

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Vorlage Nr. 19/713-S
für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 24.04.2019

und

Vorlage Nr. 19/609
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 02.05.2019

Überseestadt

Zwischenbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung für die Südseite des Europahafens inkl. des ehemaligen Kellogg-Areals (Überseeinsel)

A. Problem

Die Entwicklung der Südseite des Europahafens – der sog. Überseeinsel – ist aktuell die bedeutendste Planung für die weitere Entwicklung der Überseestadt. Mit der Aufgabe der Cerealien-Produktion an diesem Standort besteht die Möglichkeit, das insgesamt ca. 41,5 ha große Gebiet neu zu entwickeln. Die Bedeutung des Gebietes geht aus der außerordentlichen Lagegunst, die sich aus der Wasserlage zwischen Europahafen und Weser und der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt ergibt, hervor. Möglich ist es, hier ein hochattraktives, gemischt genutztes Gebiet zu schaffen, das nicht nur die Innenstadt, den Stadtteil Walle und die Überseestadt bereichert, sondern auch Impulse für die Stadt insgesamt setzen kann. Hierfür sind die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Die Entwicklung des ehemaligen Kellogg-Areals ist dabei ein zentraler Baustein. Die Grundlagen dafür wurden im Oktober 2017 durch den Abschluss eines Letter of Intent zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der Fa. Kellogg geschaffen, in dem das gemeinsame Vorgehen zur Gebietsentwicklung festgelegt wurde (Vorlage Nr. 19/341 des Bauressorts bzw. Nr. 19/522 des Wirtschaftsressorts).

Auf dieser Basis haben die Stadt Bremen und die neue Eigentümerin des ehemaligen Kellogg-Areals (damals die Europa Immobilien GmbH, jetzt umfirmiert in Überseeinsel GmbH) im Mai 2018 einen ersten städtebaulichen Vertrag geschlossen, um die für die

Entwicklung erforderlichen Maßnahmen abzustimmen und gemeinsam umzusetzen. Die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft haben dem Vertrag in gemeinsamer Sitzung am 29.05.18 zugestimmt.

Auf Grundlage dieses ersten städtebaulichen Vertrages wurde eine Rahmenplanung für das Gesamtareal der Überseeinsel beauftragt, die bis zum Sommer 2019 abgeschlossen werden soll. Zur Einbindung der Deputationen in den Planungsprozess wird ein Zwischenbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung vorgelegt.

B. Lösung

Auf Grundlage der im Frühjahr 2018 fertiggestellten Vorstudien für die gesamte Überseeinsel (mit Vertiefung für das ehem. Kellogg-Areal) sowie des ersten städtebaulichen Vertrages, wird seit Sommer 2018 eine städtebauliche Rahmenplanung für die Überseeinsel erarbeitet. Der nunmehr vorliegende Zwischenstand soll bis Ende Sommer 2019 weiterentwickelt und damit die Rahmenplanung abgeschlossen werden. Begleitet wird dieser Prozess durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung. Für die zügig zu entwickelnden Teile des Areals werden die Ergebnisse der Rahmenplanung direkt anschließend in Quartiersplanungen vertieft, welche dann Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung sein werden. Während des gesamten Planungsprozesses wurde berücksichtigt, dass im Gebiet der Überseeinsel neben den Flächen, die im Besitz der Überseeinsel GmbH sowie der Stadtgemeinde sind, noch weitere private Flächen liegen, deren Eigentümer unterschiedliche Interessen bei der Entwicklung ihrer Flächen haben. Daher wurden die Eigentümer fortlaufend in die Rahmenplanung einbezogen.

Planungsprozess

Nach Fertigstellung der Vorstudien und nach Abschluss des ersten städtebaulichen Vertrages wurden im Sommer 2018 als Ergebnis einer Ausschreibung zwei der an den Vorstudien beteiligten Büros mit der Erarbeitung der Rahmenplanung für die gesamte Überseeinsel beauftragt. Hierbei handelt es sich um das Büro SMAQ aus Berlin (als Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro Man Made Land für die Freiraumplanung) sowie die Gruppe omp aus Bremen (als Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro nsp Landschaftsarchitekten aus Hannover). Darüber hinaus wurde das Büro Argus aus Hamburg beauftragt, begleitend zur städtebaulichen Rahmenplanung eine entsprechende Verkehrsplanung zu erarbeiten. Das Büro urbanista aus Hamburg wurde mit der Konzeption und Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragt. Die Rahmenplanungen werden in einem kooperativen Prozess zwischen der Überseeinsel GmbH sowie den Häusern SUBV, SWAH und WFB erarbeitet und abgestimmt. Ergänzend wurde das Architekturbüro DMAA aus Wien separat durch die Überseeinsel GmbH mit den Umnutzungen der ehem. Reishalle sowie des ehem. Kellogg-Silos beauftragt. Die Ergebnisse werden in die Rahmenplanung integriert.

Der hier vorgelegte Zwischenbericht zeigt die Leitgedanken der Planung auf, die bis zum Sommer 2019 weiter ausgearbeitet werden.

Wesentliche Inhalte

Städtebau

Die besondere Lagegunst zwischen Weser und Europahafen steht im Fokus der städtebaulichen Konzeption. Entsprechend der Lagegunst des Gebietes soll eine urbane Mischung aus Wohnen, Arbeiten und (sozialer und Freiraum-) Infrastruktur ihren Platz finden. Dabei werden auch Bedarfe berücksichtigt, die sich aus der bisherigen Entwicklung der Überseestadt und angrenzender Ortsteile ergeben. Die Nutzungen und verkehrlichen Erschließungssysteme werden so angeordnet, dass bestehende Gewerbe- und Industriebetriebe in ihren Nutzungen, Betriebsabläufen und insbesondere Lieferverkehren nicht eingeschränkt werden. Dazu sind auch Übergangsszenarien und stufenweise Entwicklungen angedacht.

In diesem Zusammenhang wird die Überseeinsel in unterschiedliche Quartiere gegliedert, die als gemischt genutzte Nachbarschaften entwickelt und durch Grünräume voneinander getrennt werden. Jedes Quartier bekommt je nach Lage und Bauformen einen eigenen Charakter.

Den Auftakt der Halbinsel im Osten bildet ein Schulstandort als Campus aus Oberschule und Grundschule. Dieser grenzt an den geplanten Hansatorplatz, der das Entree zur Überseeinsel bildet und hervorragend an den bereits vorhandenen Nahverkehr angebunden ist.

Südöstlich an der Weser, im Anschluss an die bereits bestehende Bebauung am Stephanitorsbollwerk gelegen, schließt sich das Quartier „Neu-Stephani“ an. Im nördlichen Bereich des Quartiers an der Straße Auf der Muggenburg sollen insbesondere Dienstleistungsunternehmen angesiedelt werden, wohingegen zur Weser hin überwiegend Wohnen ermöglicht werden soll. Dazu wird kurzfristig die Lagerhalle des ehemaligen Weserbahnhofs weichen. Hier ist eine fünf- bis siebengeschossige Bebauung angedacht.

