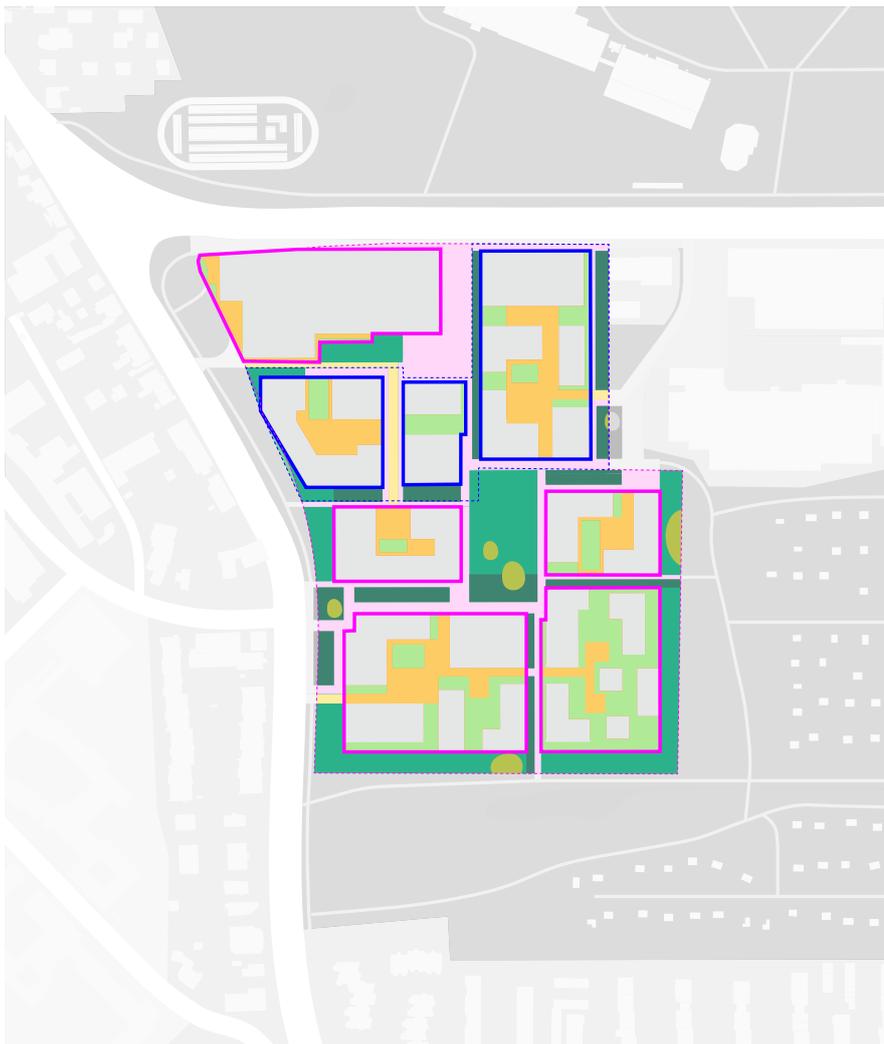
Abb. 33: Nachhaltige Bauweise



# Flächenbilanz

## Gesamt

Öffentliche Grünflächen	15.000 m <sup>2</sup>	20%
Öffentliche Freiflächen (inkl. Fuß- und Radwege)	10.000 m <sup>2</sup>	13%
Öffentliche Verkehrsflächen (MIV)	1.000 m <sup>2</sup>	11%
Baufelder	48.000 m <sup>2</sup>	66%
<b>Gesamt</b>	<b>74.000</b>	<b>100%</b>
<b>GRZ</b>	<b>0,7</b>	
<b>GFZ</b>	<b>2,1</b>	



### Flächenbilanz: Bruttobauland

- Öffentliche Grünflächen
- Spiel-/Sportflächen
- Retentionsflächen
- Öffentliche Freiflächen (inkl. Fuß-/Radwege)
- Öffentliche MIV-Verkehrsflächen
- Baufelder 1./2. Phase
- Halböffentliche Grünflächen (inkl. Spielflächen)
- Halböffentliche Freiflächen (inkl. Erschließungsflächen)
- Bebaute Flächen

Abb. 34: Freiraum Flächenbilanz

# Nutzungsbilanz

Die Flächennutzungsbilanz zeigt die Mischung und Aufteilung eines gemischt genutzten Quartiers sowie die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Von Nordosten in Richtung Südwesten erstrecken sich urbane Produktion, Gewerbe- und Büroflächen bis hin zu überwiegend wohnwirtschaftlich genutzten Bereichen.

Die Dimensionierung von Gebäuden ist abhängig von einer langfristigen Anpassungsfähigkeit der Grundriss-Strukturen.

## Gesamt

Gewerbe (inkl. Büro und Produktion)	50.000 m <sup>2</sup>	63%
Wohnen	29.000 m <sup>2</sup>	37%

**Gesamt** **79.000 m<sup>2</sup>**

**Anzahl Wohneinheiten** **292**

**Anzahl Stellplätze** **658**

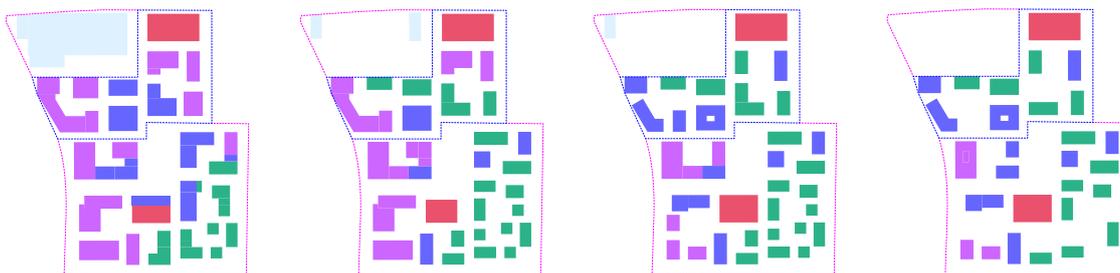
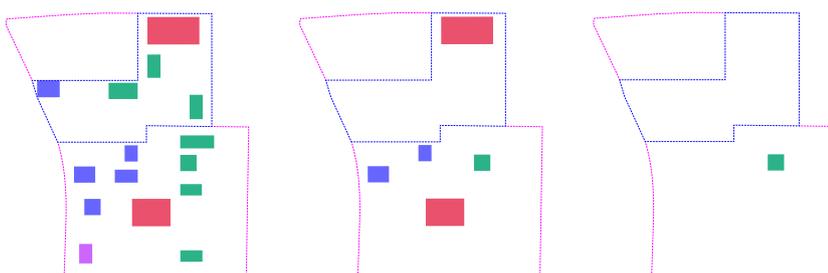


Abb. 35: Nutzungsverteilung



### Flächenbilanz: BGF

- Urbane Produktion
- Kleingewerbe, Dienstleister, Kultur-/Soziale Infrastruktur
- Wohnen
- Mobilität

# Entwicklungsschritte

5

5.1	Phasierungskonzept	55
5.2	Entwicklungskonzept Phase 1	56
5.3	Option: Schulstandortentwicklung	62

54

# 5.1

## Phasierungskonzept

Die Umsetzung des Rahmenplans erfolgt in einem zweiphasigen Entwicklungskonzept. Dies bedingt sich durch heterogene Eigentumsverhältnisse, die in Teilbereichen mittelfristig bestehende Zweckbindungen für Bestandsnutzungen vorsehen. Im westlichen Randbereich, angrenzend an die Vahrer Straße, befindet sich mit dem Fachmarktzentrum eine weiterhin gewerblich genutzte Fläche in Privateigentum. Im nördlichen Bereich, angrenzend an die Ludwig-Roselius-Allee, besteht zwischen dem Hauptvorhabensträger und einem weiteren privaten Eigentümer ein Erbbaurechtsvertrag zur Nutzung der Stellplatzanlagen für die zeitnahe Entwicklung des Vollsortimenters. Größere zusammenhängende Flächen bietet der südliche Teilbereich.

Somit ist eine gestufte Realisierung des städtebaulichen Gesamtkonzepts vorgesehen, wobei initial neben der Realisierung des Vollsortimenters mit neu geordneten Stellplatzanlagen eine kurz- bis mittelfristig umsetzbare erste Entwicklungsphase im südlichen Teilgebiet angestrebt wird. Die Gliederung der Baufelder und Freiflächen erlaubt hier die plausible Struktur eines eigenständigen Quartiers mit den Kernelementen der langfristigen Entwicklungsperspektive wie Durchwegungsräumen, Plätzen, Erschließungs- und Hofstruktur.

In der Phase 2 wird z.B. die vertikale Bündelung der Stellplätze in einem Hub an der Ludwig-Roselius-Allee angestrebt, um damit die bislang als Parkplatz genutzten Bereiche im nördlichen Teilbereich in die Quartierstruktur zu integrieren. Bereits in der Phase 1 wird am zentralen Quartiersplatz ein weiterer Mobility Hub realisiert, der die quartiersinterne Aufnahme des MIV sicherstellt und somit die Entwicklung eines weitgehend autoarmen Stadtraums ermöglicht.

