

NIEDERSCHRIFT Nr.: 21/S und 19/S

über die gemeinsame öffentliche Sondersitzung städtischen Deputationen
Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft

am **Mittwoch, 07.06.2017, um 16.05 Uhr**

21. Sitzung in der 19. Legislaturperiode (WAH)

19. Sitzung in der 19. Legislaturperiode (UBVSEL)

Sitzungsbeginn: 16.05 Uhr

Sitzungsende: 18.05 Uhr

Anwesend:

Vertreter des Senats

Herr Senator Günthner

Herr Senator Dr. Joachim Lohse

Deputation für WAH

Herr Ralf Behrend

Frau Birgit Bergmann

Herr Robert Bücking

Herr Mustafa Güngör

Herr Andreas Kottisch

Herr Max Liess

Herr Dr. Volker Redder

ab 17:30 Frau Lencke Steiner

Frau Valentina Tuchel für Herrn
Reinken

Frau Alexandra Werwath

Deputation für UBVSEL

Herr Rainer W. Buchholz

Herr Robert Bücking

Frau Silvia Neumeyer

Herr Jürgen Pohlmann

Herr Ralf Saxe

Herr Detlef Scharf

Frau Anja Schiemann für Herrn Jens Crueger

Herr Sükrü Senkal

Frau Heike Sprehe

Herr Heiko Strohmann

Als Gastdeputierte

Herr Jan Saffe

Herr Frank Imhoff

Von den Verwaltungen

Herr Brunßen

Herr Cordßen

Herr Eickhoff

Frau Freiheit

Frau Staatsrätin Friderich

Frau Gerken

Herr Imholze

Herr Kotte

Herr Dr. Kühling

Frau Kulmann

Herr Polzin

Herr Poppinga

Frau Prof. Dr. Reuther

Herr Sengstake

Herr Staatsrat Siering

Herr Stolle

Herr Viering

Frau Zimmermann

Gäste

Herr Haustein (WFB)

Abg. Pohlmann eröffnet die gemeinsame öffentliche Sondersitzung der städtischen Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft sowie für Wirtschaft, Arbeit und Häfen – öffentlicher Teil.

TOP 1 Genehmigung der Tagesordnung

Beschluss:

Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

TOP 2.1 Bremen Innenstadt 2025 - Stand der Projektumsetzung

Vorlage Nr. 19/364-S WAH / 19/281-S UBVSEL

Frau Prof. Dr. Reuther und **Herr Dr. Kühling** stellen die beigefügte Präsentation vor (Anlage 1).

Herr Dr. Kühling führt aus, dass es eine bedeutende Neuerung für das Konzept Bremen Innenstadt 2025 gewesen sei, den Betrachtungsraum über den Kern hinaus zu erweitern und Nachbargebiete wie Bahnhofsvorstadt, Überseestadt und Neustadt einzubeziehen.

Neben großen (Immobilien-)Projekten wie den Neubauten der Bremer Landesbank, von Kühne & Nagel oder der Markthalle 8 / Manufactum gelte es auch Projekte zu begleiten, die für das Funktionieren der Innenstadt sorgen. Hierzu zählen etwa Marketingprojekte und die Digitalisierung der Innenstadt (Freies W-Lan), aber auch Straßenraumgestaltungen, Ausschilderungen oder die Beleuchtung. Ein weiterer Punkt sei die Öffnung besonderer Orte und Räume wie an der Baumwollbörse und am Jacobs-Haus. Besonders begrüßt er die Anträge für die Verlängerung der BIDs Sögestraße und Ansgariquartier.

Frau Prof. Reuther führt weiter aus, mittelfristig werde das Sparkassenareal angesichts seiner Funktion und Lage in der Innenstadt ein wichtiger städtebaulicher Baustein sein. Das Areal habe großes Gewicht für die Stadtentwicklung, daher werde ein Verfahren entwickelt, um allen seinen Funktionen gerecht zu werden. Wesentlicher Gegenstand der Profilentwicklung werde das Nutzungskonzept mit einer angemessenen Erschließung sein.

Die von der Baudeputation beschlossene Stärkung der innerstädtischen Wohnfunktion werde aktuell in der Entwicklung des Stephaniviertels deutlich, die das Stadtbild neu prägen und ein starkes Wohnprofil mitbringen.

Weitere räumliche Schwerpunkte stellten das Faulenquartier/Bahnhofsvorstadt mit den Themen Fernbusterminal, Breitenweg als Verkehrsachse oder der Diskomeile und die Alte Neustadt mit der Qualifizierung öffentlicher Räume vor dem Hintergrund des Hochwasserschutzes sowie eine zukünftige zusätzliche Weserquerung als Verbindung der

Grünanlagen beider Weserseiten dar.

Abschließend führt sie aktuelle Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum an, die unter anderem die neue Fußgängerzone in der Knochenhauerstraße und die Neuorganisation des Parkens umfassen.

Dep. Dr. Redder bemängelt die relative Ungenauigkeit in der Fortschrittsanzeige einzelner Maßnahmen in der Vorlage, die im Übrigen Aussagen über den Lloyd-Hof vermissen lasse.

Abg. Bücking verdeutlicht, der Gedanke, die Innenstadt über den eigentlichen Innenstadtkern hinaus zu betrachten und Nachbarquartiere in das Konzept zu integrieren, habe sich bewährt. Es eröffne Optionen, Synergien zu schöpfen und erweise sich als grundsätzlich tragfähige Überlegung für die Stadtentwicklung. Dies werde sich auch am Beispiel der Entwicklung des Sparkassenareals zeigen. Damit werde das Faulenquartier mittelfristig eine neue Rolle gewinnen. Er begrüße daher die Leitidee, auch wenn die Innenstadt als der Entwicklungsort von Einzelhandelsflächen damit in den Hintergrund rücke. Vermutlich werde es vielfältige, differenzierte Projekte mit einem Einzelhandelsanteil geben, doch spielte dieser dann nicht mehr die dominante Rolle; seiner Beobachtung nach begrüße die Bevölkerung dies durchaus.

Abg. Pohlmann dankt für die gelungenen Vorlagen und ergänzenden Vorträge, die die Potenziale gut beschreiben. Vermisst habe er Ausführungen hinsichtlich der Entwicklung von Woltmershausen, dessen Potenziale noch brach liegen würden und dessen städtebauliche Entwicklung angesichts der Wasserlage und Innenstadtnähe vorangetrieben werden sollte.

Herr Dr. Kühling antwortet in Richtung des Dep. Dr. Redder, die Darstellungsform sei mit Blick auf eine schnelle Orientierung zum aktuellen Sachstand gewählt worden. Zur Ausschreibung des Lloyd-Hofes sei zunächst das Interessenbekundungsverfahren durchgeführt worden; die Ausschreibungsfrist für die interessierten Unternehmen laufe noch bis zum 16.06.2017; anschließend würden die Angebote bewertet.

Abg. Saxe führt aus, dass mit den dargestellten Maßnahmen eine hohe Aktivität – auch unter Beteiligung privater Akteure – in der Innenstadt belegt sei. Problematisch sehe er die Organisation des Parkens in der Innenstadt, das mit den bestehenden Parkhäusern in dieser Form heute so nicht noch einmal gestaltet werden würde. Er regt an, die Themen Parkraum und Parkraumbewirtschaftung tiefer zu beleuchten, vielleicht sogar Visionen zu entwickeln, die Innenstadt von Parkplatzsuchverkehr und zentralem Parkraum freizuhalten.

Als weitere zentrale Fragen sehe er die Entwicklungen um den Fernbusterminal, die in

der Summe insgesamt zu lange dauerten sowie die trennende Wirkung der Martinistraße.

Senator Dr. Lohse begrüßt, dass die Leitidee, die Innenstadtentwicklung über ihren Kern hinaus auszudehnen, inzwischen als unstrittig in der Diskussion angekommen zu sein scheine. Ein zweiter bedeutender Aspekt des Konzeptes sei es, neben der Immobilienentwicklung auch die Wegebeziehungen zwischen den Stadträumen zu attraktiveren.

Sicherlich müsse in den Maßnahmen um die Fußgängerzone Knochenhauerstraße nachgebessert werden, entscheidend sei aber, dass diese Fußgängerzone einvernehmlich eingerichtet werden konnte.

Die Martinistraße solle funktional weiter entwickelt werden, auch in Übereinstimmung mit Kammern und Unternehmen, lediglich zur Gestaltung sei noch kein Konsens hergestellt.

Für die Parkraumentwicklung eröffne die Neugestaltung des Sparkassenareals Möglichkeiten, das Parken zu dezentralisieren.

Abg. Buchholz fragt, wann mit einem Gutachten zur Parkraumbewirtschaftung zu rechnen sei. **Senator Dr. Lohse** bemerkt hierzu, dass es in den letzten Monaten eine Reihe von tiefgreifenden Entwicklungen gegeben habe, wie beispielsweise der unerwartete Fortgang der Sparkasse, die zu Verzögerungen geführt haben.

Herr Polzin führt weiter aus, Untersuchungsgegenstand und Zielrichtung des Gutachtens zur Parkraumbewirtschaftung seien auf den Seiten 44/45 der Vorlage dargestellt. Voraussichtlich werde das Gutachten noch in diesem Jahr der zuständigen Deputation vorgestellt. Untersuchungsgegenstände seien unter anderem die Entwicklung einer einheitlichen Tarifierung sowie Möglichkeiten der Parkraumsteuerung über Tarife. Ein weiteres Gutachten zur Standortfrage von Parkhäusern befinde sich in Vorbereitung; dieses zielen auf die Standorte Katharinenklosterhof und Mitte und deren Entwicklungsmöglichkeiten für den Einzelhandel und den Auswirkungen zusätzlicher Einzelhandelsflächen auf den Parkraumbedarf; dieses Gutachten erwarte er für nächstes Jahr.

Das Fernbusterminal sei ein kompliziertes Projekt mit komplexen Eigentumsverhältnissen. Parallel zu den Verhandlungen werde ein Bebauungsplanverfahren vorbereitet. Zu den vorbereitenden Arbeiten gehörten noch eine verkehrstechnische Untersuchung und ein Wertgutachten. Inzwischen habe man sich auch auf ein gemeinsames Architekturkonzept für ein Hotel, ein Parkhaus und das Fernbusterminal verständigt.

Abg. Saxe bemerkt mit Bezug auf die Martinistraße, etwaige Provisorien müssten auch attraktiv gestaltet werden, sodass sie auch angenommen würden; diesbezüglich sei die Knochenhauerstraße ein Negativbeispiel.

Beschluss:

1. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Bericht zum Stand der Projektumsetzung in der Bremer Innenstadt zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Bericht zum Stand der Projektumsetzung in der Bremer Innenstadt zur Kenntnis.

TOP 2.2 Bremens Innenstadt kann mehr!

Antrag der Fraktion der CDU vom 8. November 2016 (Drucksache 19/404 S)

Vorlage Nr. 19/357-S WAH / 19/275-S UBVSEL

Abg. Strohmann bedauert, dass den Antrag seiner Fraktion nicht angenommen werde. Er habe aber inzwischen den Eindruck gewonnen, dass die Koalition die Interessen der Innenstadt mit einem anderen Bewusstsein angehe und entsprechend konkreter agiere; insofern sei die Ablehnung zu verschmerzen.

Beschluss:

1. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Bericht zum Antrag der Fraktion der CDU vom 8. November 2016 (Drs. 19/404 S) und die darin enthaltenen Empfehlungen zu den Beschlusspunkten des Antrags zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Bericht zum Antrag der Fraktion der CDU vom 8. November 2016 (Drs. 19/404 S) und die darin enthaltenen Empfehlungen zu den Beschlusspunkten des Antrags zur Kenntnis.
3. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft bitten den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als federführendes Ressort um Weiterleitung dieses Berichtes an die Stadtbürgerschaft und empfehlen der Stadtbürgerschaft, den Antrag der CDU vom 8. November 2016 (Drs. 19/404 S) abzulehnen.

Die Beschlussfassung erfolgt gegen die Stimmen der Vertreter der Fraktion der CDU sowie bei Enthaltung des Vertreters der Fraktion der FDP.