Westlich der heutigen Hochwasserschutzlinie, welche das Areal von Südost nach Nordwest durchquert, soll mit dem Silo, der Reishalle sowie einem dritten noch zu definierenden markanten Baukörper ein identitätsstiftendes Ensemble erhalten bzw. in Anlehnung an den Bestand neu errichtet werden. Hier sollen u.a. ein Hotel, kleinteiliger Einzelhandel, Gastronomie und Büroräume entstehen.

Im Bereich der heutigen Gleisanlagen in zentraler Lage des Plangebietes sind ungewöhnliche Bautypologien angedacht. So sollen u.a. „Neue Schuppen“ als lange Baukörper die prägnante Kubatur der Bestandsschuppen interpretieren und sie im stadträumlichen Gefüge stärken. Dabei entstehen kompakte und durchlässige Strukturen, die die Schuppen mit den Quartieren verbinden.

Im Westen, ausgerichtet zu den Weserfugen, liegen die kleinteiligeren vier- bis sechsgeschossigen Wohnquartiere. Die Bebauung orientiert sich hier am Vorbild des „Altbremer Hauses“. Diese Quartiere, wie beispielsweise das „Kellogg-Quartier“, sollen einen wichtigen Beitrag zur Familienfreundlichkeit der Überseeinsel leisten.

Übergeordnet gilt es, die besondere Lagegunst der Überseeinsel auch baulich zu unterstreichen. Zum einen stellt sie eine Innenstadterweiterung dar, zum anderen besteht hier die einmalige Möglichkeit, die Stadtsilhouette von der Weser aus gesehen weiter zu entwickeln und neu zu definieren. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, auf dem Areal ein differenziertes Konzept zur Höhenentwicklung zu erarbeiten, welches auch die Setzung wichtiger strategischer Hochpunkte als identifikationsstiftende Landmarken beinhaltet. Hierzu zählt ein Hochpunkt, der die Höhenentwicklung des Landmark- sowie

Wesertowers aufnimmt. Zudem ermöglicht eine hochverdichtete Bebauung in zentralen Lagen die Schaffung größerer zusammenhängender Freiräume in der näheren Umgebung. Ergänzend gilt es, auch die direkte Lage am Europahafenbecken herauszustellen und attraktiv zu gestalten.

Freiraum und Hochwasserschutz

Die Rahmenplanung für die Überseeinsel sieht einen hohen Freiraumanteil vor, der verschiedene Bedarfe abdeckt. Die Grünanlagen sollen zum einen Räume zur Aneignung und zum Verweilen anbieten, Angebote für Sport und Spiel schaffen und zum anderen auch die Möglichkeit des Naturerlebens bieten. Insbesondere der Freiraum Weser soll in diesem Bereich (wieder) erlebbar werden und mit dem Europahafen vernetzt werden. Der angedachte Park an der Weser, die Promenaden an den Wasserkanten sowie der Freiraum an der Molenspitze sollen gesamtstädtische Angebote darstellen. Dies kann umso mehr gelingen, wenn mittels Querungen von Europahafen und Weser eine Vernetzung mit der restlichen Überseestadt, den angrenzenden Orts- und Stadtteilen sowie den Grünräumen des Weseruferparks auf der anderen Weserseite realisiert werden kann.

Des Weiteren ist die Schaffung von sogenannten Weserfugen angedacht, welche die Quartiere voneinander abgrenzen und die Weser und den Europahafen miteinander verbinden. Diese Räume leisten über den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner der Überseeinsel hinaus einen Beitrag zur Deckung des Grünbedarfs des gesamten Stadtteils Walle inklusive Überseestadt.

Zudem bieten auch die Quartiere in sich private und halböffentliche Freiräume, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt und angeeignet werden können und sollen.

Bisher kaum oder gar nicht öffentlich zugängliche Uferbereiche entlang der Weser sollen mit unterschiedlichen Charakteren entwickelt werden. Am Eingang auf die Überseeinsel soll der Freiraum als steinerne Verlängerung der Schlachte in urbanen Räumen gestaltet werden, die sich zum Wasser öffnen. Im Verlauf entstehen bis zur Molenspitze Grünräume, die das Wasser der Weser erlebbar gestalten und nutzbare Freiräume zum Verweilen bieten. Für Bremen eröffnet sich hier die Chance, einen neuen Stadtraum und neue Perspektiven am Wasser zu erleben. Der Freiraum bildet die Klammer der städtebaulichen Entwicklung, die sich in einzelne gut unterscheidbare Quartiere gliedert.

Große Teile der Überseeinsel liegen zurzeit vor der Hochwasserschutzlinie. Dies soll perspektivisch geändert werden. Nahezu der gesamte bebaubare Bereich soll mit einer neuen Hochwasserschutzanlage versehen werden, die entlang des Europahafens und der Weserpromenade verläuft und sie mit der bestehenden Hochwasserschutzlinie verbindet. Da das Gelände recht hoch gelegen und damit die Fehlhöhen vergleichsweise niedrig sind, kann ein Großteil der Anlagen als Teil der Geländemodellierung und -gestaltung (z.B. Hügel, Stufen, Balustraden) hergestellt werden. Vor dem Hintergrund eines möglichen Anstiegs des Meeresspiegels werden die Hochwasserschutzanlagen so konzipiert, dass sie künftig städtebaulich verträglich erhöht werden können.

Altlasten

Im zentralen Bereich der Überseeinsel befindet sich eine großräumige Verunreinigung mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), die vom ehemaligen Standort einer Öltraffinerie bzw. eines Tanklagers ausgeht und sich auf mehrere Grundstücke erstreckt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden im Jahr 2016 grundsätzliche Herangehensweisen zum

Umgang mit dieser Verunreinigung erarbeitet. Im Ergebnis wird eine ganzheitliche grundstücksübergreifende Lösung der Problematik vorgeschlagen. Eine grundsätzliche Vereinbarkeit mit einer Wohn- oder Freiflächennutzung ist nach der vorgeschlagenen Sicherung der Altlast gegeben. Die genaue Ausgestaltung der vorzunehmenden Maßnahmen gilt es jedoch im weiteren Planungsprozess mit den nunmehr vorliegenden städtebaulichen Planungen und unter Einbezug der Eigentümer und des Verursachers weiter zu konkretisieren, da die Sicherung der Verunreinigung eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Planungen darstellt. Eine erfolgreiche Sicherung der Altlast soll nach Möglichkeit durch ein mit allen Beteiligten abgestimmtes Konzept erreicht werden.

Für das restliche Plangebiet lassen sich Bodenverunreinigungen ebenfalls nicht ausschließen. Hier sind im Rahmen der jeweiligen Umsetzungsphasen konkrete Untersuchungen vorzunehmen.

Erschließung und Mobilität

Folgende erste Maßnahmen, welche die verkehrliche Anbindung der Überseeinsel betreffen, haben die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft im Zusammenhang mit der Umsetzung des „Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt“ am 05.12.18 bzw. am 01.11.18 getroffen (Vorlagen Nr. 19/539 bzw. 19/500):

- Ausbau von Nebenanlagen auf der Südseite der Straße Auf der Muggenburg
- Planung einer Fuß- und Radwegebrücke über den Europahafen
- Verlängerung des Weserradweges
- Machbarkeitsstudie zum Umbau des Knotenpunktes Auf der Muggenburg/Hansator.