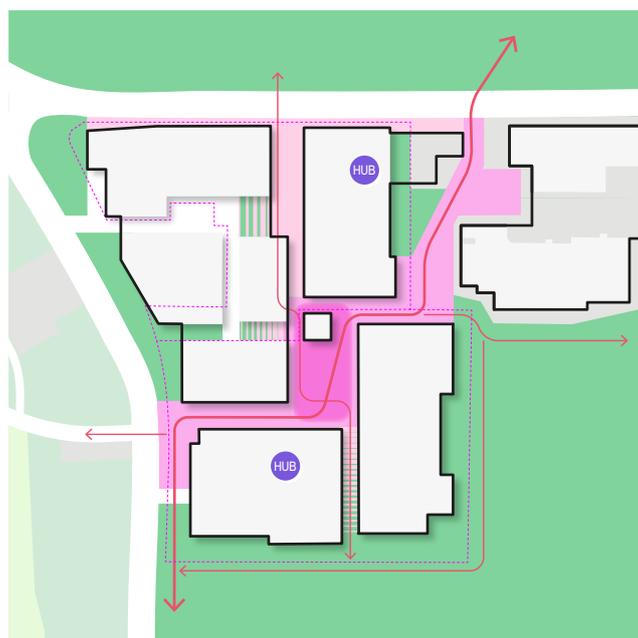
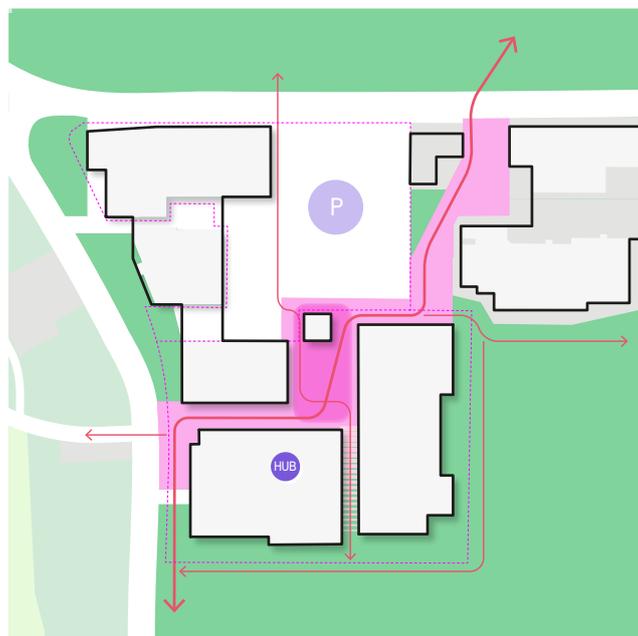


Abb. 37: Phasierungskonzept

## 5.2 Entwicklungskonzept Phase 1

Die Ansiedlung eines großflächigen Nahversorgungsstandorts (Vollsortimenter) an der Ludwig-Roselius-Allee bildet ein zentrales versorgungsrelevantes Element im nördlichen Teilbereich des Plangebiets. Die im Bestand vorhandenen gewerblichen Nutzungen bleiben zunächst von der baulichen Entwicklung unberührt. Die autoorientierte Erschließung des Nahversorgers erfolgt über eine nordöstlich gelegene, mit einem Erbbaurecht belegte Fläche.

Südlich angrenzend an den nördlichen Entwicklungsbereich wird im Rahmen der ersten Realisierungsphase ein Teilquartier implementiert, das bereits in sich funktional geschlossen und gemäß dem Leitbild „Neue Orte der produktiven Stadt“ ausgebildet ist. Die verkehrliche Erschließung erfolgt auch in der Phase I konfliktarm und effizient; die freiräumliche Qualität ist auch in dieser frühen Umsetzungsstufe gewährleistet.

Ein „Landmark“ dient in diesem Rahmenplan als Platzhalter für eine bauliche Maßnahme, die im Bebauungsplan noch genauer beschrieben werden soll. Sie markiert die Nordkante des entstehenden Quartiersplatzes und fungiert als räumlicher Abschluss in direkter Nachbarschaft zur Stellplatzanlage des Nahversorgers. Die übergeordnete Anbindung und Vernetzung des neuen Quartiers mit dem umliegenden Stadtraum sind funktional und infrastrukturell gesichert.

### Phase 1

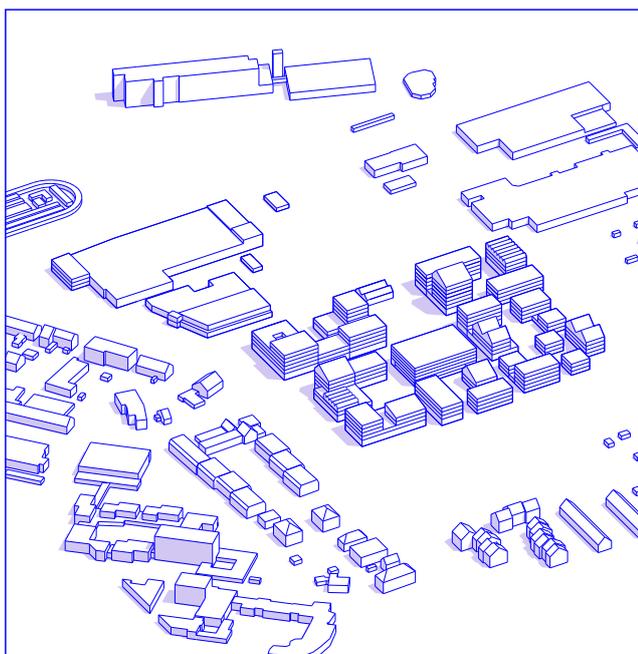


Abb. 38: Isometrie Phase 1

### Phase 2

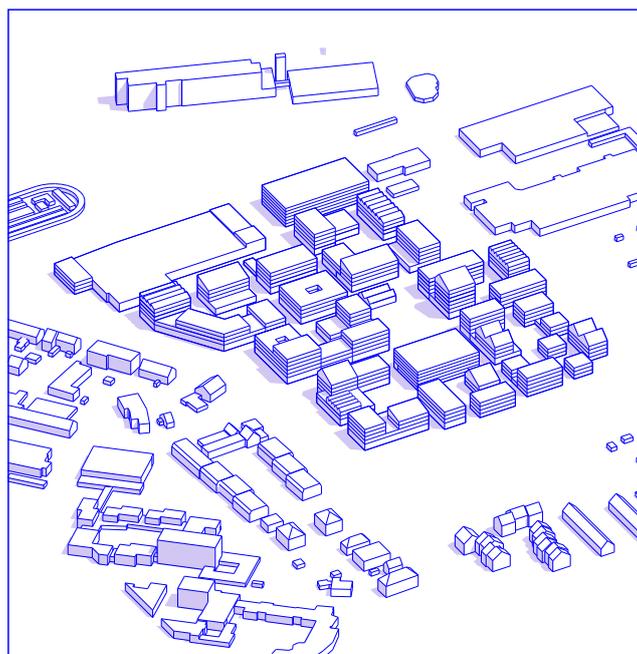
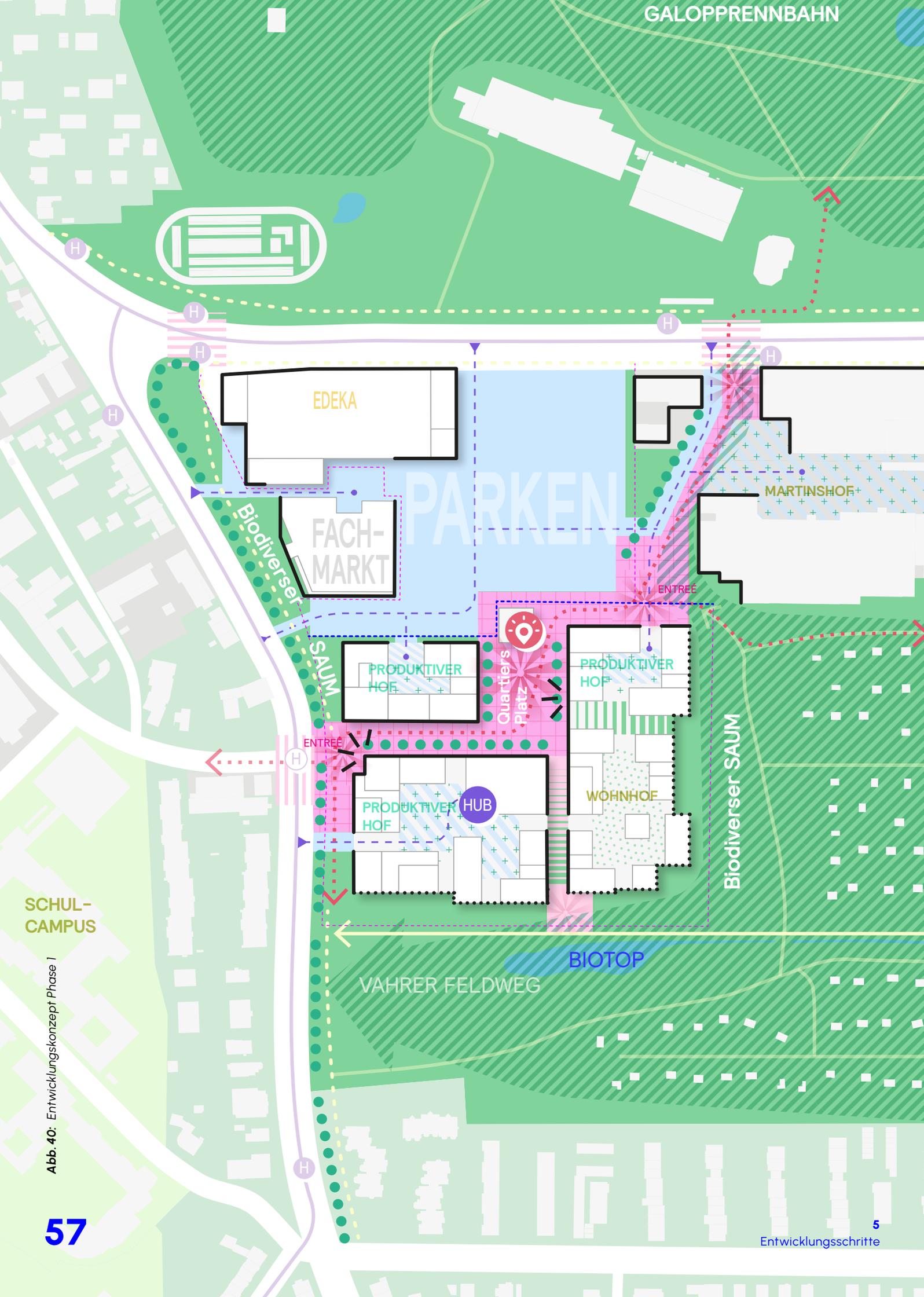