TOP 2.3 Aktueller Sachstand zur Entwicklung des Sparkassenareals am Brill

Vorlage Nr. 19/362-S

Frau Prof. Dr. Reuther erklärt, für die Neuentwicklung des Sparkassenareals werde im nächsten Schritt das geltende Planungsrecht bewertet. Anschließend werde ein neues städtebauliches Konzept entwickelt und dieses mit einem Qualifizierungsverfahren ver-

bunden. Das Vorgehen sei zwischen den Ressorts Bau und Wirtschaft mit der Sparkasse Bremen so verabredet.

Abg. Kottisch begrüßt die Planungen der Sparkasse unternehmerisch als sowohl mutig wie auch richtig.

Abg. Bücking fragt, ob die Sparkasse plane, auf den Standort am Brill komplett zu verzichten.

Abg. Frau Sprehe stellt auf die zeitliche Dimension ab, die sicherlich auch durch die Planungen und den Bau des neuen Sparkassenstandortes im Technologiepark beeinflusst werde. Sie fragt, ob es noch Optionen gebe, das Sparkassenareal mit einer neuen Entwicklung des Lloyd-Hofes zu kombinieren.

Dep. Dr. Redder fragt, ob die Finanzierungszusage der Sparkasse für den Planungsprozess tatsächlich allumfassend gelte bzw. wie es mit Nachträgen aussehe.

Abg. Strohmann fragt nach den stadtplanerischen Wechselwirkungen zwischen den Komplexen Lloyd-Hof und Sparkassenareal.

Frau Prof. Dr. Reuther erklärt, die Sparkasse habe ein Bekenntnis zum historischen Standort Am Brill abgegeben und werde dort weiterhin eine Filiale betreiben.

In Richtung des Dep. Dr. Redder stellt sie fest, über den Kostenrahmen gebe es mit der Sparkasse eine Verständigung, auch hinsichtlich eines städtebauliches Nutzungskonzepts und einer städtebaulichen Qualifizierung. Der Zeitrahmen werde auch durch die erforderlichen Planungsprozesse am Technologiepark beeinflusst; auch dort müsse neues Planungsrecht geschaffen werden.

Herr Dr. Kühling führt weiter aus, dass die Entwicklung am Brill und der Neubau im Technologiepark kommunizierende Prozesse seien. Er habe den Eindruck, dass der Neubau von der Sparkasse mit Nachdruck verfolgt werde, sodass in 3-4 Jahren bereits eine neue Situation vorliegen werde. Eine engere Verzahnung von Lloyd-Hof und Sparkassenareal habe vom Perspektivkreis Ansgariquartier nicht bewertet werden können, aber in einer Nachbewertung sei festgestellt worden, dass die Entwicklung der Komplexe parallel erfolgen könne.

Herr Viering erklärt, dass es einen Kostenrahmen gebe. Es sei mit der Sparkasse aber verabredet worden, dass es im Falle einer unerwarteten Kostensteigerung weitere Gespräche geben werde.

Auf Nachfrage des **Abg. Bücking** zum ersten Punkt auf Seite vier der Vorlage im Zusammenhang mit der weiteren Nutzung des Standortes durch die Sparkasse erläutert **Frau Prof. Dr. Reuther**, dass die Vorlage auf die künftigen Nutzungsbausteine ausgerichtet sei und in der Vereinbarung mit der Sparkasse die Weiternutzung durch die

Sparkasse mitgedacht sei und die Verständigung dies auch umfasse.

Abg. Strohmann sieht einen engen Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Lloyd-Hofes und dem Sparkassenareal. Er befürchtet eine trennende Entwicklung, sofern die Komplexe nicht gemeinsam entwickelt würden, insbesondere vor dem Hintergrund der Bgm.-Smidt-Straße. Ein Brückenschlag ins Stephaniviertel erfordere eine integrierte Entwicklung der Komplexe, andernfalls vererbe Bremen strategische Entwicklungsmöglichkeiten in der Innenstadt, sodass er eine isolierte Betrachtung und Veräußerung des Lloyd-Hofes kritisch sehe.

Beschluss:

1. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

TOP 3.1 Überseestadt

5. Entwicklungsbericht

Vorlage Nr. 19/358-S WAH / 19/280-S UBVSEL

Frau Prof. Dr. Reuther und **Herr Dr. Kühling** stellen anhand beigefügter Präsentationen (Anlage 2) die bisherige und zu erwartende Entwicklung der Überseestadt vor.

Frau Prof. Dr. Reuther betont die besondere Funktion der Überseestadt als größtes städtebauliches Entwicklungsgebiet in Bremen an der Grenze zu Walle und den städtebaulichen Rahmen. Als weiterer Schwerpunkt habe sich der Wohnungsbau mit inzwischen 850 Wohneinheiten und Standorten des 2015 vom Senat beschlossenen Sofortprogramms Wohnungsbau entwickelt; in der Folge müssten nun die soziale Infrastruktur sowie Nahversorgung und Einzelhandel bzw. Dienstleistungen nachgesteuert werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei auch die Investitionen in die öffentlichen Freiräume und Freizeitangebote.

Herr Dr. Kühling fährt mit besonderem Augenmerk auf die erfolgten Unternehmensansiedlungen und Folgeinvestitionen fort. Am Standort Überseestadt seien aktuell bereits über 1000 Unternehmen mit derzeit rund 14900 Arbeitsplätzen angesiedelt. Mit der endgültigen Fertigstellung der Überseestadt würden hier voraussichtlich über 20000 Arbeitsplätzen entwickelt und gesichert werden; des Weiteren seien inzwischen private Investitionszusagen mit einem Volumen von rund 1 Mrd. € bekannt.

Beispielhaft seien die Bremer Vereinbarungen, die es erlaubten, Wohnen und Gewerbe an diesem Standort in einem ausgeglichenen Verhältnis miteinander zu entwickeln.

Langfristig rechne er nach der Entwicklung des südlichen Europahafens und der wei-

teren Wohnprojekte mit rund 10.000 Bewohnern, sodass zusammengenommen dann rund 30.000 Menschen teilweise bzw. dauerhaft in der Überseestadt weilen; dafür müssten Themen wie Verkehr – nach der Sommerpause werde dazu ein Gutachten vorgestellt - und Nahversorgung – inzwischen in einem eigenen Konzept – weitergehend organisiert werden.

Für die Entwicklung der Flächen des südlichen Europahafens sei eine ressortübergreifende Arbeitsstruktur entwickelt worden, um die Prozessentwicklung in einem geordneten Verfahren weiterzuführen.

Abg. Frau Sprehe sieht in der Entwicklung der Überseestadt ein Erfolgsmodell angesichts von zu erwartenden 10000 Bewohnern bzw. 20000 Arbeitsplätzen; die vorgestellten Lösungsansätze zur Bewältigung der Nahversorgungsproblematik begrüße sie. Gespannt sei sie auf die Lösung der Verkehrsprobleme, denn die örtlichen Gegebenheiten machten einen großflächigen Verkehrsabfluss schwierig. Sie bittet, die verkehrspolitischen Sprecher stärker an der Entwicklung zu beteiligen.

Dep. Frau Schiemann vermisst die Integration der Fährverbindung über ein saisonales Angebot hinaus sowie zur Ergänzung des ÖPNV als zusätzliche Verbindung ins Quartier und um die Lage Bremens als Stadt am Fluss zu nutzen bzw. zu stärken. In diesem Zusammenhang sei auch das fehlende Gastronomieangebot am Lankenauer Höft in Woltmershausen bedauerlich; dort müsse unbedingt ein langfristiges gastronomisches Angebot entwickelt werden.

Abg. Saxe stellt eine beeindruckende Entwicklung der Unternehmens- und Arbeitsplatzzahlen fest; interessant in diesem Zusammenhang wäre die Entwicklung der Zahlen über reine Unternehmensverlagerungen hinaus, also bezogen auf neue Arbeitsplätze.

Abg. Bücking sieht den Standort langfristig in einer verkehrlichen Sackgasse, sofern nicht andere Verkehrsträger deutlich gestärkt würden. Dazu müssten auch weitere Querverbindungen des Europahafens und nötigenfalls auch eine Verbindung über den Holz- und Fabrikenhafen in den Blick genommen werden.

Für das Gebiet an der Hafenkante müsse ein Konzept entwickelt werden, welcher Gewerbetyp mit welchen Vorteilen dort angesiedelt werden könne.

Abschließen stellt er die Frage, wie der Großmarkt besser in die Überseestadt integriert werden könne; allerdings sollte er als Ankerpunkt für die Entwicklung dort nicht beseitigt werden.

Abg. Pohlmann unterstreicht den gelungenen Kompromiss zwischen den vielfältigen Interessen von Wohnen, Gewerbe und Bestandsbetrieben. Er betont, dass die Entwick-

lung ohne die Ansiedlung des Großmarktes in der Überseestadt kaum denkbar sei; ohne die Verlagerung des Großmarktes wäre im Übrigen die Realisierung der A281 nicht möglich gewesen. Mit den nächsten Entwicklungsschritten müssten die Themen Nahversorgung und Verkehrskonzept verstärkt angegangen werden.

Abg. Kottisch hält die Verkehrsprobleme an und in der Überseestadt insgesamt für lösbar; die Probleme seien bereits richtig definiert. Grundsätzlich sei die Überseestadt aber ein Modell für Reattraktivierung, Innovation und Weiterentwicklung einer Stadt. In Richtung des Abg. Saxe meint er, dass auch eine endogene Wirtschaftsentwicklung zugelassen werden müsse; die Überseestadt sei ein wichtiger Standort für kleine und mittlere bremische Unternehmen, sich weiterzuentwickeln. Diese Unternehmen brächten außerdem eine größere Standorttreue mit.

Senator Dr. Lohse stellt fest, dass das Verkehrskonzept für die Überseestadt in Arbeit sei. Trotz der bekannt kritischen Haltung im Stadtteil sei auch die Öffnung in Richtung der Nordstraße ein Thema. Für eine weitere Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch eine Straßenbahnanbindung sei die Kosten-Nutzen-Analyse bisher nicht positiv ausgefallen; das Thema werde aber weiter verfolgt und die Deputation entsprechend an den Entwicklungen beteiligt.

Herr Polzin schildert, das Verkehrskonzept werde der Baudeputation voraussichtlich vor den Herbstferien vorgestellt; erste Abstimmungen mit den Beiräten seien bereits erfolgt. Erarbeitet werde eine umfangreiche Analyse der Mängel und Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung einer Fährverbindung und der Stärkung des Radverkehrs und der Aufhebung bestehender Trennwirkungen in allen Richtungen. Die größte Problemlage bringe der nachmittägliche Stau, da die LKW die Rampe auf die B75 in Beschlag nähmen und der nachfolgende Verkehr keine Grünphasen bekomme. Im Ergebnis werde ein Stufenkonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen vorgelegt, deren Finanzierung dann noch abgesichert werden müsse.

Frau Prof. Dr. Reuther erläutert in Richtung der Abg. Schieman, dass eine Fährverbindung Bestandteil der weiteren Entwicklung der Überseestadt sein werde; so sei etwa ein Anleger im Bereich der Weichen Kante vorgesehen. Ein weiterer bedeutender Punkt stellt auf die Entwicklung sozialer Infrastruktur ab, die auch an zentralen Schnittstellen mit Blick auf die Entwicklung im Stephaniquartier erfolgen sollte.

Herr Dr. Kühling gibt in Sachen Großmarkt zu bedenken, dass die Tätigkeiten auf Großmärkten mit speziellen Anforderungen verbunden seien; so müsse das Thema Lärmschutz angesichts der Öffnung um 4:00 Uhr morgens in diesem Zusammenhang weiter entwickelt werden; gleichwohl wäre eine weitere Öffnung dieses Ortes zu prüfen. In Richtung des Abg. Saxe verdeutlicht er, dass in Zusammenarbeit mit der WFB die

Entwicklung der gesicherten und neugeschaffenen Arbeitsplatzzahlen auf den veräußerten Grundstücken aus dem Sondervermögen Überseestadt nachverfolgt werde. Des Weiteren stimmt er dem Abg. Kottisch in der Frage der Überseestadt als bedeutenden innerstädtischen Wirtschaftsraum zu. Die Programmierung der gewerblichen Entwicklungsflächen zwischen den überwiegend wohnbaulich genutzten Gebieten an der Hafenkante und den Industrie- und Hafenbetrieben im Holz- und Fabrikenhafen müsse fortgeschrieben werden.