In den jeweiligen Sitzungen haben die Deputationen ebenfalls eine Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser befürwortet. Eine Entscheidung zu dem Projektantrag steht noch aus. Diese genannten Maßnahmen fließen in die verkehrliche Gesamtplanung für die Anbindung der Überseeinsel ein.

Voraussetzung für die zukünftige Erschließung der Überseeinsel ist der Umbau des Knotenpunktes Hoerneckestraße / Hansator / Auf der Muggenburg. Voraussetzung hierfür ist wiederum die Herausnahme des hier noch befindlichen Gleisanschlusses der Hafeneisenbahn. Der Umbau des Knotenpunktes wird zurzeit begleitend zur städtebaulichen Rahmenplanung geplant. Dieser ist nach jetzigem Stand als Vollknoten angedacht, wobei die Hoerneckestraße künftig die Funktion als Haupterschließungsstraße übernehmen soll, während die Stephanikirchenweide in ihrer Bedeutung zu einer Fahrradstraße heruntergestuft werden soll.

Übergeordnetes Ziel bei der Planung der Überseeinsel ist die Entwicklung eines innovativen Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes, geprägt durch einen niedrigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Die Notwendigkeit eines innovativen Mobilitätskonzeptes ergibt sich aus der verkehrlichen Gesamtsituation der Überseestadt, von der die Überseeinsel ein Teil ist. In Stoßzeiten kommt es an bestimmten Punkten zu signifikanter Staubildung. Die Straßen Hansator sowie Auf der Muggenburg sind hiervon maßgeblich betroffen.

Das Integrierte Verkehrskonzept der Überseestadt geht für den Bereich der Überseeinsel von einem bestimmten Fahraufkommen für den MIV aus, welches sich aus der seinerzeit prognostizierten Entwicklung ergab. Die Intensität der heute angedachten städtebaulichen Entwicklung auf der Überseeinsel war zur Zeit der Erstellung jedoch noch nicht bekannt. Gleichwohl dürfen die prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht überschritten werden, um die Abwickelbarkeit der Verkehre unter Berücksichtigung des beschlossenen Maßnahmenpaketes in der gesamten Überseestadt zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wird für die Konzeptentwicklung von dem o.g. Zielwert von 20% für den MIV ausgegangen. Erfolgreiche Beispiele aus anderen Städten im In- und Ausland zeigen, dass ein Zielwert von 20% erreicht werden kann.

Dies erfordert jedoch besondere Anstrengungen und die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes. Dieses umfasst u.a. folgende Punkte:

- Überprüfung und Verbesserung der ÖPNV-Anbindung
- Attraktive Angebote für den Fuß- und Radverkehr, inkl. neuer Fuß- und Radwegebücke über den Europahafen und ggf. über die Weser.
- Weitgehend autofreie Wohnquartiere, Parken in zentralen Quartiersgaragen, Reduzierung der Kfz-Erschließung auf das Wesentliche.

Energie

Insbesondere für das ehemalige Kellogg-Areal ist ein innovatives Energiekonzept angedacht. Durch die Kombination von unterschiedlichen nachhaltigen Energieerzeugern (insbesondere Wind) und Energiespeichern soll ermöglicht werden, Wärme und Kälte für Wohnquartiere sowie Strom für Elektrofahrzeuge vollkommen CO₂-neutral u.a. in Verknüpfung mit dezentral gelegenen Windenergieanlagen vor Ort bereitzustellen. Hierfür wird auch über den Einsatz von Wärmepumpen sowie die Errichtung von Eisspeichern nachgedacht. Eine weitere Ausarbeitung des Energiekonzeptes erfolgt sukzessive mit Vertiefung der Planungen. Inwiefern die weiteren Bereiche der zukünftigen Überseeinsel mit dem angedachten Energiekonzept verknüpft werden können, ist Gegenstand des weiteren Planungsprozesses.

Umsetzung

Die Umsetzung der Planung ist langfristig auf einen zeitlichen Korridor von 20 bis 30 Jahren angelegt. Während die Umsetzung der Planung im östlichen Bereich des ehemaligen Kellogg-Areals zeitnah beginnen wird, richtet sie sich insbesondere im westlichen Bereich nach Flächenverfügbarkeiten und den Entwicklungsabsichten der privaten Eigentümer. Die Entwicklung der Überseeinsel kann sich nur im Einvernehmen mit den bestehenden Industrie- und Hafenbetrieben vollziehen. Im Verlauf der Rahmenplanung wurde in fortlaufenden Gesprächen mit den Gewerbetreibenden sichergestellt, dass diese ihre Interessen einbringen können. Verbleibende Unternehmen genießen Bestandsschutz und dürfen in ihren Betriebsabläufen nicht beeinträchtigt werden. Insofern ist eine abschnittsweise Realisierung angedacht. Auch die für die Realisierung der Planung notwendige Infrastruktur wie Erschließung und Hochwasserschutzanlagen erfolgt schrittweise. Wesentliche Voraussetzung zur Entwicklung des östlichen Bereichs der Überseeinsel ist der Umbau des Knotenpunktes Auf der Muggenburg / Hansator und der dafür notwendigen Beseitigung der Gleise der Hafenbahn. Im westlichen Bereich ist die Umsetzung der Planung wesentlich mit der Sicherung der Bodenverunreinigung verbunden.

Dem Zwischenbericht wurde insgesamt ein Zielszenario zu Grunde gelegt, welches davon ausgeht, dass lediglich die Reismühle an ihrem Standort verbleibt und die Bodenverunreinigung gesichert wurde (s. Anlage 1a).

Für den Fall, dass das zurzeit ansässige Logistikunternehmen westlich des ehemaligen Kellogg-Areals seinen Betrieb am Standort weiterführen möchte bzw. ein anderes Unternehmen die logistische Nutzung an diesem Standort fortführt, wurde ein eingeschränktes Zielszenario unter Berücksichtigung des Bestands (s. Anlage 1b) entwickelt. Eine vollständige Sicherung der großräumigen Altlast wird bei Beibehaltung des Bestandes auf diesem Grundstück erschwert. Die Machbarkeitsstudie zur Sicherung der Altlast geht von einer ganzheitlichen Lösung der Problematik aus. Die Parkanlage an der Weser wäre aufgrund der erschwerten Altlastensanierung sowie der Lage zwischen zwei Industriebetrieben nicht realisierbar. Durch die Emissionen der Logistik, aber auch durch die aufwändigere Altlastensanierung, können die umliegenden gemischten bzw. Wohnquartiere nicht vollständig entwickelt werden. Insbesondere für die direkt östlich und nördlich anschließenden Flächen bedeutet dies, dass hier nur sehr eingeschränkt neue Nutzungen etabliert werden können.