Abb. 39: Isometrie Phase 2



SCHUL-CAMPUS

Abb. 40: Entwicklungskonzept Phase 1



Abb. 41: Rahmenplanung Phase 1

# Mobilitätskonzept Phase 1

In der Phase 1 erfolgt die Erschließung des südlichen Bauabschnitts über die Georg-Gries-Straße und die Vahrer Straße. Ein Mobilitätshub im nördlichen Bauabschnitt ist in dieser Phase noch nicht vorgesehen. Die Fläche im Norden dient vorerst dem motorisierten Individualverkehr (MIV) für den neuen Nahversorger. Die Zufahrt zu den Parkplätzen erfolgt über die Vahrer Straße, die Ludwig-Roselius-Allee und die Georg-Gries-Straße. Die Anlieferung des Nahversorgers erfolgt über die Vahrer Straße.

Die fuß- und radläufige Querung durch das neue Quartier ist bereits mit dem südlichen Bauabschnitt möglich, da sich die entsprechende Verbindung innerhalb dieses Abschnitts befindet.

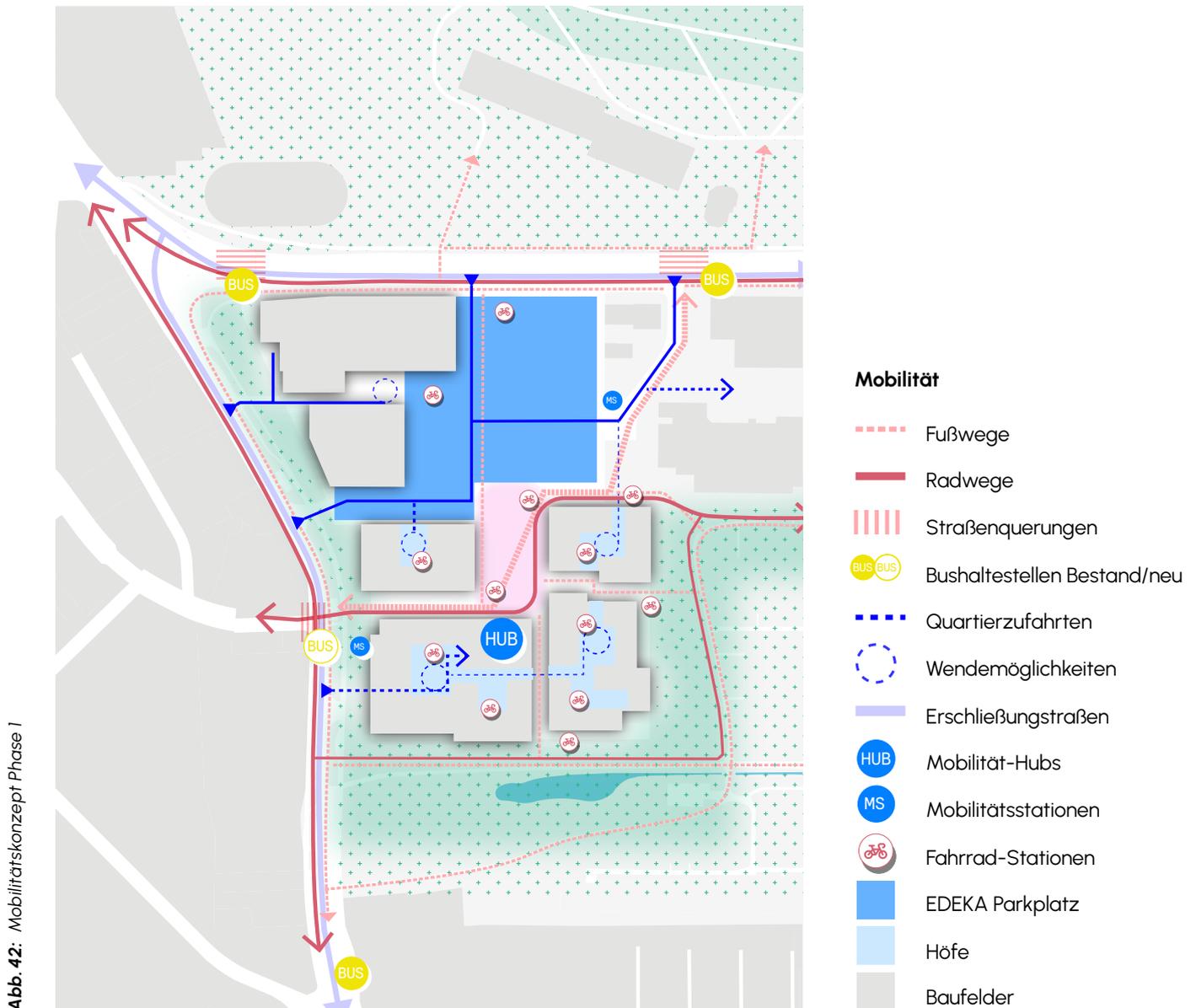


Abb. 42: Mobilitätskonzept Phase 1

# Kennwerte Phase 1

## Phase 1

Öffentliche Grünflächen	12.400 m <sup>2</sup>
Öffentliche Freiflächen (inkl. Fuß- und Radwege)	7.000 m <sup>2</sup>
Öffentliche Verkehrsflächen (MIV)	400 m <sup>2</sup>
Baufelder	32.000 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>51.800m<sup>2</sup></b>
<b>GRZ</b>	<b>0,7</b>
<b>GFZ</b>	<b>1,8</b>

Abb. 43: Freiraum Flächenbilanz 1. Phase



# Nutzungsbilanz Phase 1

Die Flächennutzungsbilanz in der ersten Phase zeigt die Mischung und Aufteilung eines gemischt genutzten Quartiers sowie die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Von Nordosten in Richtung Südwesten erstrecken sich urbane Produktion, Gewerbe- und Büroflächen bis hin zu überwiegend wohnwirtschaftlich genutzten Bereichen. In der ersten Phase ist der nördliche Bereich geprägt vom Vollsortimenter EDEKA, den dazugehörigen Stellplatzflächen, sowie dem Fachzentrum.