Beschluss:

1. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den beigefügten 5. Entwicklungsbericht Überseestadt zur Kenntnis und stimmt der Weiterleitung dieses Entwicklungsberichtes an die Stadtbürgerschaft zu.
2. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den beigefügten 5. Entwicklungsbericht Überseestadt zur Kenntnis und stimmt der Weiterleitung dieses Entwicklungsberichtes an die Stadtbürgerschaft zu.

Die Beschlussfassung erfolgt **einstimmig**.

TOP 3.2 Überseestadt

Entwicklung der Südseite des Europahafens

Vorlage Nr. 19/361-S WAH / 19/283-S UBVSEL

Abg. Kottisch bittet nachdrücklich, die Kommunikation mit den betroffenen Unternehmen zu intensivieren und eine transparente Gestaltung des Entwicklungsprozesses, insbesondere bezüglich gegebenenfalls erforderlicher Dekontaminationsmaßnahmen einzuleiten. Idealerweise gelinge eine Lösung im Einvernehmen mit den Unternehmen; die in der Vorlage dargestellte Option einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sollte vermieden werden.

Abg. Strohmann pflichtet bei, dass das produzierende Gewerbe abgesichert werden und auch Entwicklungsmöglichkeiten bekommen müsse. Entsprechend kritisch sehe er die Ziffern 2 und 5 des Beschlussvorschlages als relativ offensiv formuliert; daher würde sich die CDU-Fraktion enthalten.

Abg. Bücking regt an, dass auf Seite 12 der Vorlage dargestellte Begleitgremium der informellen Planungsphase um Mitglieder des Beirates Überseestadt zu ergänzen.

Abg. Pohlmann unterstützt diese Anregung.

Abg. Kottisch entgegnet Abg. Strohmann, dass Ziffer 2 des Beschlussvorschlages insbesondere die Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes für die Südseite des Euro-

pahafens anspreche. **Abg. Frau Neumeyer** bemerkt, die CDU-Fraktion vermisste in der zweiten Hälfte der Ziffer 2 berechnigte Interessen der und an Unternehmen in dem Gebiet. **Abg. Strohmänn** äußert die Sorge, ob sich die guten Erfahrungen aus der Überseestadt/Holzhafen am Europahafen wiederholen lassen; insofern sei die Enthaltung als entsprechender Hinweis zu verstehen.

Senator Dr. Lohse bedauert die Aufgabe des Standortes durch Kelloggs, andererseits bekomme Bremen die Möglichkeit, eine städtebauliche Schlüsselfläche als Verbindungsstück zwischen der Innenstadt und der Überseestadt zu entwickeln; seines Erachtens sei ein städtebauliches Konzept dafür zwingend erforderlich. Er unterstreicht weiter, dass das bestehende Gewerbe dort nicht gefährdet werden soll, doch müsse die auch Stadt Bremen ihre Interessen formulieren; in diesem Zusammenhang verweist er auf die in der Überseestadt gemachten Erfahrungen mit der Entwicklung, die letztlich als neue Gebietskategorie "Urbanes Gebiet" Eingang in die Baunutzungsverordnung gefunden hätten und ermöglichen, Wohn- und Gewerbeentwicklung solcher Konversionsflächen parallel zu betreiben und dem Bestandsgewerbe auch einen Schutz vor der Wohnbebauung zu gewähren. Im Übrigen seien mit Ziffer 5 fiskalische Interessen der Stadt Bremen und der Steuerzahler adressiert.

Abg. Frau Steiner schließt sich den Bedenken der CDU-Fraktion gegenüber Ziffer 5 des Beschlussvorschlages an.

Senator Günthner erinnert vor dem Hintergrund des Statusberichtes zur Überseestadt an die hochdynamische Entwicklung in der Überseestadt. Diese sei zwar mit dem Verlust des Europahafens bei Ansiedlung des Großmarktes eingeleitet worden, aber eben auch in Verbindung mit dem Bremer Modell zur Wahrung von Interessen der Stadtentwicklung wie auch der Bestandsunternehmen an Bestandsschutz und Entwicklungsmöglichkeiten befördert worden. Die durch den bedauerlichen Weggang von Kelloggs eröffneten Möglichkeiten sollten daher nicht nur taktisch gesehen werden, vielmehr sollte ein bewusstes Interesse am Einvernehmen bekundet werden. Darüber hinaus müsse die Stadt ihre Interessen aber auch entschlossen wahren angesichts der um das Gelände entstandenen Phantasie. Insgesamt unterstreicht er vor dem Hintergrunde der guten Erfahrungen in der Überseestadt nachdrücklich den festen Vorsatz der Stadt, im Entwicklungsprozess zu guten und gemeinschaftlich entwickelten Lösungen zu kommen.

Abg. Bücking findet, unterschiedliche Haltungen und Strategien der Unternehmen müssten auch differenziert von der Stadt aufgenommen werden. Bestehende, an der eigenen Weiterentwicklung interessierte Unternehmen, müssten dafür angemessene Chancen bekommen, doch für die freiwerdenden Grundstücke der abziehenden Unter-

nehmen müsse die Stadt die öffentlichen Interessen – wie etwa Grundstückspreis, Erschließung, Hochwasserschutz - nachdrücklich reklamieren.

Abg. Strohmann gibt zu bedenken, dass die Ausgangslage für die Entwicklung der Überseestadt als Industriebrache eine andere war. Kelloggs verlasse nun den Standort aus eigenem unternehmerischem Interesse. Er sehe es kritisch, daraus bereits jetzt Rückschlüsse auf die Entwicklung des südlichen Europahafens bezüglich eines Strukturwandels zu ziehen. Er befürchte, dies könnte erst recht einen Abzug der betroffenen Bestandsunternehmen provozieren.

Abg. Kottisch betont, der Beschlussvorschlag sehe lediglich die Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach dem BauGB vor; ein möglicher Beschluss hierzu würde erst noch einmal politisch abzuwägen sein. Seines Erachtens stehe noch nicht fest, dass eine solche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme überhaupt durchgeführt werden könnte; die Option einer Prüfung sei aber ein richtiger Schritt. Er unterstreicht nachdrücklich, dass zunächst ein Prozess im Einvernehmen mit den Unternehmen entwickelt werden solle und das Verfahren transparent aufzustellen sei. Dies gelte insbesondere hinsichtlich der komplexen Dekontaminationsfragen.

Senator Dr. Lohse betont, dass die Verwaltung im Umgang mit den Altlasten an Recht und Gesetz gebunden sei und gegebenenfalls der Verursacher zur Verantwortung gezogen werden müsse. **Abg. Kottisch** erwidert, genau ein solcher Prozess müsse in transparenter Form erfolgen. **Senator Dr. Lohse** stellt dazu fest, dass die Belastung weder zurzeit noch zukünftig vorab vollumfänglich erkundet werden könne. Daher werde ein Zustand schwebender Unsicherheit bleiben.

Beschluss:

1. Die städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stellen fest, dass mit der Entwicklung des südlichen Europahafens eine historische Chance für die Weiterentwicklung der Überseestadt besteht.
2. Sie betonen die Notwendigkeit, ein städtebauliches Konzept für die gesamte Südseite des Europahafens zu entwickeln, um die Interessen der Stadt durch entsprechende planerische Vorgaben zu sichern.
3. Sie betonen die große Bedeutung des „Bremer Modells“ für eine erfolgreiche Entwicklung der Überseestadt und halten auch für den Bereich des südlichen Europahafens an diesem Instrument fest. Die weiteren Planungen sind daher möglichst im Einvernehmen mit den ansässigen Unternehmen zu entwickeln und nachfolgend umzusetzen.

4. Sie stimmen zu, dass der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Abstimmung mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der Senatorin für Finanzen, die bereits laufenden Ankaufsverhandlungen der WFB mit den Unternehmen Reimer und Kellogg auf Grundlage der Wertgutachten von GeoInformation Bremen unter noch zu erfolgender Berücksichtigung der Altlastenproblematik weiterführt und spätestens bis Ende 2017 abschließt.
5. Sie nehmen zur Kenntnis, dass für den Fall, dass in dieser Frist eine einvernehmliche Einigung mit den Eigentümern der Grundstücke nicht möglich ist, der Senat der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft die sofortige Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB (Untersuchung, ob die Anwendungsvoraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorliegen) sowie die Anwendung einer Vorkaufsrechtssatzung gemäß § 25 BauGB (Besonderes Vorkaufsrecht) vorschlagen wird. Im Rahmen der Anwendung dieser Instrumente werden die Interessen der weiteren ortsansässigen Unternehmen - auch hinsichtlich ihrer weiteren Entwicklungen – berücksichtigt.
6. Sie nehmen zur Kenntnis, dass die weitere Entwicklung des Gesamtgebietes Südlicher Europahafen entsprechend der in der Überseestadt eingeübten ressortübergreifenden Zusammenarbeit gemeinsam mit der WFB erfolgt.

Die Beschlussfassung erfolgt zu Ziffer 2 und 5 bei Enthaltung der VertreterInnen der Fraktion der CDU sowie zu Ziffer 5 gegen die Vertreterin der Fraktion der FDP, im Übrigen einstimmig.

TOP 4 Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept

Fortschreibung 1. Zwischenbericht

Vorlage Nr. 19/356-S WAH / 19/282-S UBVSEL

Abg. Frau Sprehe hält fest, dass zunächst eine Bestandsaufnahme und Evaluation des kommunalen Zentren und Nahversorgungskonzeptes (ZNK) erfolgen sollte; laut Vorlage werde eine beschlussfähige Neufassung des ZNK für Mitte 2018 angestrebt. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, mit welcher Beteiligungstiefe die genannte Beschlussfähigkeit versehen sein sollte, ob etwa die Beiräte dann schon beteiligt sein werden.

Abg. Frau Neumeyer trägt eine Ergänzung des Beschlussvorschlages als neue Ziffer 3 vor:

Die städtischen Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft sowie für Wirtschaft, Arbeit und Häfen fordern die Senatoren für Um-

welt, Bau und Verkehr sowie Wirtschaft, Arbeit und Häfen auf, das kommunale Zentren- und Nahversorgungskonzept so zu überarbeiten, dass es den heutigen Bedürfnissen angepasst wird und auf Veränderungen flexibler reagieren kann.

Nach Ansicht von **Senator Dr. Lohse** sei die vorgeschlagene Ergänzung obsolet, da dies genau Gegenstand der Vorlage bzw. der weiteren Schritte sei.

Abg. Bücking erklärt, die Ergänzung des Beschlussvorschlages sei nicht zustimmungsfähig. Unstreitig sei wohl, dass eine zeitgemäße Überarbeitung des ZNK erforderlich sei, allerdings fehle der Begrifflichkeit „flexibles Ergebnis“ die erforderliche Bestimmtheit. Diese Einführung eines solch unbestimmten Rechtsbegriffs „Flexibilität“ führe lediglich zu einer Vielzahl an Klageverfahren.

Abg. Pohlmann erinnert, mit dem ZNK sei eine lange Geschichte und auch von Auseinandersetzungen auf und mit der Stadtteilebene, Beiräten und Geschäften verbunden. Das ZNK sollte weiter im Sinne einer modernen Auslegung weiter bearbeitet werden. Er stimme dem Abg. Bücking zu, dass ein solcher Freifahrtsschein für Flexibilität ohne einen Kriterienkatalog nicht funktioniere.

Abg. Frau Neumeyer ruft die Debatten anlässlich der Erarbeitung des aktuellen ZNK in Erinnerung; seinerzeit sei der Wunsch nach mehr Flexibilität ein Wunsch der Regierungskoalition gewesen.