Es ist trotz des Erhalts der logistischen Nutzung des Grundstücks in dem eingeschränkten Zielszenario beabsichtigt, den bestehenden Gleisanschluss zu kündigen. Dieser wurde bereits seit mehr als 15 Jahre nicht mehr in Anspruch genommen und müsste bei Inbetriebnahme vollständig neu hergerichtet werden. Nur bei Aufgabe der Hafeneisenbahninfrastruktur lässt sich u.a. der Schulstandort am zukünftigen Hansatorplatz realisieren.

Eine Entwicklung der städtischen Flächen sowie die Realisierung zentraler Entwurfsbestandteile können in diesem Fall zumindest zunächst nicht stattfinden. Auch die Entwicklung der weiteren städtischen Flächen wird – wenn überhaupt – mittels weniger hochwertiger Nutzungen stattfinden, was mit entsprechend niedrigeren Grundstückserlösen einhergehen würde. Insgesamt ist in diesem eingeschränkten Zielszenario zu bewerten, ob die bisherige Leitideen der Rahmenplanung und hier insbesondere die Grünraumplanung und das Erschließungskonzept noch tragfähig wären.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Rahmenplanung wurde bisher begleitet durch einen breit angelegten Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung, in dem die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten, ihre Ideen und Vorstellungen in den Prozess einzubringen und auf Grundlage erster Ergebnisse ein Feedback zu den Planungen zu geben.

Am 27.08.2018 fand die Auftaktwerkstatt in dem ehemaligen Reislager der Fa. Kellogg statt. In dieser Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Vorstudien erstmalig öffentlich vorgestellt und die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre grundlegenden Ideen sowie Vorstellungen für den neu zu entwickelnden Stadtraum äußern. Da es sich bei dem Kellogg-Areal um einen Bereich handelt, der bisher nicht für die Öffentlichkeit zugänglich war, war das Interesse in der Bevölkerung groß. Darüber hinaus wurde den Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit gegeben, mit dem Stadtmusikanten-Express einen Eindruck vom gesamten Plangebiet der Überseeinsel zu erhalten, welches in großen Teilen ebenfalls der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist. Im Rahmen der Veranstaltung konnten die Gäste Rückmeldungen mit ihren Planungsvorstellungen geben. Diese wurden gesammelt und fanden Eingang in die Rahmenplanung. Abgeschlossen wurde die Auftaktwerkstatt durch eine Podiumsdiskussion. Insgesamt

nahmen an dieser Veranstaltung ca. 300 Personen teil.

Im Anschluss an die Auftaktwerkstatt bestand die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Online-Umfrage auf der Internet-Präsenz der Überseestadt, welche ebenfalls grundsätzliche Wünsche und Anforderungen an die Planungen abgefragt hat. So ging es bspw. um gewünschte Wohnformen, Gebietscharakter und Mobilitätsangebote. In einem Zeitraum von knapp vier Monaten beteiligten sich ca. 200 interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die Ergebnisse fanden ebenfalls Eingang in den Planungsprozess.

Der bislang letzte Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 10.02.2019 in Form einer „Gläsernen Werkstatt“ statt. Bei dieser Veranstaltung wurden die aktuelle Planungsstände ausgestellt, gleichzeitig gab es Thementische (Grundstruktur der Planungen, Mobilität, Energie, Einbindung in das Umfeld, Freiräume, Quartiere), an denen Vertreterinnen und Vertreter der beauftragten Büros sowie der Verwaltung die Planungen im direkten Dialog erläutert haben und für Rückfragen und Diskussionen zur Verfügung standen. Auch diese Veranstaltung erfuhr mit ca. 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine große und positive Resonanz.

Zur Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung soll ein Abschlussbericht erstellt werden, der die Ergebnisse der gesamten Beteiligung zusammenfasst.

Weitere Schritte

Um erste Impulse in das Quartier zu bringen und dieses stärker im Bewusstsein der Stadtöffentlichkeit zu verankern, wurde durch die Überseeinsel GmbH entlang der Hochwasserschutzlinie als Verlängerung der Schlachte bereits eine öffentlich nutzbare Rad- und Fußgänger Verbindung ermöglicht. Kurzfristig sind sowohl Zwischennutzungen als auch die Umsetzung erster Impulsprojekte geplant. Es ist angedacht, das ehemalige Silo-Gebäude zu einem Hotel sowie zu Büros umzunutzen. Daneben befindet sich die ehem. Reishalle. Diese soll voraussichtlich neu aufgebaut werden und Raum für nicht-großflächigen Lebensmitteleinzelhandel und Gastronomie sowie in den oberen Geschossen Büronutzungen bieten. In diesem Bereich ist auch als kurzfristige Zwischennutzung eine Dependance der Gemüsewerft – einer gemeinnützigen Gesellschaft für integrative Beschäftigung – angedacht, um hier als Urban Gardening Hopfen anzubauen und einen Biergarten zu betreiben. Darüber hinaus ist die Ansiedlung von zwei gastronomischen Betrieben im ehemaligen Produktionsgebäude geplant. Zudem soll das an der Straße Stephanikirchenweide befindliche ehem. Hauptverwaltungsgebäude der Fa. Kellogg zu einem Schulstandort umgewandelt werden, welcher für die Überseestadt und für die angrenzenden Ortsteile dringend benötigt wird. Die Umnutzung soll kurzfristig als aufwachsende Schule erfolgen.

Diese Nutzungen stehen im Einklang mit der übergeordneten Rahmenplanung, die im Sommer 2019 abgeschlossen werden soll. Die Ergebnisse werden in einer Veranstaltung öffentlich vorgestellt und den Deputationen nochmals vorgelegt werden. Zudem wird zeitnah für Teile des ehemaligen Kellogg-Areals eine vertiefende Quartiersplanung erstellt, die konkrete Grundlage für die Bauleitplanung wird. Zur Umsetzung dieser Prozesse wurde durch die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 21.02.19 für Teile der Überseeinsel der Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans gefasst (Vorlage Nr. 19/572). Zudem wird der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft für Teile dieses Änderungsbereichs in denen zeitnah Vorhaben realisiert werden sollen, der Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes vorgelegt.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Für die Entwicklung des ehemaligen Kellogg-Areals hat sich die Grundstückseigentümerin in einem ersten, im Mai 2018 unterzeichneten städtebaulichen Vertrag zu einer Übernahme der Projektentwicklungskosten verpflichtet. Dies schließt die anteiligen Planungskosten ebenso ein wie die Erschließungskosten, Kosten zur Herstellung des notwendigen Hochwasserschutzes sowie zur Herstellung von Grünflächen.

Mit der angestrebten Umsetzung der Planung der restlichen Überseeinsel werden perspektivisch Aufwendungen notwendig, die durch die Freie Hansestadt Bremen zu tragen sind (Planung, Hochwasserschutz, Erschließung, etc.). Diese sind bedarfsgerecht im Rahmen der Haushalts- und Wirtschaftsplanaufstellung des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt zu berücksichtigen. Des Weiteren werden Aufwendungen für die Entwicklung des Schulstandortes in noch nicht zu quantifizierender Höhe anfallen, die in den Verantwortungsbereich der Senatorin für Kinder und Bildung fallen.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind mit der Vorlage direkt nicht verbunden.