## Phase 1

Gewerbe (inkl. Büro und Produktion)	34.426 m <sup>2</sup>	60%
Wohnen	23.320 m <sup>2</sup>	40%
<b>Gesamt</b>	<b>57.746 m<sup>2</sup></b>	

<b>Anzahl Wohneinheiten</b>	<b>233</b>
<b>Anzahl Stellplätze</b>	<b>261</b>

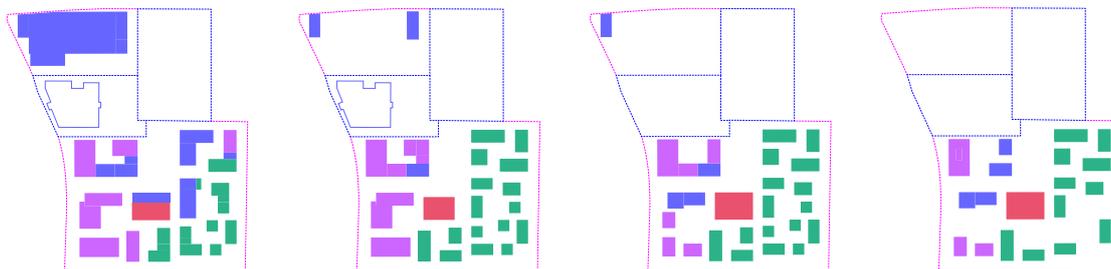
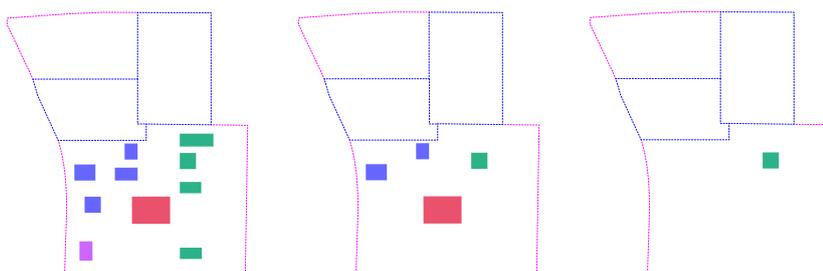


Abb. 44: Nutzungsverteilung



### Flächenbilanz: BGF

- Urbane Produktion
- Kleingewerbe, Dienstleister, Kultur-/Soziale Infrastruktur
- Wohnen
- Mobilität

## 5.3

# Option: Schulstandortentwicklung

Zur Deckung des prognostizierten schulischen Bedarfs im Stadtteil Bremen-Sebaldsbrück wurde eine standortbezogene Variantenuntersuchung für eine 4-zügige bzw. 6-zügige Oberschule im Plangebiet durchgeführt. Diese basiert auf der städtebaulichen Gliederung des Rahmenplanes und Integration der Schule auf einem Baufeld innerhalb der räumlichen Ordnung um eine Realisierung nach fortgeschrittenem Planungsstand des Quartiers zu ermöglichen.

Die Prüfung einer sechszügigen Oberschule ergab aufgrund der räumlich-funktionalen Restriktionen des Areals keine günstige Realisierungsoption. Ein vierzügiger Schulcampus stellt hingegen – trotz begrenzter Flächenverfügbarkeit – eine grundsätzlich integrierbare Nutzungseinheit innerhalb des neu entwickelten Quartiers dar.

Die Verortung des Schulstandorts erfolgt im südöstlichen Randbereich, angrenzend an die Vahrer Straße, wodurch sowohl stadträumliche Anbindung als auch funktionale Synergien mit dem öffentlichen Raum ermöglicht werden. Die zugehörigen schulischen Freiflächen sind teilweise als multicodierte Nutzungsflächen in den zentralen Quartiersplatz eingebunden. Ergänzend dazu werden Freiraumqualitäten auf den Dachflächen der Bildungsbauten geschaffen, um den Anforderungen an ein zukunftsorientiertes, kompaktes Schulkonzept innerhalb verdichteter urbaner Strukturen zu entsprechen.

Die Prüfung stellt eine weitere Option für die Entwicklung des Areals dar. Die tatsächlichen Bedarfe und Realisierungschancen werden im Dialog zwischen Flächeneigentümer und der Stadt Bremen weiter erörtert.

Abb. 45: Isometrie Schulstandortentwicklung

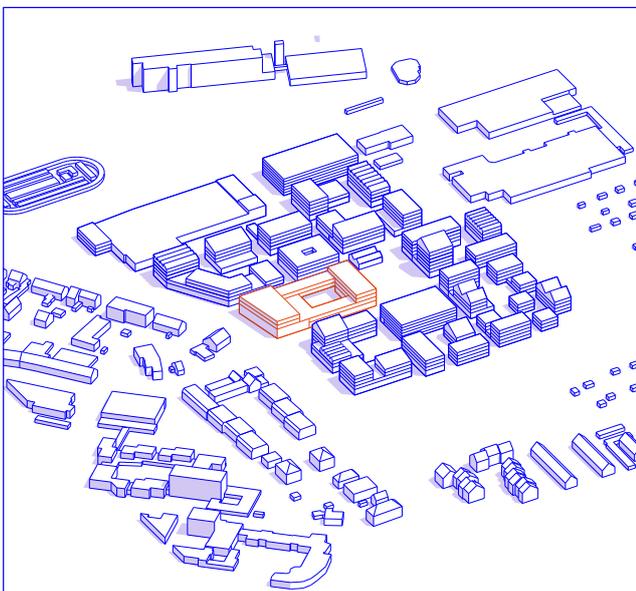
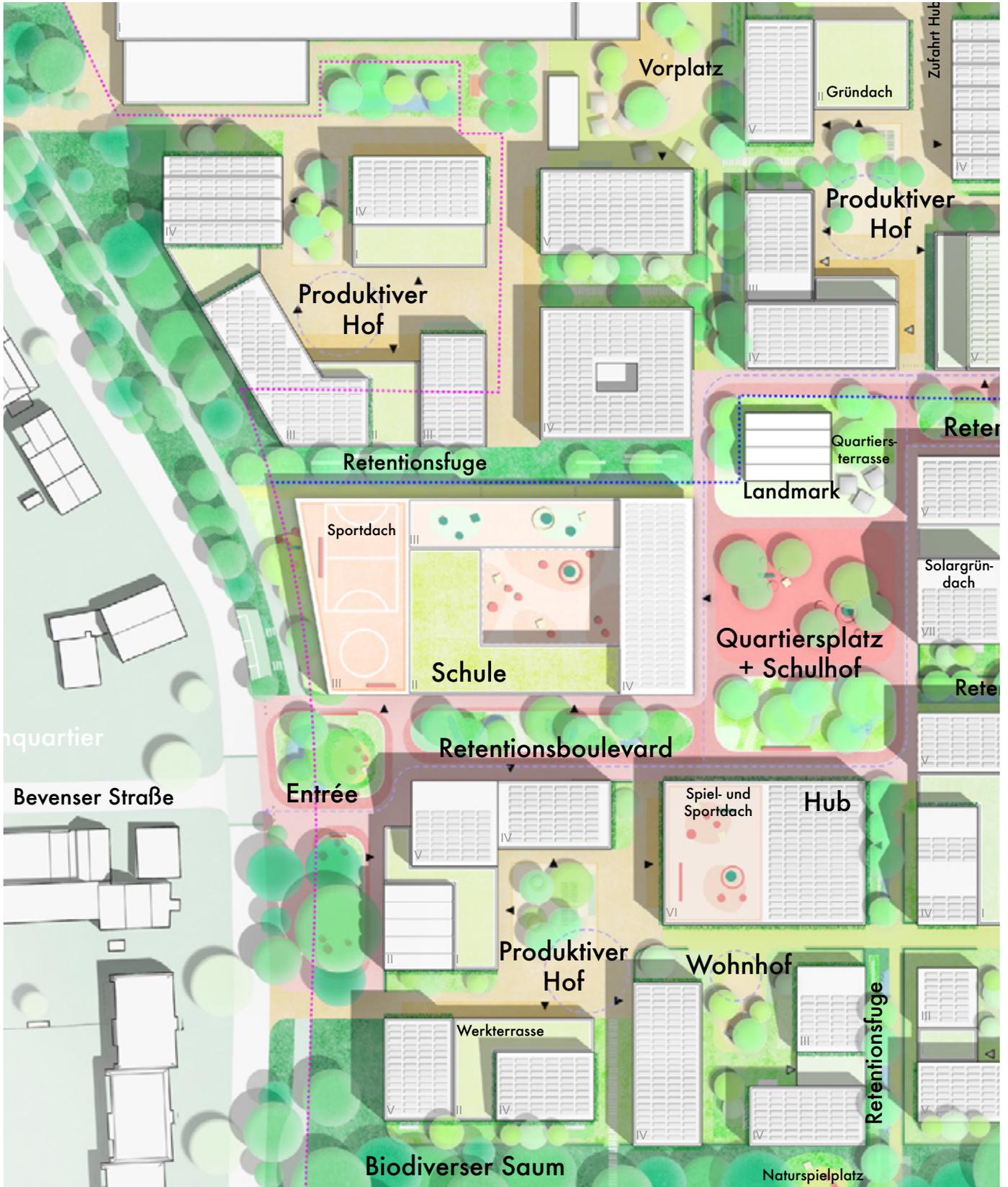


Abb. 46: Strategie 2 - Raumkanten und Öffnungen der Blockstrukturen



6.1	<b>Beteiligungsformate</b> zur Entwicklung der Alten Süßwarenfabrik	<b>65</b>
6.2	<b>Online Beteiligungsverfahren (DIPAS)</b>	<b>66</b>
6.3	<b>Öffentlicher Geländespaziergang</b>	<b>68</b>
6.4	<b>Öffentliche Zukunftswerkstatt</b>	<b>70</b>
6.5	<b>Ressortbeteiligung</b>	<b>72</b>

# 6.1

## Beteiligungsformate

### zur Entwicklung der Alten Süßwarenfabrik

Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung der Alten Süßwarenfabrik in Bremen wurde ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren durchgeführt, um frühzeitig fachliche Expertise und die Sicht der Stadtgesellschaft in die Planung einzubeziehen. Ziel war ein tragfähiges, breit akzeptiertes Konzept für ein produktives Quartier.