Senator Dr. Lohse verdeutlicht, dass Flexibilität nicht Beliebigkeit bedeuten könne; am Ende eines überarbeiteten ZNK müsse rechtliche Sicherheit für alle Beteiligten hergestellt sein. Insofern sei die Ergänzung tatsächlich nicht zustimmungsfähig. Beispielhaft führt er besondere Einzelhandelskonzepte im Nahversorgungssektor an, deren besonderer Platzbedarf im Einzelfall eine größere Fläche rechtfertigen könnte. Diese und andere Erfahrungen würden ausgewertet und den Deputationen vorgelegt werden.

Abg. Saxe stellt fest, dass zwischen den Regierungsfractionen und der CDU-Fraktion unterschiedliche Vorstellungen über Flexibilität herrschten.

Abg. Frau Sprehe schließt sich den bisherigen Ausführungen an; entgegen einer festgeschriebenen Flexibilität ließen sich Ausnahmen gegebenenfalls katalogisieren. Sie bittet, bei der Überarbeitung des ZNK die für Prüfung und Evaluierung vorgesehenen Zeiträume einzuhalten.

Beschluss:

1. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den 1. Zwischenbericht zur Fortschreibung des kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzepts zur Kenntnis und bittet den Senator für

Umwelt, Bau und Verkehr gemeinsam mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zeitnah nach Vorliegen geeigneter Zwischenergebnisse, einen weiteren Bericht vorzulegen.

2. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den 1. Zwischenbericht zur Fortschreibung des kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzepts zur Kenntnis und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gemeinsam mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zeitnah nach Vorliegen geeigneter Zwischenergebnisse, einen weiteren Bericht vorzulegen.

Die Beschlussfassung erfolgt **einstimmig**.

Abg. Pohlmann stellt die von den Vertretern der Fraktion der CDU vorgeschlagene Beschlussergänzung zur Abstimmung.

Beschluss:

Die Ergänzung wird abgelehnt.

Die Beschlussfassung erfolgt gegen die Stimmen der VertreterInnen der Fraktionen von CDU und FDP.

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

über die gemeinsame öffentliche Sondersitzung der städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft vom 07.06.2017

Abg. Pohlmann schließt die gemeinsame öffentliche Sondersitzung der städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft

Pohlmann
- Vorsitzender -

Für die Protokollführung
Sengstake

Bremer Innenstadt 2025

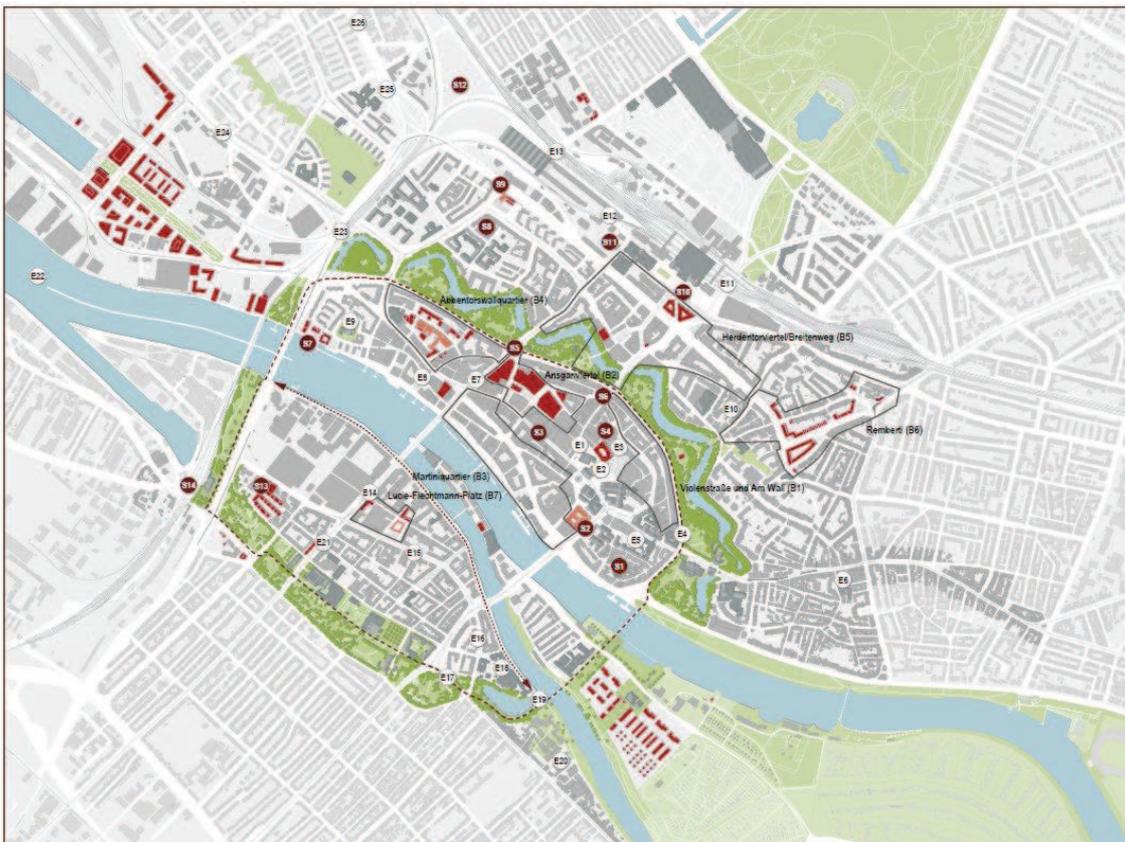
Betrachtungsräume und Projektbereiche

Prof. Dr. Iris Reuther, Senatsbaudirektorin

Dr. Dirk Kühling, SWAH

07.06.2016

Bremen Innenstadt 2025



Bremen Innenstadt 2025

- Thema**
 - Projekte (Planung und Konzept)
 - Entwicklung/Gestaltungsmessung im Bestand
 - Planbereichs/Lokalplanbereich/Plan-Flächung
 - Entwicklungsbereich
 - Sachanlagen
 - Einzelprojekte
 - Planbereich
 - Abgrenzung wichtiger Bereiche
 - Urbaner Textur**
 - Nicht (Bestand)
 - Detailer Bestandsraum (Inventar Bestand)
 - Gebäude (Bestand)
 - Hochwertige Gebäude
 - Straßennetze
 - Grün- und Freizeital**
 - Bremer Waldanlagen
 - Öffentliche Grün- und Freizeitalanlagen
 - Private Grün- und Freizeital
 - Gewässer
- Maststab im Original 1:10.000
0 100 200 300m

Schwerpunkte

- Projekte und Maßnahmen zur Profilierung der Innenstadt
- Marketing und Kümmern
- Perspektive Sparkassen-Areal am Brill
- Stärkung der Wohnfunktion
- Bahnhofsvorstadt (Konzept und Vertiefung)
- Neustadt (Stadtstrecke und Brückenverbindung)
- Verkehrsprojekte und Stadtraumqualitäten

3

Projekte und Stadträume



4

Projekte und Maßnahmen zur Profilierung der Innenstadt

Bremer Landesbank

Domshof

Neubau Architekten: Caruso St John Architects

Fertigstellung August 2016





Umgestaltung Domshof



Bremische Volksbank

Domsheide
Architekt: Max Dudler
2016 Umbau

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen



Neubau August-Kühne Haus

Kühne&Nagel
Meding Architekten

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen



Erweiterung Grand Hotel Atlantic

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen



Adresse Baumwollbörse

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



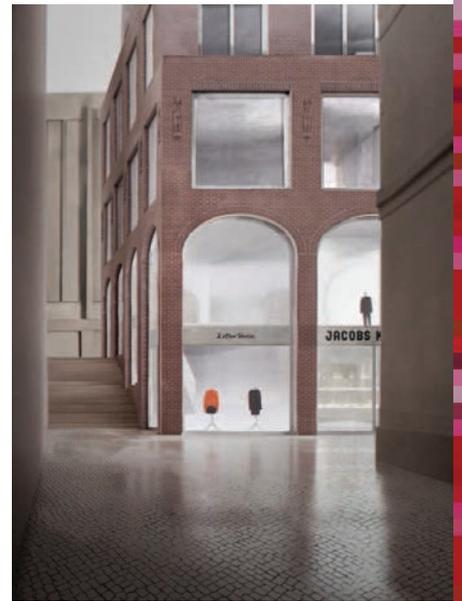
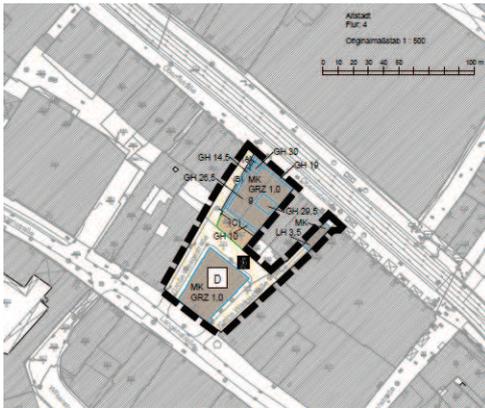
Freie
Hansestadt
Bremen



Kuehn, Malvezzi, C. Felgendreher, Berlin/Bremen

Jacobshof

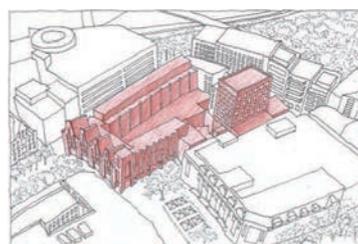
Obernstraße / Langenstraße
 Felgendrehe Ohlfs Köchling
 Wettbewerb 2016



13

Lloydhof

Skizze Architekten: Schulze Pampus Architekten BDA



14



Marketing und Kümmern

Marketing und Kümern



17

Marketing und Kümern



vorher



nachher

Schilder



Beleuchtung



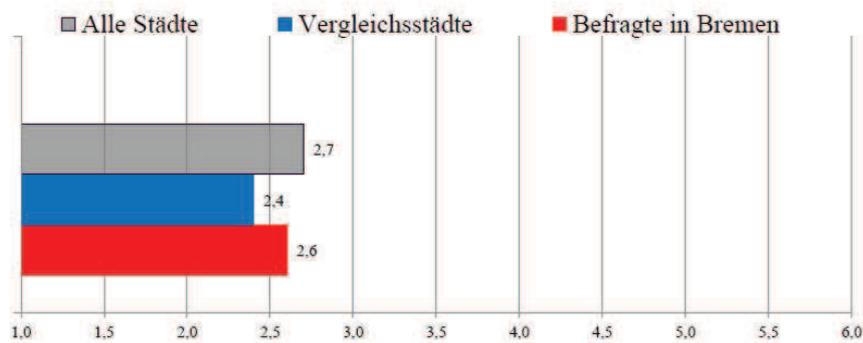
Bitte (noch) ein BID: Marketing und Kümern



Gesamtbewertung



Die Beurteilung von Bremen/alle Städte/Vergleichsstädte durch die
Innenstadtbesucher in Schulnoten 1-6