Der in der Vorlage beschriebene Prozess zur Entwicklung der Überseeinsel in der Überseestadt richtet sich an alle Bevölkerungsgruppen. Im Rahmen der konkreten Planungsaufgaben sind Gender-Aspekte konkret einzubeziehen und zu berücksichtigen.

D. Negative Mittelstands Betroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschlag

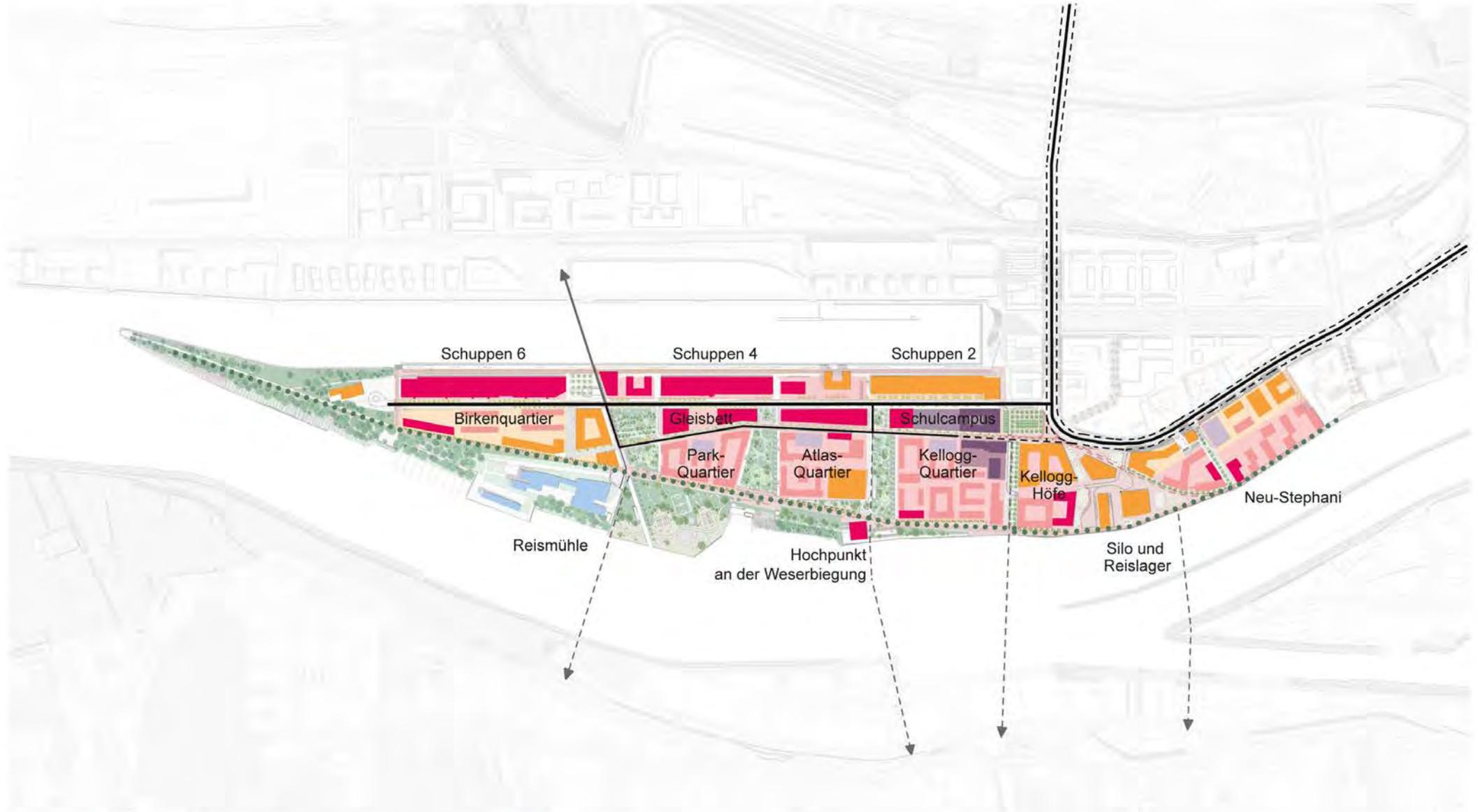
1. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den in der Anlage beigefügten Zwischenbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung zur Überseeinsel in der Überseestadt zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den in der Anlage beigefügten Zwischenbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung zur Überseeinsel in der Überseestadt zur Kenntnis.

Anlagen

- Anlage 1a: Zielszenario für die Entwicklung der Überseeinsel
- Anlage 1b: Eingeschränktes Zielszenario für die Entwicklung der Überseeinsel unter Berücksichtigung des Bestandes
- Anlage 2: Zwischenbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung Überseeinsel

Stadtquartier zwischen Hafen und Weser - Zielszenario

Das Stadtquartier ist gemischt und lebendig; Wohnen und Arbeiten, Erholung und Bildung sind eng verknüpft.
Die Darstellung zeigt die abgeschlossene Entwicklung, ein mögliches Zielszenario.



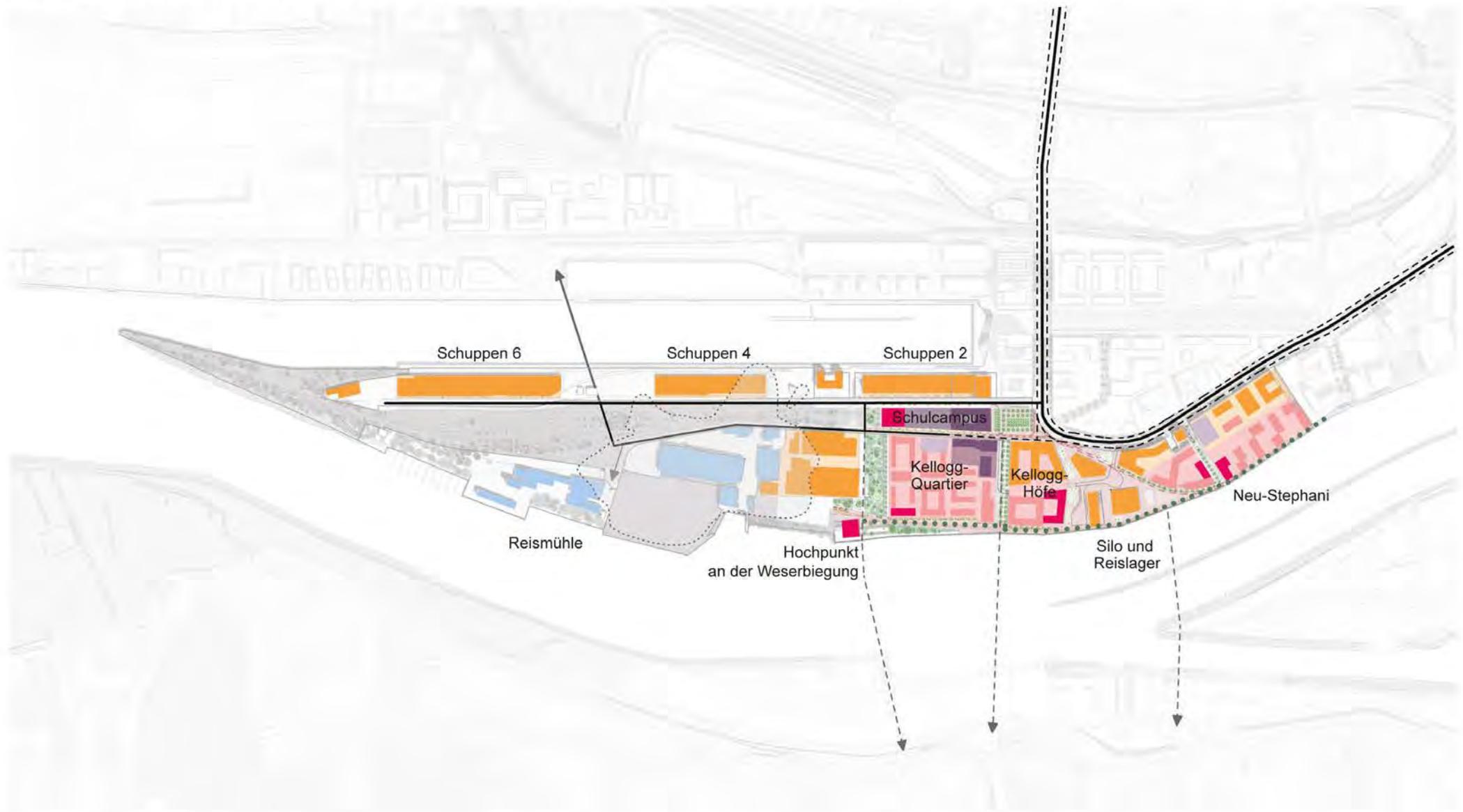
— Wohnen — Wohnen und Gewerbe sowie weitere Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Kita) — Gewerbe — Emittierendes Gewerbe — Schule — Quartiersgarage
— Grundstücksgrenzen - - - Mögliche Brückenschläge