Die Beteiligung umfasste digitale Beiträge über die Plattform DIPAS, zwei Spaziergänge zur Erfassung von Bedarfen und Potenzialen vor Ort, Workshops mit Verwaltung und Schlüsselakteuren sowie eine Zukunftswerkstatt mit Bürger:innen zur Vertiefung zentraler Themen wie Verkehr, Freiraum und Infrastruktur.

Die Kombination aus digitalen und analogen Formaten sowie die enge Verzahnung von Fachwelt und Öffentlichkeit ermöglichten eine umfassende Perspektivvielfalt – ein wichtiger Baustein für die erfolgreiche Quartiersentwicklung.



Abb. 46: Bestand alte Süßwarenfabrik

## 6.2

# Online Beteiligungsverfahren (DIPAS)

Zwischen dem 29. August und dem 6. Oktober wurde die digitale Beteiligungsplattform DIPAS genutzt, um Hinweise und Kommentare zur bestehenden Situation sowie zur zukünftigen Entwicklung zu sammeln. Insgesamt beteiligten sich 54 Bürger:innen mit konkreten Beiträgen, die thematisch ausgewertet und in die weiteren Planungen eingespeist wurden.

### Stadtbild & Städtebauliche Struktur

**1** Gibt es im Stadtteil Sebaldsbrück für Sie eine klar definierte Ortsmitte? Ja / Nein

Nein



\* 8 Stimmen JA / 20 Stimmen NEIN / 16 Stimmen N/A

**2** Empfinden Sie die gewerblichen/industriellen Gebäude in Sebaldsbrück als charakteristisch für den Ort? Ja / Nein

Ja



\* 18 Stimmen JA / 14 Stimmen NEIN / 22 Stimmen N/A

**3** Haben Sie den Begriff „Produktive Stadt“ im Zusammenhang mit Bremen schon einmal gehört? Ja / Nein

Nein



\* 12 Stimmen JA / 21 Stimmen NEIN / 21 Stimmen N/A

**4** Wofür soll Sebaldsbrück in Zukunft stehen?

- „Ein **modernes urbanes Quartier**, mit einem lebendigen Nutzungsmix und zeitgemäßem Wohnungsangebot. Hemelingen kann eine große Anzahl neuer Bewohner aufnehmen.“
- „**Kultur** - das fehlt so sehr; Ich wünsche mir **Aufenthaltsorte** und Freizeitangebote.“
- „Familienfreundlichkeit, stadtnah aber gemütlich und **sicher für Kinder, Frauen, alte Menschen.**“
- „Für einen Stadtteil, der die gewerblichen Belastungen überwunden hat und im Einklang mit Gewerbe als **attraktiver Wohnstandort** weiterentwickelt wird.“
- „Gutes Wohnen, Naherholung, Arbeiten.“

„Grünraum erhalten, Gemeinschaftsflächen herstellen!“

„Inklusives Bauen & Baugemeinschaften!“

## Nutzung & Funktion

### 1 Welche Nutzungen im öffentlichen Freiraumangebot wünschen Sie sich in Sebaldsbrück?



### 2 Über welche neuen Nutzungen würden Sie sich in ihrer Nachbarschaft freuen?

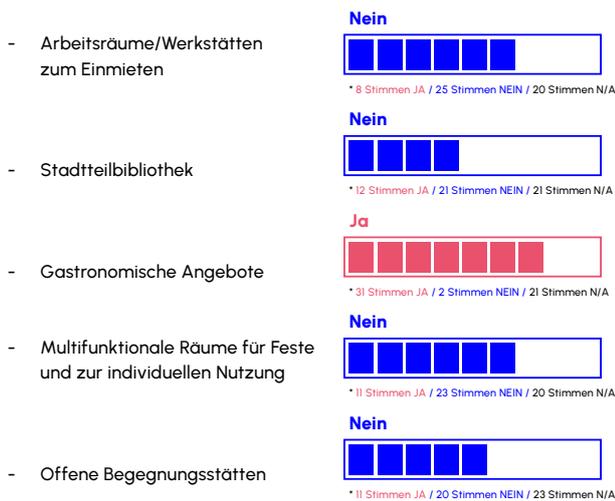


Abb. 48: Auswertung Onlinebeteiligung

„Wir brauchen mehr gastronomische Angebote.“

„Attraktives & günstiges Wohnraumangebot!“

## Fazit:

Das Online-Beteiligungsverfahren lässt die Positionen der Beteiligten Bewohner:innen deutlich erkennen. Zu den Themen Infrastruktur und Nutzungen, gemeinschaftlich genutzten Orten, wurde deutlich der Wunsch nach einem vielfältigen Angebot für alle Generationen geäußert.

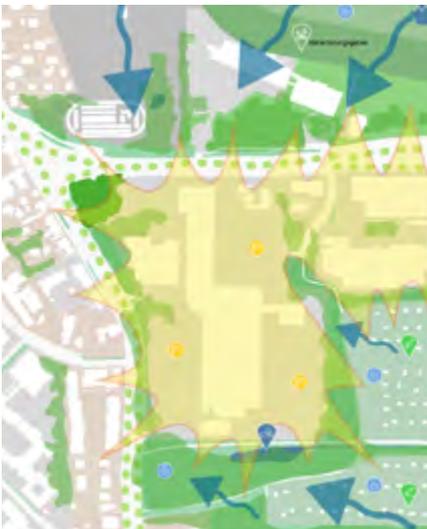
Grünräume und Freiflächen, sollen ebenfalls erhalten, gepflegt und ausgebaut werden, so dass insgesamt ein generationsübergreifendes attraktives Freiraumangebot entsteht. Ebenso soll auf die Biodiversität und Artenvielfalt geachtet werden.

Die Bürger:innen wünschen sich, dass die Verkehrssituation zugunsten der Radfahrenden und Fußgänger:innen verbessert und ausgebaut wird.

# 6.3 Öffentlicher Geländespaziergang

Zur Ermittlung von Qualitäten, Herausforderungen und Bedarfen im Gebiet fand ein öffentlicher Spaziergang mit rund 55–60 Teilnehmenden statt – überwiegend Anwohnende und lokal Engagierte. Dabei wurden insbesondere alltagsnahe Anliegen, Nutzungsbedarfe und individuelle Perspektiven gesammelt. Ergänzend konnten die

Teilnehmenden zu vorbereiteten Fragestellungen mit Hilfe farbiger Karten abstimmen. Diese Methode ermöglichte die Gewinnung eines Stimmungsbilds und die Einbindung lokalen Wissens, das in die Grundlagen- und Bedarfs-ermittlung einfluss.



Bewegen Sie sich auch im Sommer gerne zu Fuß durch Ihre Nachbarschaft?

Ja, das geht gut vs.  
Nein, es ist meistens einfach zu heiß

Nein



\* mehr als die Hälfte stimmen für Nein, es ist oft zu heiß

Bemerken Sie die Temperaturunterschiede an Orten mit hohem Versiegelungsgrad z.B. innerorts und mit niedrigem Versiegelungsgrad bspw. in der Kleingartenanlage?

Ja, natürlich vs.  
Nein, der Unterschied ist mir bislang nicht bewusst gewesen?

Ja natürlich



\* ca. 3/4 Stimmen für „Wäre gut“

## Erläuterung des Standortes

- Kühlende Luftströme von Naherholungsgebiet und Kleingärten
- ein Saum aus vielen Bäumen rund um das Areal
- Schatten durch straßenbegleitende Bäume
- ein Biotop südlich des Areals, welches für Artenvielfalt sorgt und Wasser bei Starkregen aufnehmen kann
- eine enorme Hitzelast auf dem Areal durch die stark versiegelte Fläche

## Weitere Anmerkungen

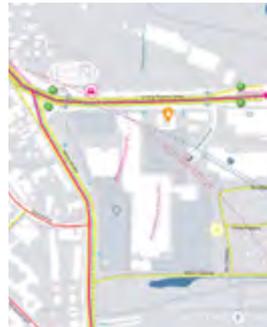
- Akteure, die schon lange etabliert sind, einbeziehen (z.B. Kleingartenvereine)
- Grüne Ecke / Biotope verwahrlost, Ratten, Gestrüpp, Müll (Vahrer Str. und LRA)
- Teich und Gewässer im Süden sind verschmutzt
- Das Leitbild der Schwammstadt wurde angesprochen
- Können mögliche Senken und Retentionsflächen Starkregenereignissen entgegenwirken?
- Was ist mit wechselfeuchten Senken?

- Dachbegrünung, Solar

Abb. 49: Auswertung Öffentlicher Spaziergang



Abstimmung an Station 1  
Foto: Laura Veronese (studiotutura, Berlin)



**Erläuterung des Standortes**

- Buslinie 21, 25, N5
- Hemelingen Bahnhof 35 min. zu Fuß entfernt
- Föhrenstr. Tram-Station 18 min. zu Fuß entfernt
- Anbindung an die Innenstadt sowie zur Autobahn und Fahrzeiten bis Innenstadt
- Erreichbarkeit / Entfernungen der Infrastruktur zu Fuß / mit dem Rad.
- Automobilfrequenz und Anbindung (Innenstadt & Autobahn)

Wie empfinden Sie den Automobilverkehr?