Bremer Innenstadt 2025

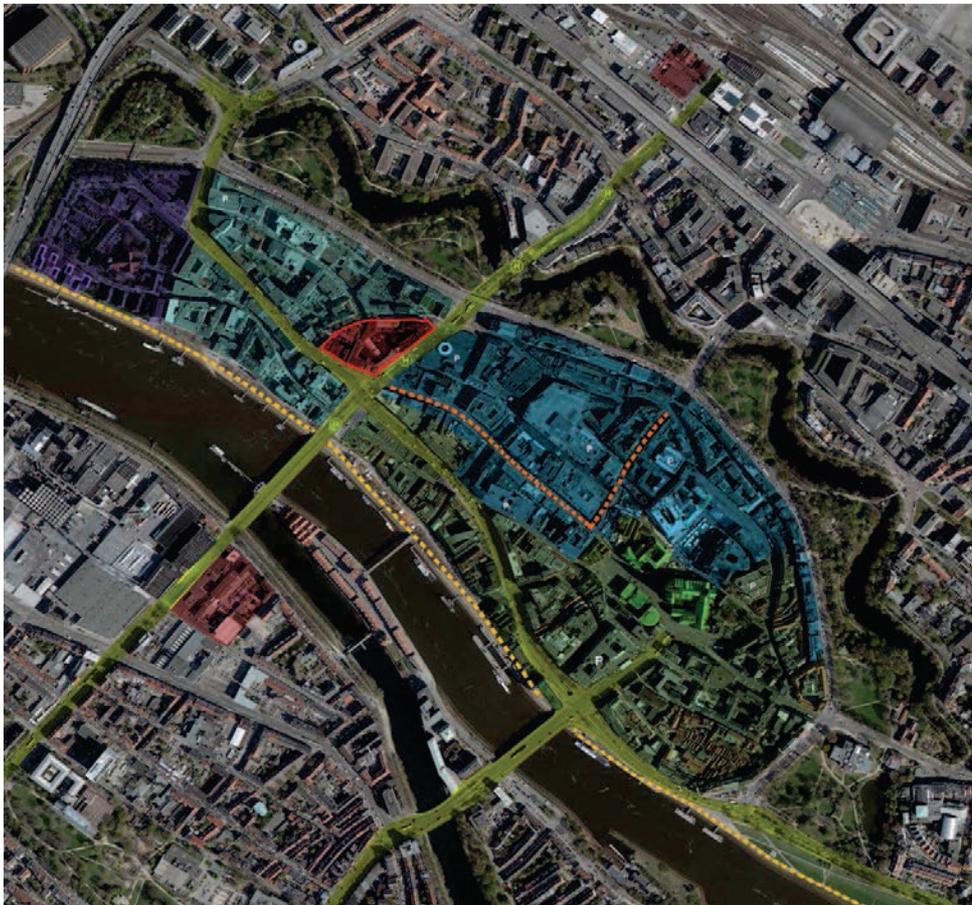
Betrachtungsräume und Projektbereiche

Prof. Dr. Iris Reuther, Senatsbaudirektorin

Dr. Dirk Kühling, SWAH

07.06.2016

Sparkassenareal Am Brill

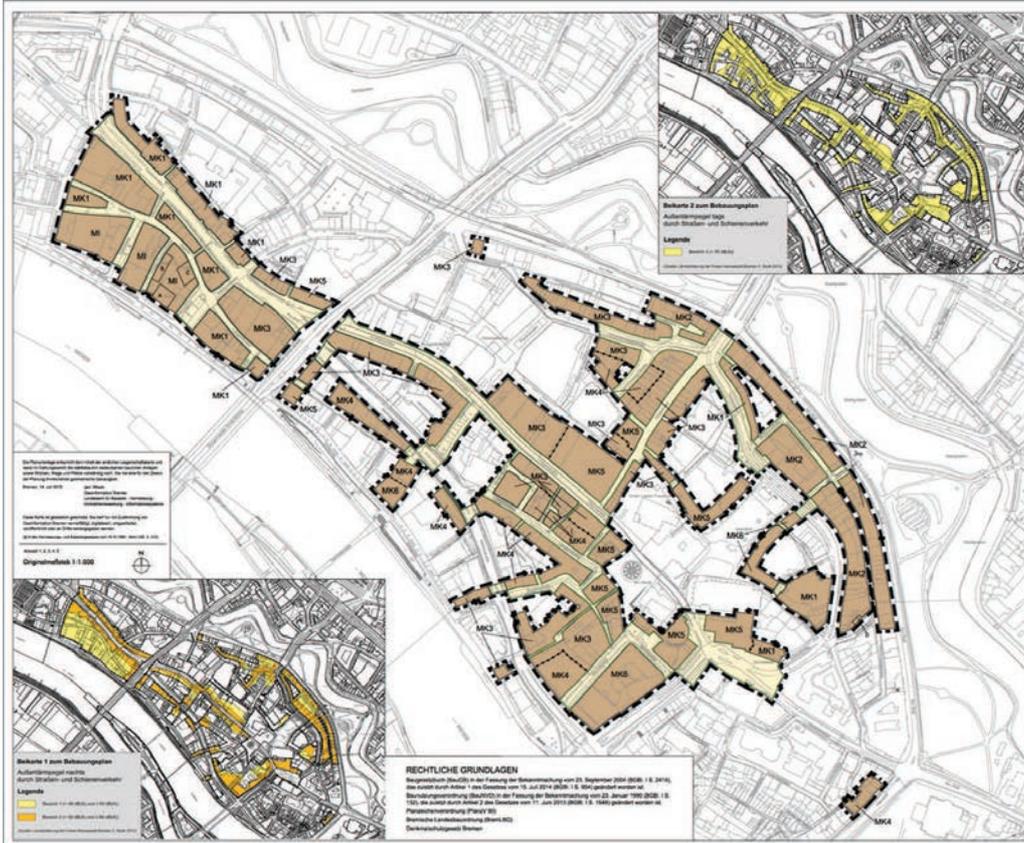




Stärkung der Wohnfunktion

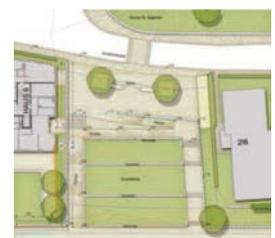
Wohnen in der Innenstadt

B-Plan 2440, Blatt 1
18.11.2015



Wohnen Vor Stephanitor

Realisierungswettbewerb April 20015
Auslober: Projektentwicklung Vor Stephanitor GmbH
Architekten: Hilmes Lamprecht Architekten BDA, Bremen

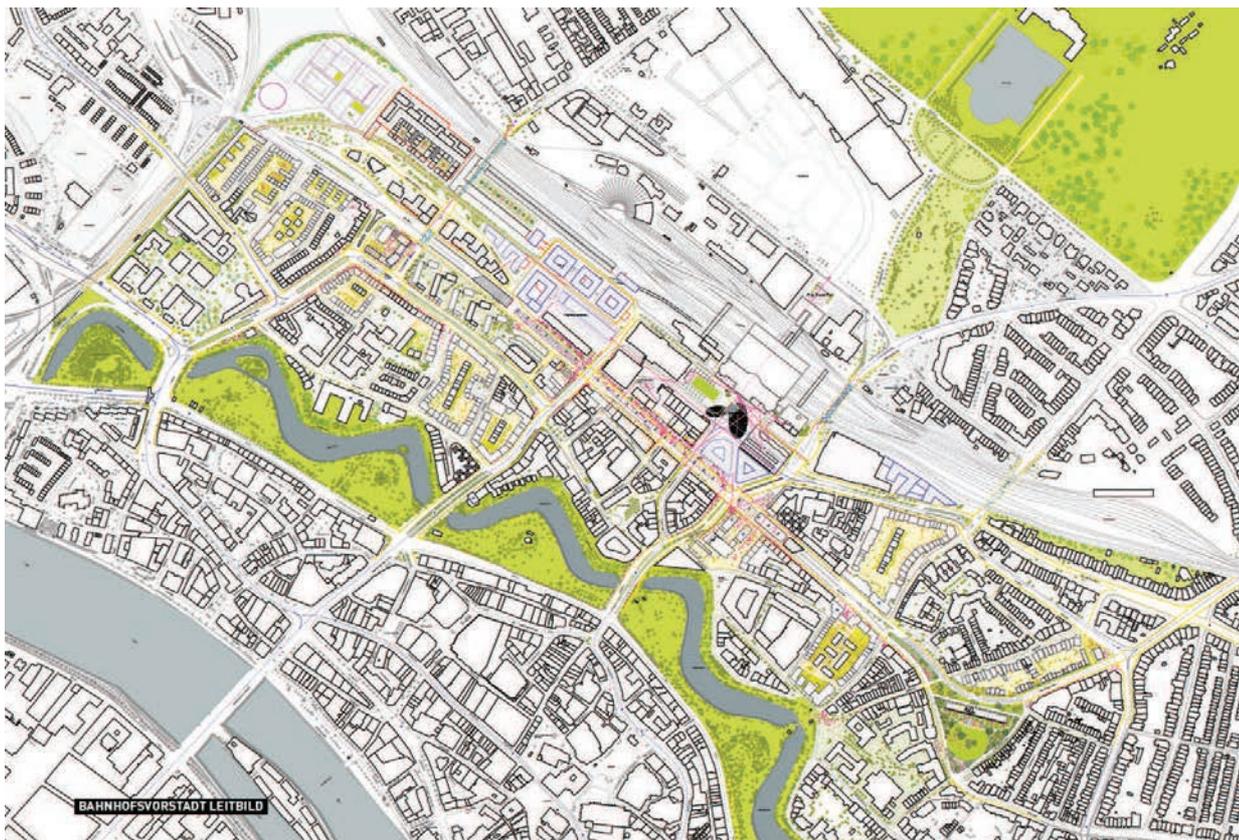


Bahnhofsvorstadt

Aktualisierung Leitbild Bahnhofsvorstadt

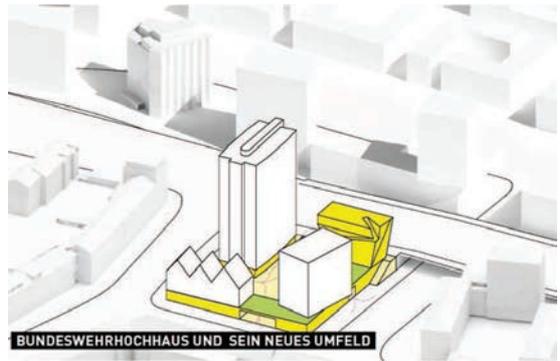
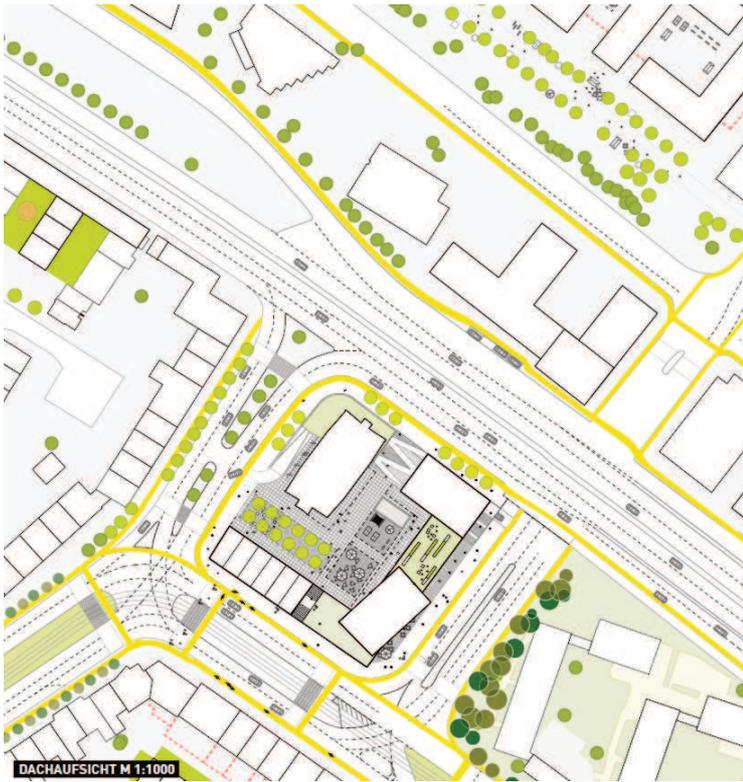
Architekten: COBE, Berlin

Gesamtplan



„Falkenquartier“ – Umfeld Bundeswehrhochhaus

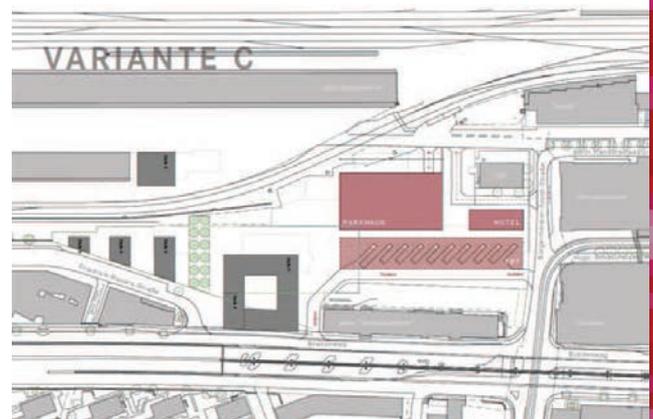
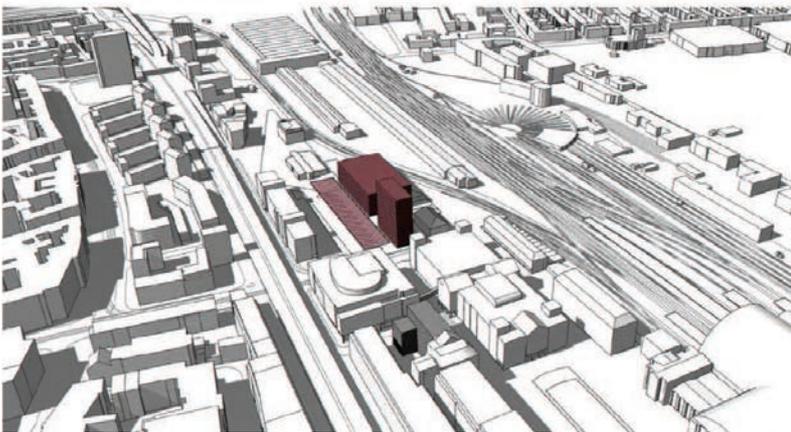
Aktualisierung Leitbild Bahnhofsvorstadt 2016
Architekten: COBE, Berlin