0 50 150

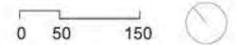


Stadtquartier zwischen Hafen und Weser - Eingeschränktes Zielszenario unter Berücksichtigung des Bestandes

Die Entwicklung der Nutzungsstruktur findet abschnittsweise statt, wobei das ehemalige Kellogg-Areal den Auftakt bildet. Die restlichen Flächen sollen je nach Flächenverfügbarkeit mittel- bis langfristig folgen. Zu berücksichtigen ist dabei die Bestands- und Entwicklungsgarantie für die ansässigen Betriebe. Sofern die gewerblich-industrielle Nutzung im Südwesten des Plangebietes in der aktuellen Ausdehnung erhalten bleibt, ist eine Umsetzung des Zielszenarios nur in Teilbereichen möglich



- Wohnen
- Wohnen und Gewerbe sowie weitere Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Kita)
- Gewerbe
- Emittierendes Gewerbe
- Schule
- Quartiersgarage
- Grundstücksgrenzen
- Mögliche Brückenschläge
- Altlasten



Überseeinsel

Erarbeitung Rahmenplanung
Zwischenbericht
Stand: 28.03.2019

Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Überseeinsel in der Stadt	7
3.	Stadtquartier zwischen Hafen und Weser	11
3.1	Verkehr	16
3.2	Freiraumstruktur	25
3.2	Hochwasserschutz	32
3.3	Energiekonzept	35
3.4	Umsetzung – Schritt für Schritt	36
4.	Quartiere der Überseeinsel – lebendige Mischungen	39
4.1	Neu-Stefani, Kellogg-Höfe	41
4.2	Kellogg-Silo, Reislager, Urban-Gardening	44
4.3	Gleisbett, Kellogg-Quartier	46
5.	Ausblick	51
6.	Abbildungsverzeichnis	52
7.	Impressum	55

1. Einleitung

Zwischen Europahafen und Weser entsteht auf einer Fläche von etwa 41ha die Überseeinsel. Im Stadtteil Walle gelegen, ist sie Teil der Überseestadt, eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Durch die Überseeinsel wird die Überseestadt direkt mit der Innenstadt verbunden - und perspektivisch auch mit Woltmershausen. Mit dieser Größe und Lagegunst ist die Überseeinsel von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung Bremens. Dieser Rolle soll die Überseeinsel mit einem innovativen und zukunftsweisenden Städtebau gerecht werden. Dazu gilt es, einen schrittweisen Transformationsprozess und das Nebeneinander von gewerblichen Nutzungen und der Entwicklung eines neuen Quartiers konzeptionell vorzubereiten.

Die Überseeinsel wird als lebendiges, gemischtes Stadtquartier entwickelt, in dem insbesondere für Familien die passenden Angebote bereitgehalten werden. So soll hier auch ein Schulcampus mit einer Grund- und einer Oberschule entstehen. Läden und Gastronomie sowie kulturelle und soziale

Infrastruktur beleben die zentralen Lagen. Es entstehen attraktive Freiräume in unterschiedlichen Qualitäten entlang der Weser, die auch für Besucher*innen Bremens einen neuen Zugang zur Weser bieten. Grünzonen zwischen den Quartieren sollen vielfältige Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten.

Die Überseeinsel soll weitgehend autofrei organisiert werden. Auf der Grundlage eines innovativen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts liegt der Fokus auf Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV. Brücken für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen verbinden die Überseeinsel mit Woltmershausen und im Europahafenbecken mit der restlichen Überseestadt. Auch energetisch soll die Überseeinsel zu einem Vorzeigeprojekt werden, indem der Energieverbrauch reduziert und eine CO₂-neutrale Versorgung erreicht werden soll.