Bewegen Sie sich gerne zu Fuß durch Ihre Nachbarschaft?  
Geht so vs. Ist angenehm



Können bessere Radwegeverbindungen dazu führen, dass Sie das Auto öfter stehen lassen?  
Das wäre toll vs. Nein, Auto ist prima



Fahren sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder privatem Auto in die Stadt?  
ÖPNV vs. Automobil

*Einwand, weil Fahrrad in der Antwort nicht enthalten ist. Mehr Teilnehmerinnen fahren mit Rad oder ÖPNV. Mehr als die Hälfte*

\*Anmerkung bzgl. der Grundschofzufahrt: Zu uneinsichtig: viel Verkehr, Gefahr für die Schulkinder

**Weitere Anmerkungen**

- Barrierewirkung Vahrer Straße, ebenso wie Ludwig- Roselius-Allee
- Diagonale Durchwegung (Südost nach Nordwest) wäre gut
- Wegeverbindung von Grundstück auf Vahrer Feldweg, Möglichkeit der Wiederherstellung
- Fahrradstellplätze notwendig

(gern auch überdacht)

**Fazit:**

Das Interesse der Bürger:innen, ihre Erfahrungen zu teilen und sich aktiv einzubringen, war sehr groß. Neben dem Wunsch nach Freiflächen für unterschiedliche Nutzergruppen wurden gastronomische Angebote, sichere Wegeverbindungen sowie ein modernes Verkehrskonzept mehrfach benannt. In den Gesprächen kamen sowohl grundsätzliche Haltungen als auch detaillierte Hinweise zur Sprache, die den weiteren Planungsprozess

substanziell anreicherten. Die Vorstellung, an der Schnittstelle von Industrie, Gewerbe und Wohnen einen Standort der Produktiven Stadt zu entwickeln, wurde grundsätzlich begrüßt und als zukunftsfähig eingeschätzt.

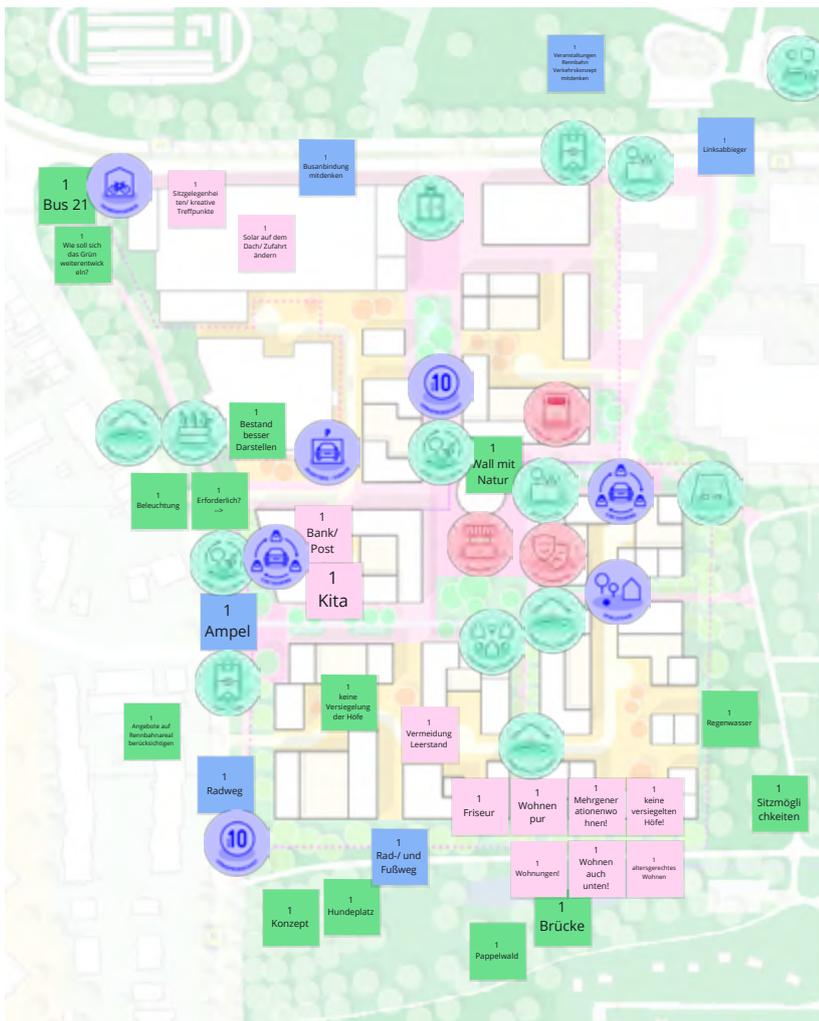
# 6.4 Öffentliche Zukunftswerkstatt

Im Übergang von der Konzept- zur Entwurfsphase wurde auf dem benachbarten Martinshof eine öffentliche Zukunftswerkstatt durchgeführt. Dort wurde zunächst die aktuelle Vorzugsvariante in Form eines Strukturkonzepts vorgestellt und erläutert. Auf dieser Grundlage erfolgte ein vertiefender Austausch an thematischen Stationen zu den Schwerpunkten Verkehr, Freiraum und Nutzung. Am Ende der Veranstaltung wurden die gesammelten Inhalte und Anregungen auf einem großformatigen Bodenplan zusammengetragen und im Plenum gemeinsam diskutiert.

### Fazit:

Die Zukunftswerkstatt zeigte ein hohes Maß an Interesse und Akzeptanz für den vorgestellten Planungsstand. Zudem wurde deutlich, dass die Höhenentwicklung im neuen Quartier ein sensibler Aspekt ist, der in der Folgeplanung verstärkt maßvoll und kontextbezogen berücksichtigt wurde. In den Gesprächen wurden viele spezifische Nutzungswünsche geäußert – etwa zu Nahversorgung, sozialer Infrastruktur und Aufenthaltsqualitäten –, die den Entwurf weiter konkretisierten und auch für spätere Entwicklungsschritte dokumentiert wurden. Die produktive Nutzungsmischung an der Schnittstelle von Wohnen, Gewerbe und Industrie wurde weiterhin als zukunftsfähige Perspektive angesehen.

Abb. 51: Auswertung Zukunftswerkstatt



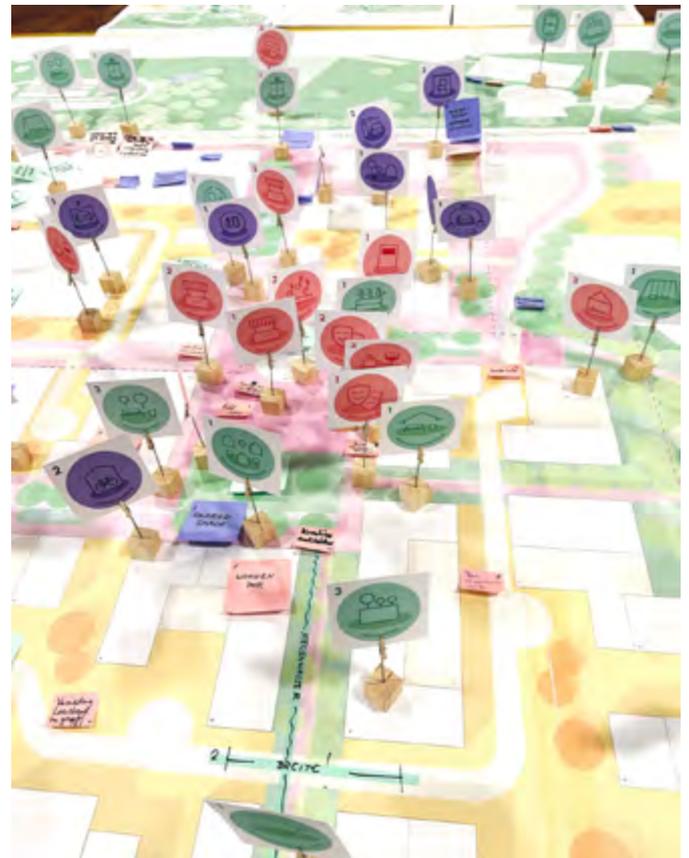


Abb. 52: Zukunftswerkstatt im Martinshof Georg Cries

## 6.5

# Ressortbeteiligung

Im Rahmen der Erarbeitung des Rahmenplans für das Gelände der ehemaligen Süßwarenfabrik in Bremen fand eine enge Zusammenarbeit zwischen dem beauftragten Planungsteam – bestehend aus Studio Futura und dem Octagon Architekturkollektiv – sowie den relevanten Fachbehörden der Stadt Bremen statt. Den Auftakt bildete ein gemeinsamer Geländespaziergang mit Vertreter:innen der beteiligten Behörden. Ziel dieses Ortstermins war die unmittelbare Erkundung und Analyse des Betrachtungsraums. Im Fokus standen dabei insbesondere die bestehende Verkehrsführung, die Qualität und Potenziale der Freiräume sowie die derzeitigen und möglichen zukünftigen Nutzungen des Areals.