Fernbusterminal

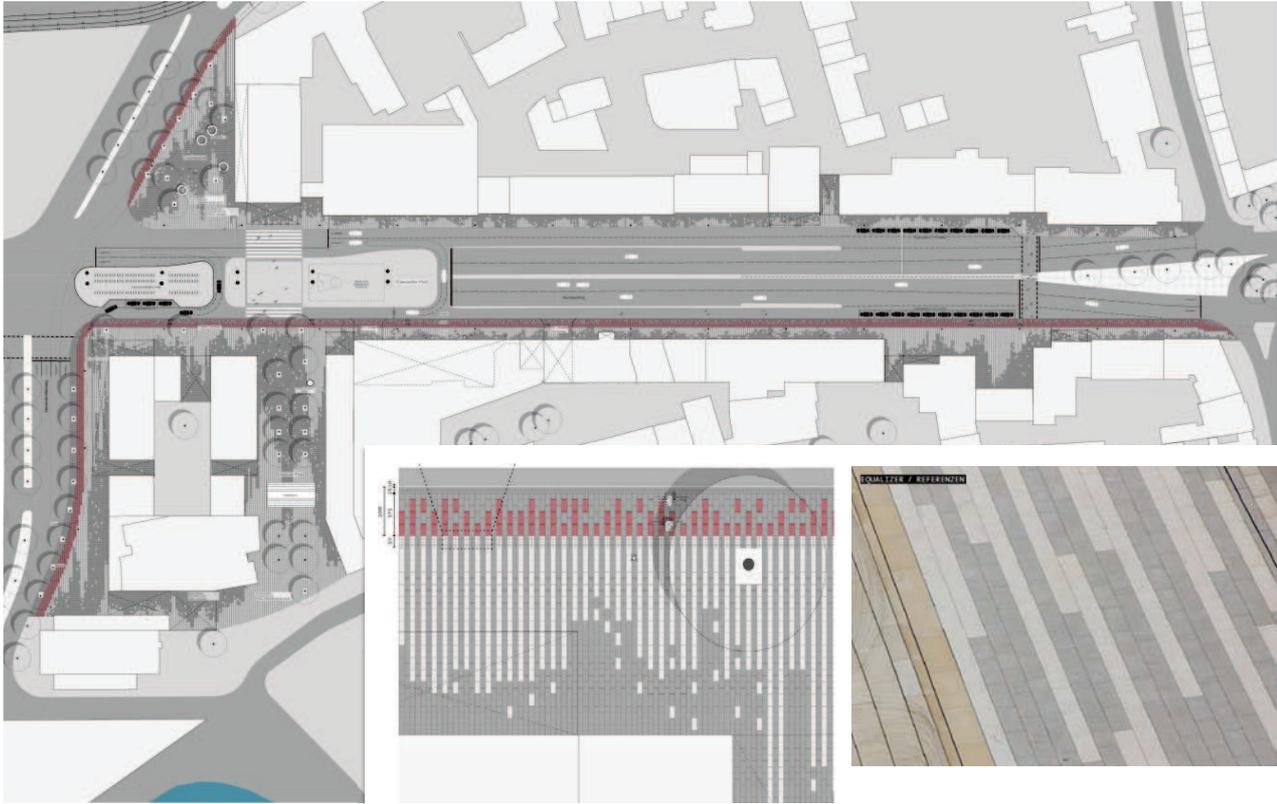
Studie Fernbusterminal
Architekten: Westphal Architekten mit BPR

VARIANTE C



Discomeile

Entwurf: TOPOTEK1, Berlin



Alte Neustadt

Umgestaltung der Stadtstrecke



STADTSTRECKE BREMEN



Brücke über die Kleine Weser mit optionaler Weiterführung Brücke über die große Weser

- Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Alte Neustadt / Buntentor“
- Bremer Innenstadt 2025
- Verkehrsentwicklungsplan
- Hochwasserschutz



- Tragsicherheit
- Robustheit
- Funktionalität
- Wirtschaftlichkeit
- Gestaltung





Aktuelle Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum

- Fußgängerquerung im Bereich Schlachte / Am Deich
- Durchquerung von Wall zur Museumsstraße stärken
- Fußgängerzone Knochenhauerstraße (Carl-Ronning-Straße - Kleine Hundestraße)
- Fahrradparkhaus Am Dom
- Mehr Platz für den Fußverkehr zwischen Wall und Bahnstraße (Herdentorsteinweg)
- Umgestaltung Discomeile
- Neubau Fernbusterminal
- Projekt „Brücke über die Kleine Weser“ mit optionaler Weiterführung über die Große Weser
- Gutachten Optimierung Parkraumbewirtschaftung
- Fortschreibung Parkraumkonzept Innenstadt

Projekte und Stadträume

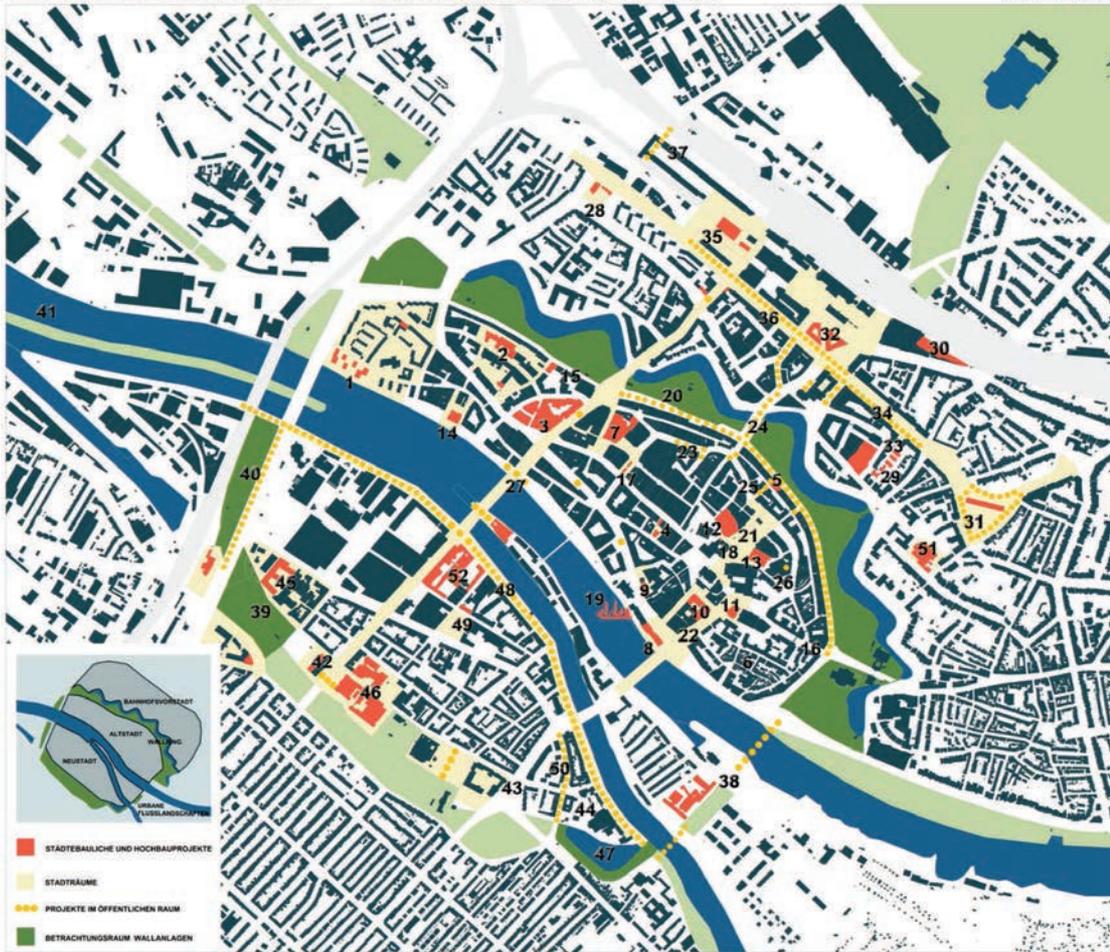
Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

BREMER INNENSTADT 2025

BETRACHTUNGSRÄUME UND PROJEKTBEREICHE

STAND 23.05.2017



Ein neues Stück Stadt

Entwicklungsbericht Überseestadt

Prof. Dr. Iris Reuther, Senatsbaudirektorin

Dr. Dirk Kühling, SWAH

Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft - 07.06.17

Hafenvorstadt



Europahafen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

Freie
Hansestadt
Bremen



Hafenkante/Wendebecken/Holz- u. Fabrikenhafen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

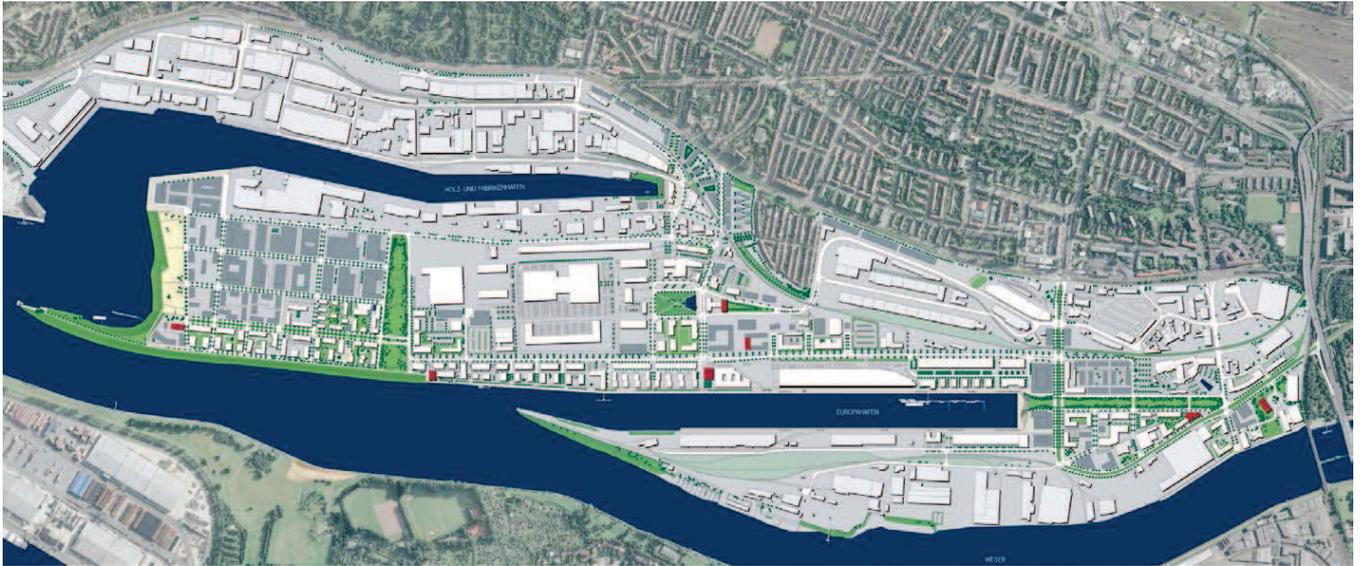
Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