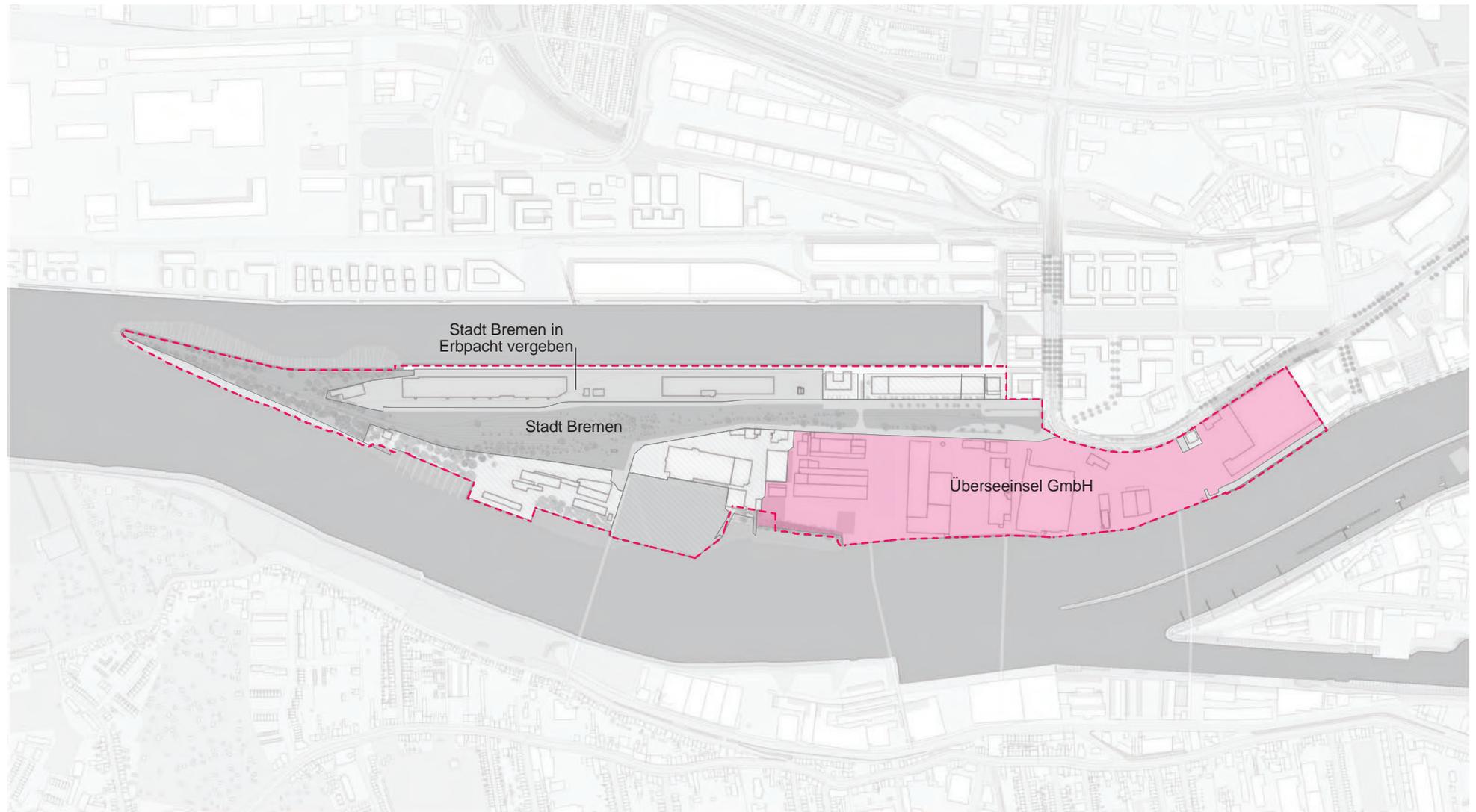
Um das Ziel einer Bebauung ab 2021 zu erreichen, schreiten die Planungen für die Überseeinsel voran. Nachdem in 2018 die städtebaulichen Vorstudien abgeschlossen worden sind, begann

ebenfalls in 2018 die Rahmenplanung, die noch in 2019 abgeschlossen werden soll. Auf dieser Grundlage soll in 2019 der Bauleitplanungsprozess eingeleitet und bis Ende 2020 Planungsrecht für erste Abschnitte geschaffen werden. Flankierend zur Bauleitplanung fixieren die Stadt und die Eigentümerin des ehemaligen Kellogg-Areals, die Überseeinsel GmbH, ihr abgestimmtes Vorgehen in städtebaulichen Verträgen.

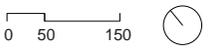
In diesem Zwischenbericht wird der aktuelle Stand der Rahmenplanung dargestellt. Neben den zuvor erwähnten Bereichen Freiraum, Verkehr und Energie liegt der Fokus dabei auf der städtebaulichen Ausgestaltung der Überseeinsel, die in unterschiedliche Quartiere gegliedert ist. Jedes dieser Quartiere hat je nach Lage und Bauform einen eigenen unverwechselbaren Charakter und macht die Überseeinsel zu einem Stadtquartier mit hoher Wohn- und Lebensqualität.