Im Verlauf des Verfahrens folgte der erste Verwaltungsworkshop, an dem Personen der Fachreferate aus den Bereichen Mobilität und Stadtentwicklung, Kultur und Soziales, Amt für Soziale Dienste, das Bildungsressort sowie das Wirtschaftsressort mit dem Schwerpunkt Häfen und Transformation teilnahmen. Auch ein Vertreter von Edeka, ein ansässiger Akteure, war beteiligt. Im Workshop wurde zunächst der geplante Ablauf des Rahmenplanverfahrens durch das Planungsteam vorgestellt. Auf Grundlage der Ergebnisse des Geländespaziergangs wurden erste Analysen zu Mobilität, Freiraum, Nutzung sowie eine Kartierung der vorhandenen Potenziale und Defizite im Sinne des Leitbilds der „Produktiven Stadt“ präsentiert. Diese wurden gemeinsam mit den Fachressorts ergänzt, weiterentwickelt und diskutiert. Ziel war es, ein gemeinsames Verständnis der Ausgangslage sowie zentrale Eckpunkte und Anforderungen an die künftige Entwicklung des Areals zu definieren.

Der zweite Workshop, mit einer ähnlichen Teilnehmer:innen Besetzung, diente der Vorstellung und Weiterentwicklung erster städtebaulicher Entwurfsvarianten. Zwei unterschiedliche Konzepte wurden durch das Planungsteam Octagon Architekturkollektiv und Studio Futura präsentiert und in der Runde intensiv diskutiert. Das Ergebnis waren die Fusion der zwei Varianten und weitere Hinweise zur Ausarbeitung.



Abb. 53: Ämterbeteiligung

# Resümee

7.1	Resümee	75
7.2	Ausblick	76

# 7.1

## Resümee

Der vorliegende Rahmenplan definiert ein integratives Entwicklungskonzept für das Areal der ehemaligen Süßwarenfabrik im Bremer Osten – ausgerichtet am Leitbild der „Neuen Orte der produktiven Stadt“. Ziel ist es, einen vormals monofunktionalen Einzelhandelsstandort in ein gemischt genutztes, urbanes Quartier zu transformieren, das Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Versorgung gleichermaßen berücksichtigt und räumlich miteinander verknüpft.

Grundlage der Planung war eine umfassende Analyse, in der Potenziale wie zentrale Lage, gute Erreichbarkeit und Grünraumanschlüsse ebenso deutlich wurden wie Defizite – darunter versiegelte Flächen, ökologische Altlasten und trennende Infrastrukturen. Die geplante Entwicklung setzt auf die Öffnung und Vernetzung des bislang abgeschotteten Areals mit dem umliegenden Stadtraum und legt besonderen Wert auf sozialräumliche Qualitäten und klimagerechte Lösungen.

Der städtebauliche Entwurf organisiert das neue Quartier über eine klare Grundstruktur: Vier übergeordnete Baufelder – als robuste Bausteine mit unterschiedlichen Nutzungsprofilen – gliedern das Areal. Sie werden durch eine zentrale Freiraumachse und ergänzende Wegeverbindungen miteinander verknüpft. Öffentliche Plätze an den Rändern und in der Mitte bilden markante Adresspunkte und fördern Orientierung sowie Austausch. Die Bebauung staffelt sich in ihrer Höhe abgestuft: höhere Gebäude an den Hauptachsen, kleinteiligere Strukturen zur Nachbarschaft. Ein starkes Grün- und Freiraumsystem übernimmt dabei zentrale Funktionen für Aufenthaltsqualität, Mikroklima und Wassermanagement.

Funktionale Durchmischung, Maßstäblichkeit, Flexibilität und Klimaresilienz sind die leitenden Prinzipien. So entstehen Räume für urbanes Wohnen, wohnverträgliches Gewerbe, soziale Einrichtungen und gemeinschaftliche Nutzungen – ergänzt durch eine autoarme Mobilitätsstruktur. Mobility Hubs an strategisch günstigen Positionen bündeln den ruhenden Verkehr und schaffen im Inneren des Quartiers mehr Raum für Fuß- und Radverkehr, produktive Höfe und öffentliche

Aufenthaltsflächen. Diese Struktur ermöglicht einen vielfältigen Nutzungsmix bei gleichzeitig hoher gestalterischer und funktionaler Klarheit.

Besondere Bedeutung kommt dem kooperativen Planungsprozess zu: Über ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren wurden Stadtgesellschaft, Verwaltung und Vorhabenträger eng eingebunden. Digitale Formate wie die Plattform DIPAS, öffentlich begleitete Geländespaziergänge sowie eine Zukunftswerkstatt schufen Zugänge für Bürger:innen, ihre Perspektiven, Bedarfe und Ideen einzubringen. In parallel laufenden Fachworkshops mit der Verwaltung und den Eigentümer:innen wurden planerische Ziele konkretisiert, Nutzungskonzepte abgestimmt und Zielbilder geschärft.

Die enge Verzahnung von Fachplanung, Verwaltung, zivilgesellschaftlichem Input und unternehmerischen Interessen hat zur Entwicklung eines tragfähigen Rahmenplans beigetragen, der unterschiedliche Perspektiven sichtbar macht und auf komplexe Anforderungen reagiert. Der Einsatz dialogischer Formate, die Arbeit mit städtebaulichen Szenarien und kontinuierliche Rückkopplungen zwischen den Akteursgruppen erwiesen sich dabei als hilfreich, um zentrale Fragestellungen – etwa zu Klimaanpassung, sozialer Mischung, wirtschaftlicher Umsetzbarkeit und funktionaler Ausgewogenheit – frühzeitig zu adressieren und planerisch weiterzuentwickeln.

## 7.2 Ausblick

Der bisherige Planungsprozess unter Einbindung der Öffentlichkeit hat gezeigt, dass eine kooperative Planungsweise der Qualität auch im kompakten Bearbeitungszeitraum zuträglich ist. So konnten unterschiedliche Anforderungen und Perspektiven zusammengeführt und in ein konsistentes Konzept überführt werden.

Auf Grundlage des städtebaulichen Rahmenplans wird in Folge ein neuer Bebauungsplan für das Areal erarbeitet. Parallel dazu ist eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich, für die der Aufstellungsbeschluss bereits am 15. Juli 2021 durch die zuständige Deputation gefasst wurde. Zur Überführung des Entwurfs in einen Bebauungsplan sind weitere städtebauliche Schärfungen und Festlegungen zu Nutzungskriterien notwendig. In Abstimmungen zwischen der Stadt Bremen und den Vorhabenträgern werden diese konkretisiert.

Der weitere Prozess bis zum fertigen Bebauungsplan mit gültigem Baurecht erfordert zusätzliche Planungsschritte und wird noch Zeit in Anspruch nehmen. Dank des kooperativen Ansatzes sind jedoch die Weichen für einen zügigen Verlauf und die Realisierung der ersten Phase des Projekts gestellt. Zwischenüberschriften, Info-boxen) oder eine Visualisierung (z. B. Ablaufgrafik zum Prozess) erstellen.