Freie
Hansestadt
Bremen



Überseestadt Bremen

Städtebaulicher Rahmenplan 09/2016



Wohnungsbau

Wohnungsbau

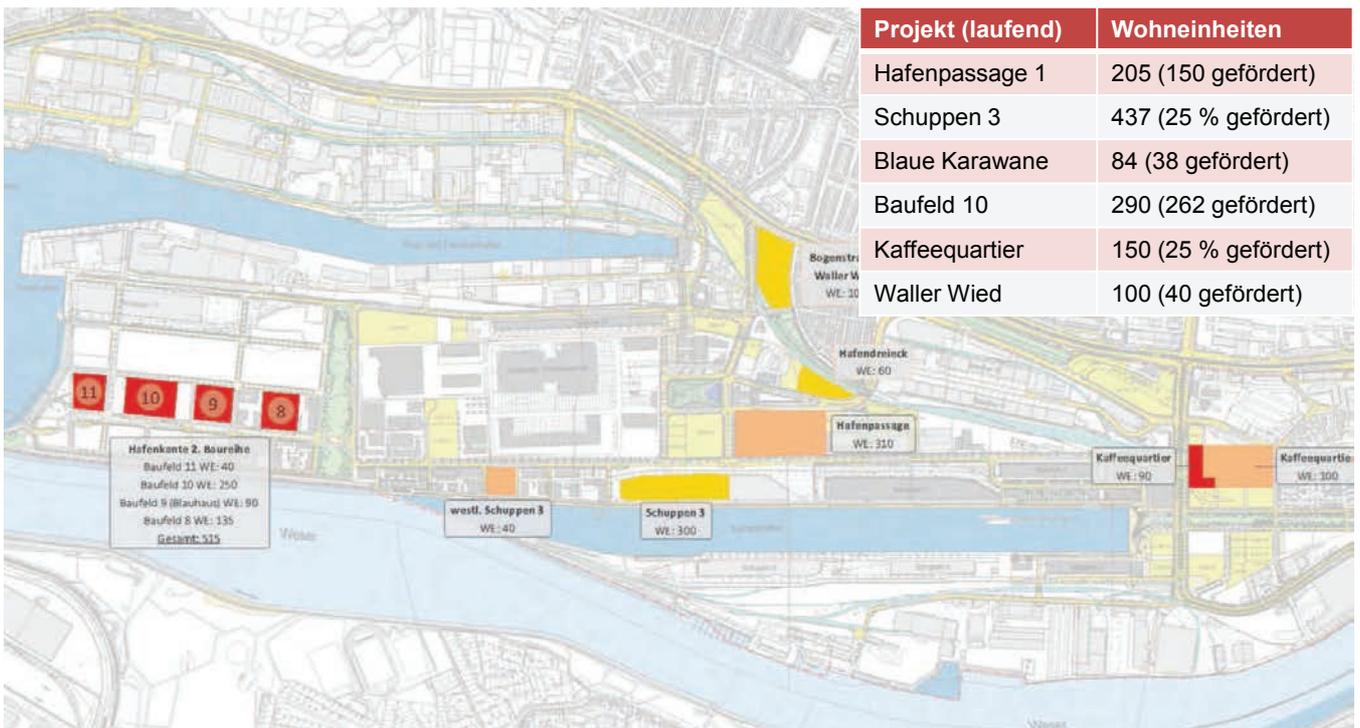
Europahafen – Marcuskaje



Gewoba / Hilmes Lamprecht Architekten

Wohnungsbau

Sofortprogramm Wohnungsbau in der Überseestadt



Wohnungsbau

Europahafen – Hafenpassage 1



Gewoba / Justus Grosse / Hilmes Lamprecht Architekten

Wohnungsbau

Europahafen – Hafenpassage 1

Gewoba / Justus Grosse / Hilmes Lamprecht Architekten

Wohnungsbau

Europahafen – Geplante Bebauung Schuppen 3



Wohnungsbau

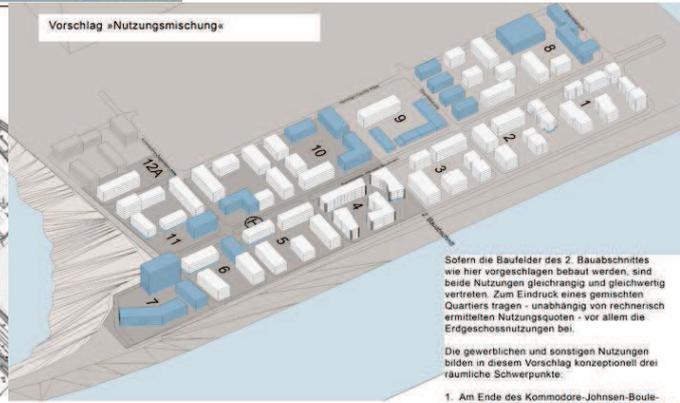
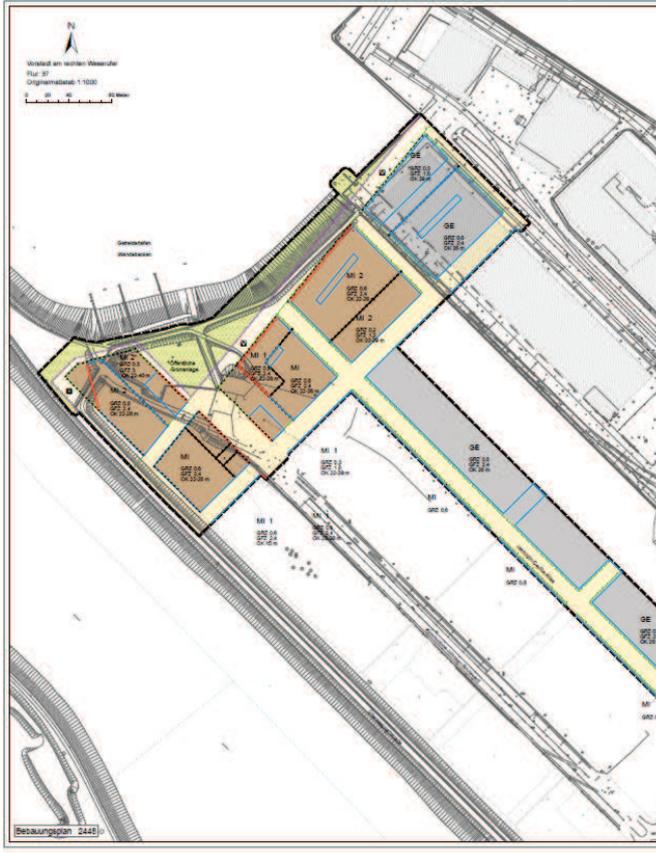
Europahafen – Westlich Schuppen 3



Weser Wohnbau / baumschlagler eberle architekten

Wohnungsbau

Hafenkante – Bauleitplanung (Mischgebiet)



Wohnungsbau

Hafenkante – Baufeld 4



1. Preis Spengler Wiescholek

Wohnungsbau

Hafenkante – Baufeld 10 Kommodore-Johnsen-Blvd.



Justus Grosse , Gewoba, Brebau , DS-Bauconcept / Winking Froh Architekten

Wohnungsbau

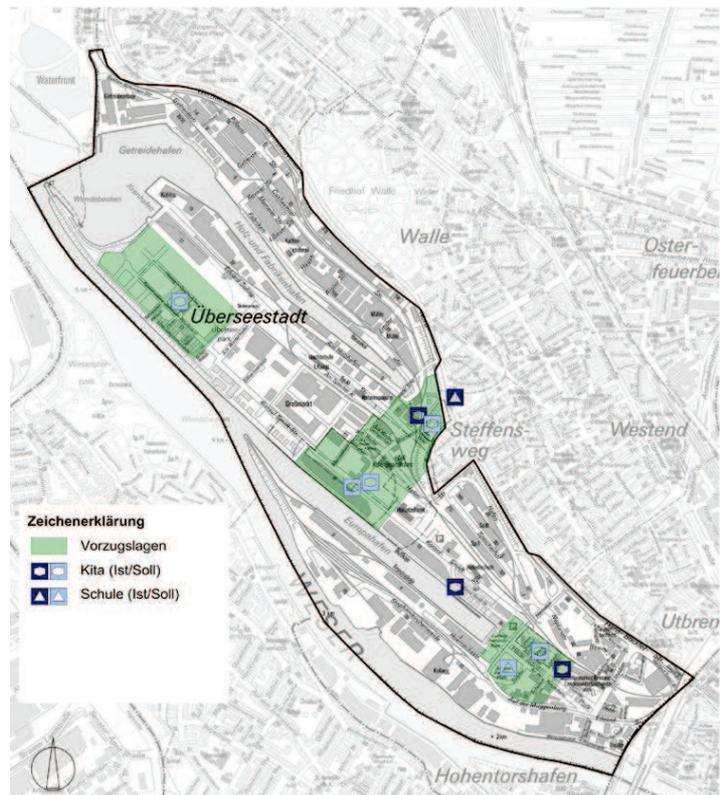
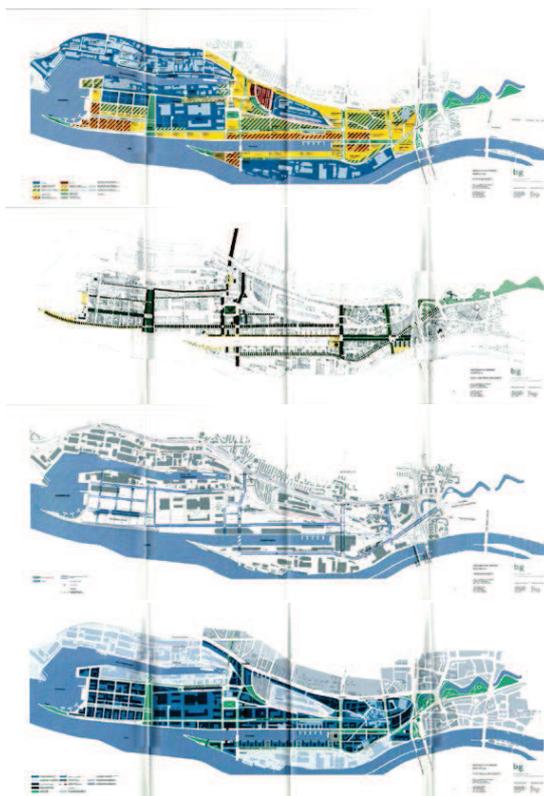
Hafenkante



Foto: Justus Grosse Projektentwicklung GmbH

Überseestadt Bremen

Fortschreibung und Ergänzung des Masterplans um soziale Infrastruktur



Öffentlicher Raum und Hochwasserschutz

Öffentlicher Raum und Hochwasserschutz

Konturen und Räume am Fluss

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

Freie
Hansestadt
Bremen



Öffentlicher Raum und Hochwasserschutz

Park im Überseepark

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

Freie
Hansestadt
Bremen



WES

Öffentlicher Raum und Hochwasserschutz

Weiche Kante

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr
Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

Freie
Hansestadt
Bremen

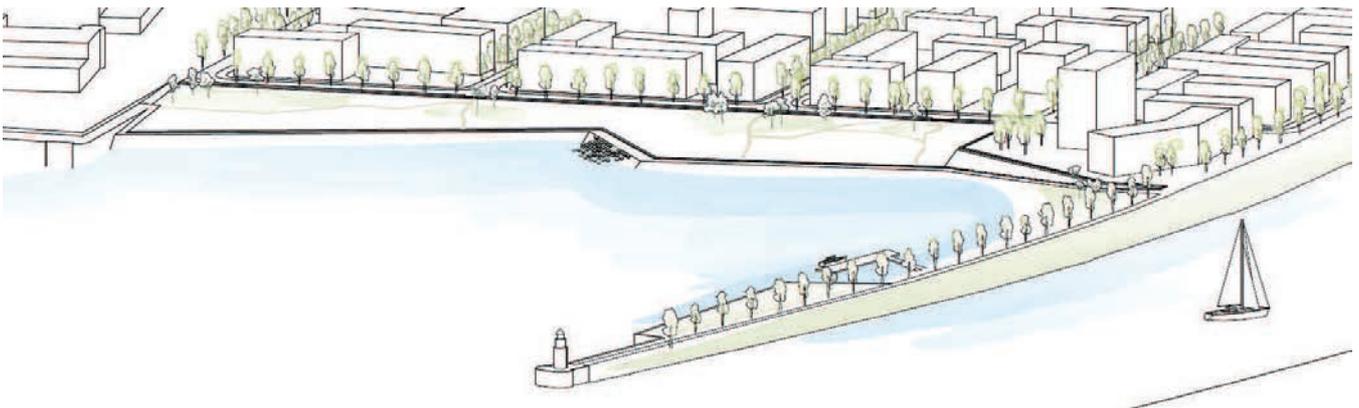


Öffentlicher Raum und Hochwasserschutz

Weiche Kante – Axonometrie

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr
Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

Freie
Hansestadt
Bremen



Öffentlicher Raum und Hochwasserschutz

Weiche Kante – Visualisierung Gustaf-Erikson-Ufer



A24 Landschaft

Gewerbe und Dienstleistungen

Die Überseestadt als Beispiel für gelungenen Strukturwandel in Bremen

- Hafenwirtschaft, Industrie und Logistik treffen auf unternehmensnahe Dienstleistungen sowie verbraucher- und publikumswirksame Funktionen
- Das Bremer Modell funktioniert!
- Aktuell: Über 1.000 Unternehmen mit fast 14.900 Arbeitsplätzen
- Gut 600 Mio. € zugesagte/getätigte private Investitionen seit 2012 (gesamt bisher gut 1 Mrd. €)

Gewerbe und Dienstleistungen

Hafenwirtschaft und Industrie

Verkauf der GVA

Erweiterung Stroeveer Schellack

Entwurf: Kauert und König



Gewerbe und Dienstleistungen

Neue Büro- und Dienstleistungsstandorte



Gewerbe und Dienstleistungen

Showrooms, Gastgewerbe und Einzelhandel



Stadler

Schuppen 1



Hotel Hansator

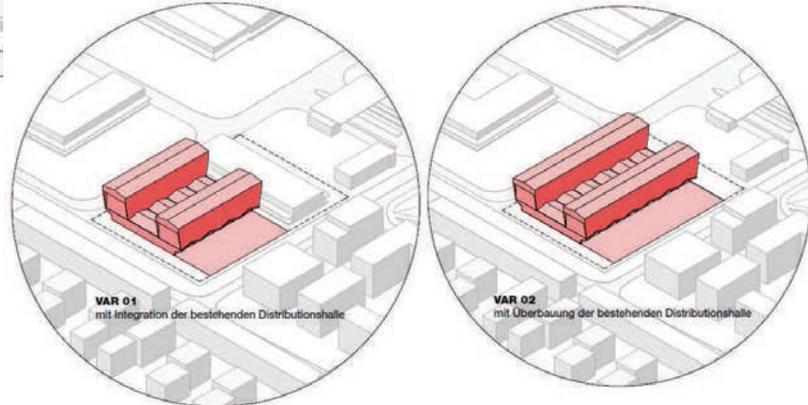
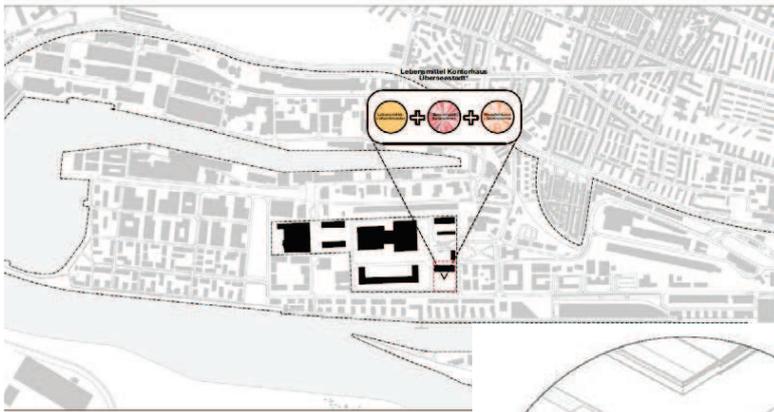
Entwurf: OMP Oliver Platz



Einzelhandel und Verkehr/Mobilität

Überseestadt Bremen

Entwicklung eines Nahversorgers

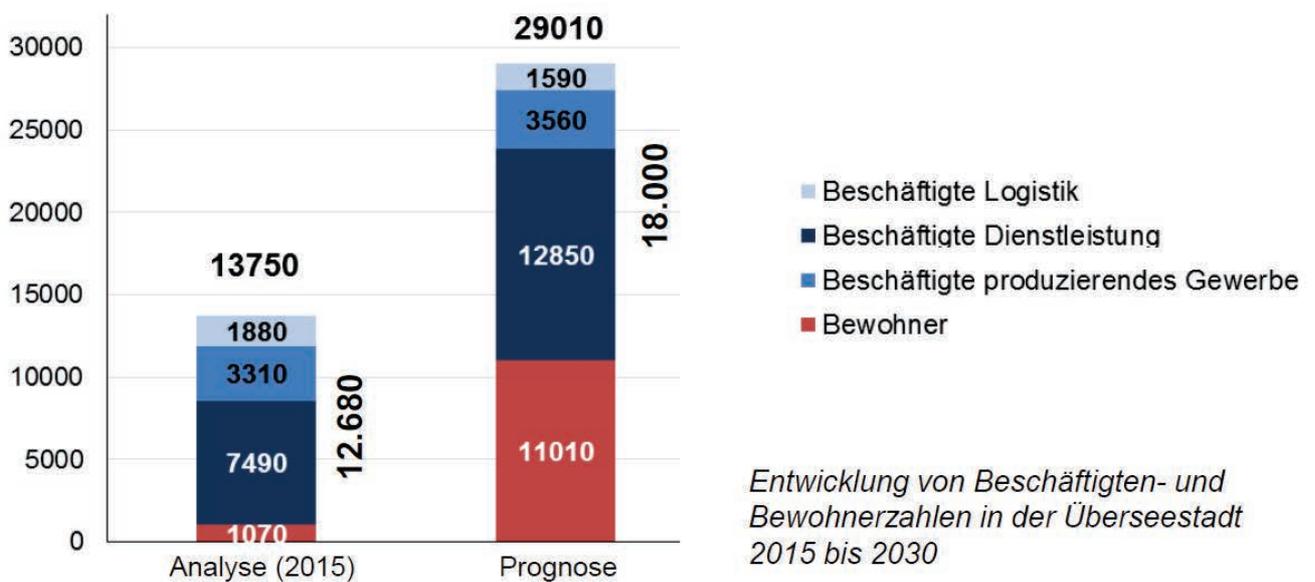


ROBERTNEUN ARCHITEKTEN GmbH

Überseestadt Bremen

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept

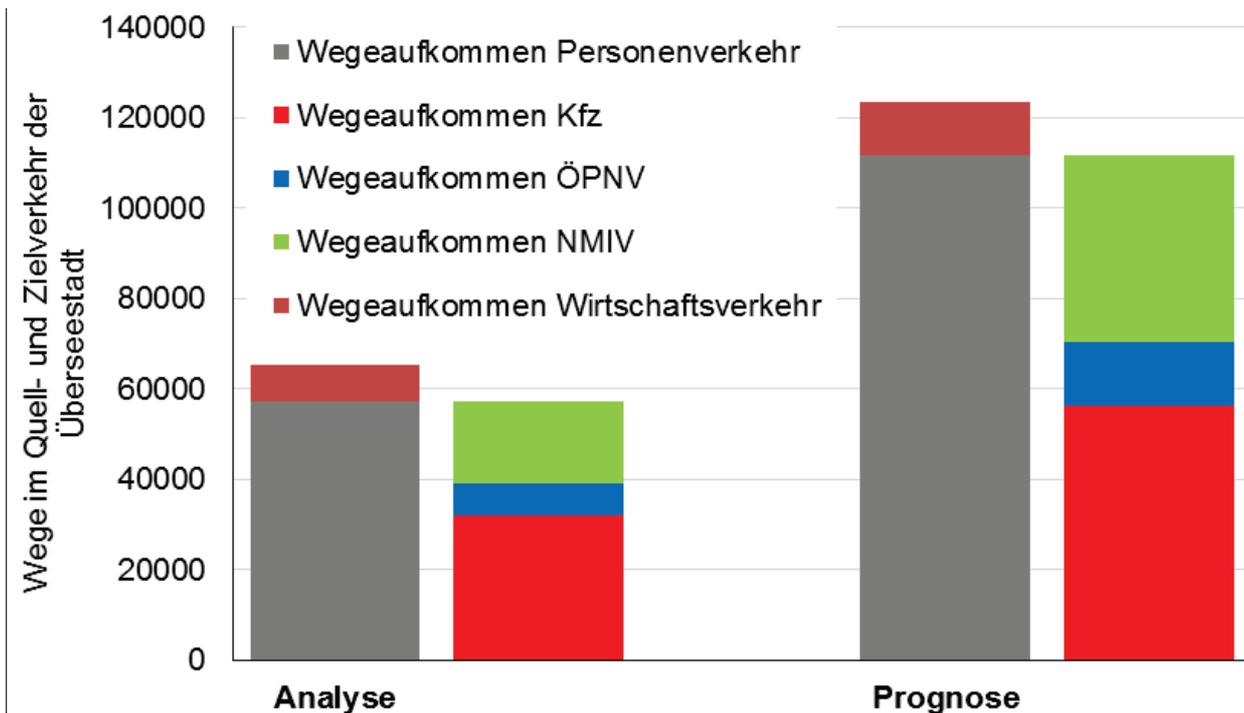
Prognose Beschäftigte und Bewohner 2015 – 2030



Überseestadt Bremen

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Prognose des Wegeaufkommens 2015 – 2030



(IVAS, VCDB 2017)

Überseestadt Bremen

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Analyse und Verkehrsdatenprognose 2030:

- 2030: Verdopplung des Wegeaufkommens im Personenverkehr
- Deutliche Überlastung der bestehenden Knotenpunkte und Infrastrukturen

Anforderungen an das Konzept:

- 40% der in 2030 zusätzlich entstehenden Kfz-Verkehre müssen auf andere Verkehrsträger verlagert werden
- Andere räumliche Verteilung auf die Knotenpunkte
- Umfassendes und integriertes Maßnahmenspektrum
 - ÖV und Fährverkehr
 - Rad- und Fußverkehr
 - Kfz-, Lkw-Verkehre und ruhender Verkehr
 - Mobilitätsmanagement und Verkehrsablauf/-fluss
 - Neue Infrastrukturen, Verknüpfungen und weitere innovative Angebote

Nach der Sommerpause: Präsentation eines geeigneten Maßnahmenspektrums

Teilgebiet/Quartier	Entwicklung durch Erschließung / Verkauf an Dritte	Davon bislang erschlossen bzw. entwickelt	Davon im Zeitraum 01/2013 bis 12/2016
Hafenvorstadt	14,0 ha	12,6 ha	4,1 ha
Hafenkante	21,8 ha	11,2 ha	7,0 ha
Holz- und Fabrikenhafen	3,4 ha	2,5 ha	0,0 ha
Europahafen gesamt	64,6 ha	52,9 ha	8,3 ha
Überseestadt gesamt	103,8 ha	79,2 ha	19,4 ha

Verkaufte Flächen

Jahr	"normales" Gewerbe ha	Dienstleistung ha	Mischgebiet mit Wohnen ha	Verkauf von Erbauflächen ha	Gesamt ha
gesamt	26,7	18,1	20,8	13,1	78,8
Davon im Berichts- zeitraum	1,5	6,2	11,0	0,6	19,3

Südseite Europahafen

Südseite Europahafen

Aufgabe von Betriebsflächen

→ Historische
Entwicklungschance mit
stadtweiter Bedeutung

Entwicklung der künftigen
Nutzungsoptionen und
städtebaulichen Strukturen in
Abstimmung mit den ansässigen
Betrieben –
Moderationsverfahren

Kommunaler Ankauf von
Schlüsselflächen

Ressortübergreifende
Zusammenarbeit, zusammen
mit WFB