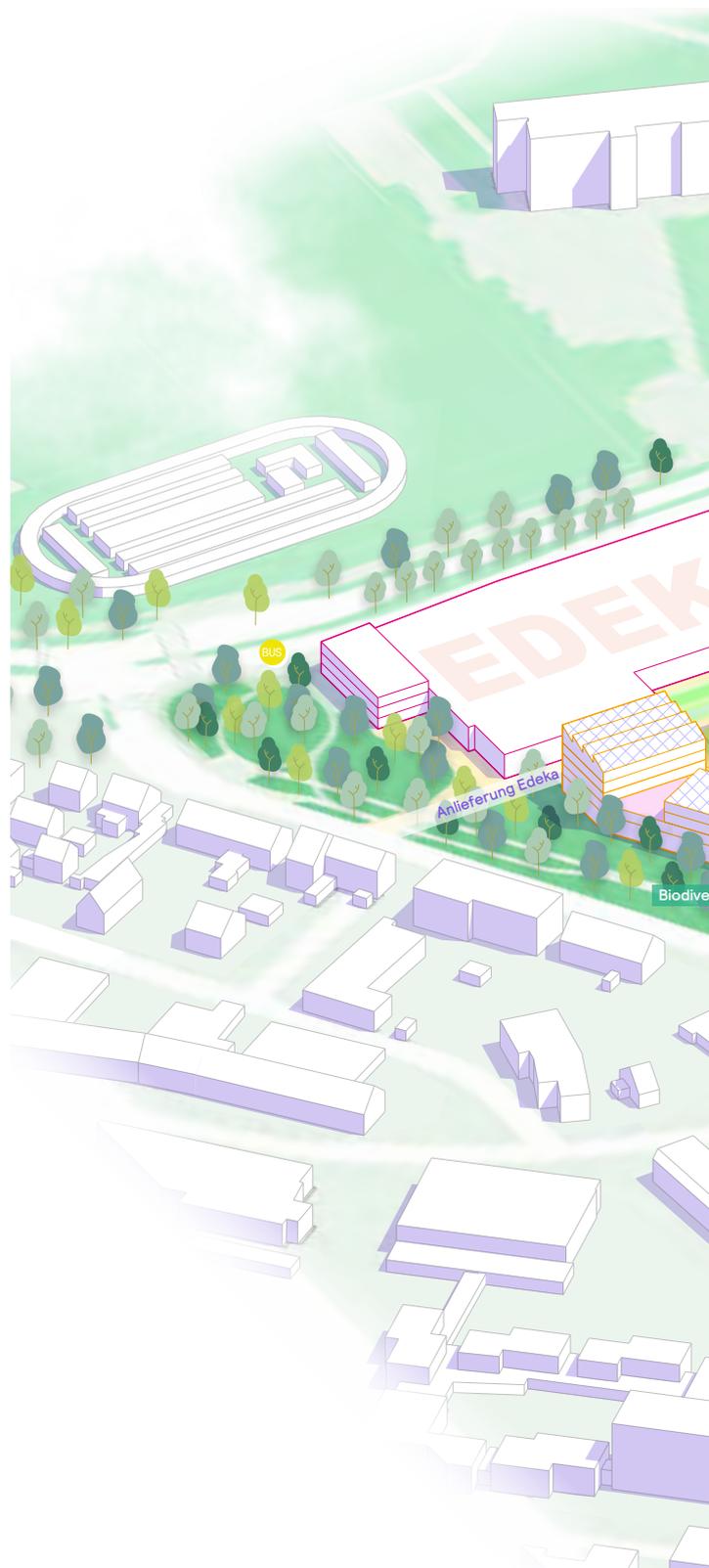
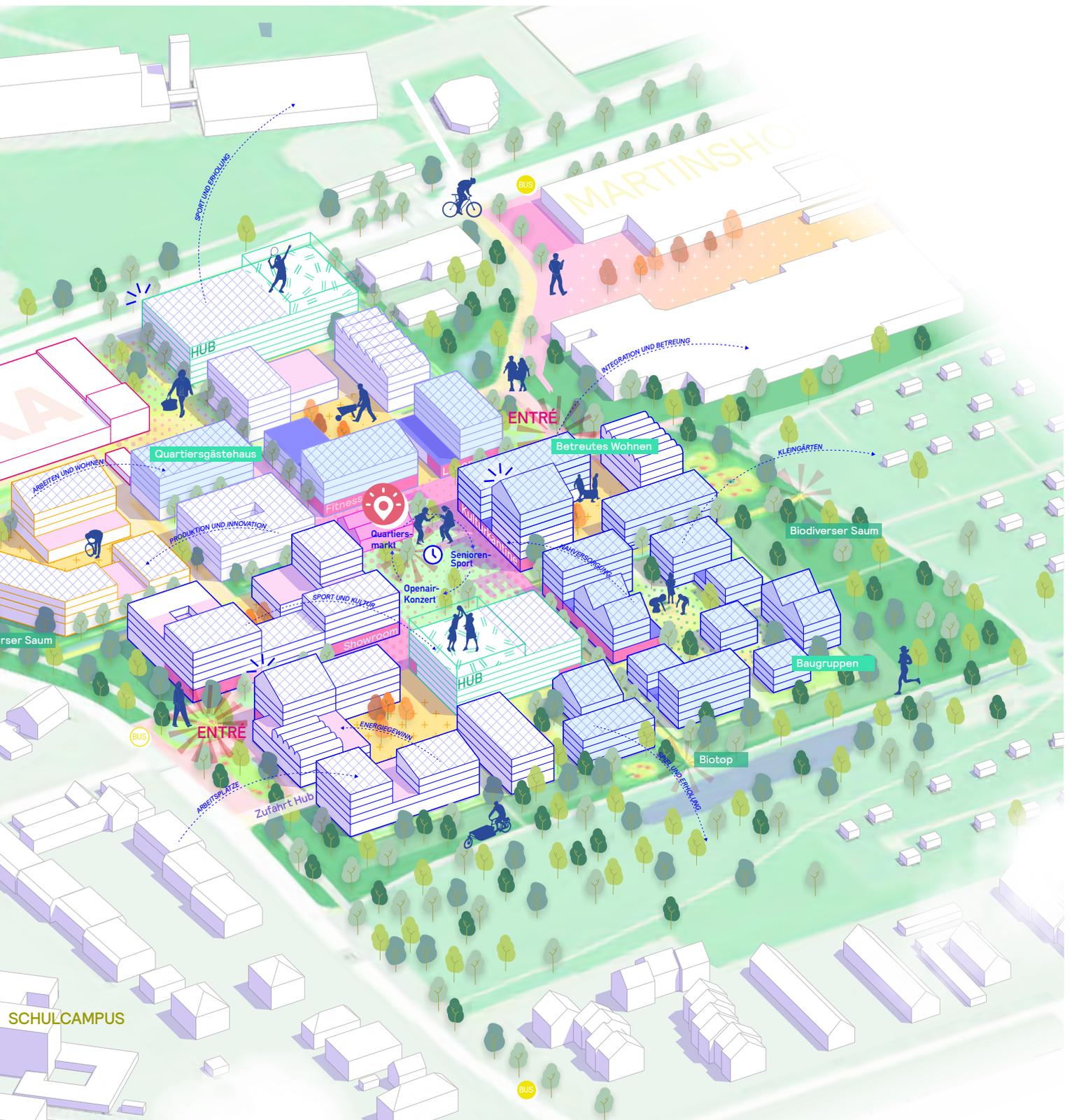


Abb. 54: Axonometrie städtebauliche Rahmenplanung



# Verzeichnis

8.1	Abbildungsverzeichnis	79
-----	-----------------------	----

# 8.1

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Luftbild Alte Süßwarenfabrik (Blick aus Osten)

Quelle: SBMS

Abb. 2: Bodennahe Temperaturen °C um 4 Uhr morgens

Quelle: Bremer Klimaanalyse - Umweltconsulting GmbH

Abb. 3: Zeitplan Rahmenplanung

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 4: Betrachtungsraum

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 5: Betrachtungsraum Bestand Schwarzplan

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 6: Historische Entwicklung

Quelle: Open Data, Landesamt Geoinformation Bremen

Abb. 7: Rennbahnentwicklung

Quelle: Plangrundlage WEST8 Urban Design

Abb. 8: Eigentüme:innenverhältnisse

Quelle: Grafik Octagon auf Grundlage Karte der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Abb. 9: Nutzungen

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 10: Freiraum

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 11: Mobilität

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 12: Defizite

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 13: Potenziale

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 14: Räumliche Verknüpfungen

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 15: Strategie zur Entwicklung von neuen Orten der produktiven Stadt

Quelle: Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa / Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau - [https://www.bremen-innovativ.de/wp-content/uploads/2023/03/FINAL-Broschuere\\_NOPPS\\_Web-mit-Lesezeichen-003.pdf](https://www.bremen-innovativ.de/wp-content/uploads/2023/03/FINAL-Broschuere_NOPPS_Web-mit-Lesezeichen-003.pdf)

Abb. 16: Urbane Produktion fördern und bewahren

Quelle: ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Abb. 17: Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030

Quelle: Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau - [www.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de)

Abb. 18: Bremer Standard

Quelle: Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau - [www.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de)

Abb. 19: Handlungsschwerpunkte

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 20: Konzept Phase 2

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 21: Schwarzplan

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 22: Strukturplan

Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 23: Konzeptschnitt

Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 24: Städtebau und Lageplan

Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 25: Modell

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 26: Mobilitätskonzept

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 27: Nutzungsverteilung

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 28: Vielfältiges Nutzer:innen Angebot

Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 29: Freiraumkonzept  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 30: Klimamanagement  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 31: Axonometrie  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 32: Quartiersbausteine  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 33: Erdgeschossplan  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 34: Flexibilität  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 36: Nord Süd Schnitt  
Quelle: studiofutura

Abb. 35: Ökologische Flächenaktivierung  
Quelle: studiofutura

Abb. 37: Nachhaltige Bauweise  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 38: Freiraum Flächenbilanz  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 39: Nutzungsverteilung  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 40: Phasierungskonzept  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 41: Isometrie Phase 1  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 42: Isometrie Phase 2  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 43: Entwicklungskonzept Phase 1  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 44: Rahmenplanung Phase 1  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv / studiofutura

Abb. 45: Mobilitätskonzept Phase 1  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 46: Freiraum Flächenbilanz 1. Phase  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 47: Nutzungsverteilung  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 48: Isometrie Schulstandortentwicklung  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 49: Strategie 2 - Raumkanten und Öffnungen der Blockstrukturen  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 50: Bestand alte Süßwarenfabrik  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 51: Auswertung Onlinebeteiligung  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 52: Auswertung Onlinebeteiligung  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 53: Auswertung Öffentlicher Spaziergang  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 54: Auswertung Öffentlicher Spaziergang  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 55: Auswertung Zukunftswerkstatt  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 56: Zukunftswerkstatt im Martinshof Georg Gries  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 57: Ämterbeteiligung  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv

Abb. 58: Axonometrie städtebauliche Rahmenplanung  
Quelle: Octagon Architekturkollektiv