Einleitung - Eigentumsverhältnisse

Eigentumsverhältnisse im Plangebiet

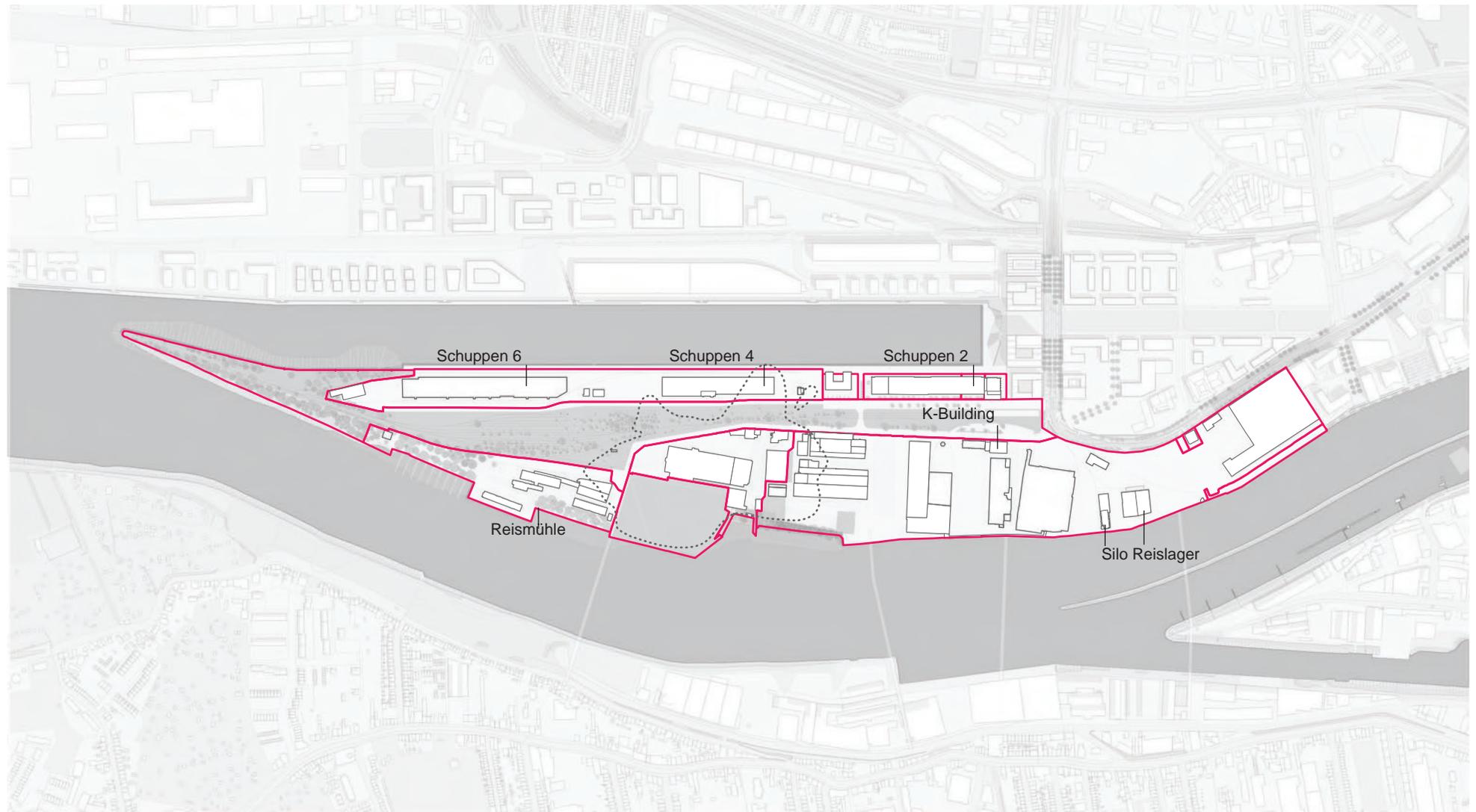


Umgriff Plangebiet Privateigentum Stadt Bremen



Einleitung - Bestandsbebauung und Grundstücksgrenzen

Bestandsgebäude im Plangebiet

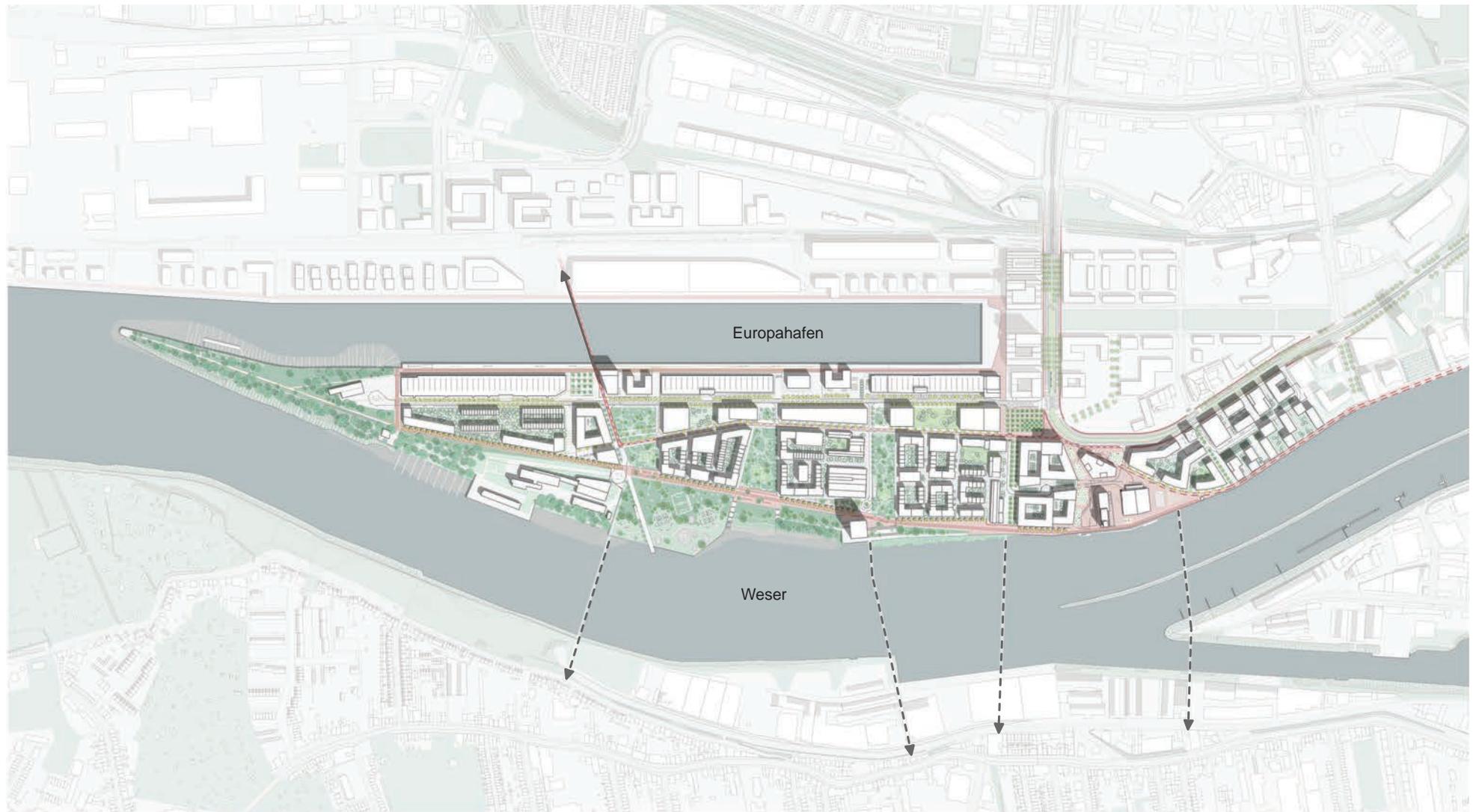


□ Bestandsbebauung — Grundstücksgrenzen ···· Altlasten

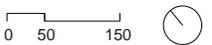


Einleitung - Städtebaulicher Rahmenplan

Eckdaten (rd.): 225.000m² Bauflächen, 80.000m², Öffentliche Grünflächen, 55.000m² Fußgängerbereiche und Radweg, 10.000m² Gemeinbedarfsflächen (Schule), 50.000m² Verkehrsflächen (Haupterschließung)



--- Mögliche Brückenschläge



2. Überseeinsel in der Stadt

Verknüpfende Stadtinsel, emotionale Zielorte, orientierende Silhouette

Die Überseeinsel schließt westlich direkt an die Innenstadt an und füllt den Bereich zwischen dem Stadtzentrum und den bereits revitalisierten Bereichen der Überseestadt. Das Weserufer wird auf einer Länge von rund 2,1 Kilometern wieder zugänglich. Bremen bietet sich mit der Entwicklung der Überseeinsel somit die Chance, einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Stadtsilhouette zu leisten und eine zugängliche Flusslandschaft zu gewinnen. Die Schlachte wird als urbane, steinerne Promenade über das ehemalige Kellogg-Gelände zum Europahafenkopf weitergeführt - vorbei an dem zeichenhaften Kellogg-Silo und entlang vielfältiger Grünräume – und bis zur Molenspitze verlängert. Hierdurch verbessert die Überseeinsel die Zugänglichkeit zur Weser für den mit Grünräumen unterversorgten Bremer Westen deutlich.

Brückenschläge über den Europahafen und die Weser sollen zudem zukünftig die Stadt über Hafenbecken und Fluss hinweg vernetzen. Eine Fuß- und Fahrradbrücke soll das Europahafenbecken queren und so den Stadtteil Walle an die Weserpromenade mit geplantem Überseeinselpark anbinden. Die bereits urban und vielfältig genutzte Nordseite des Europahafens bekommt ein Gegenüber – beide Seiten des Europahafens profitieren durch diese direkte Verbindung voneinander. So kann auch

Infrastruktur auf der jeweils anderen Seite auf kurzem Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden.

Für eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Weser nach Woltmershausen wurde ein Suchraum definiert, für den in einem weiteren Schritt im Rahmen einer noch zu tätigen Machbarkeitsstudie unterschiedliche Anschlusspunkte untersucht werden. Durch die Brücke würde Woltmershausen - wo zur Zeit im vorderen Woltmerhausen ebenfalls Planungen für eine großräumige städtebauliche Entwicklung verfolgt werden - näher an die Innenstadt und die Überseestadt rücken. Die Erreichbarkeit von Freiräumen sowie die Auslastung sozialer Infrastrukturen beiderseits der Weser könnte somit deutlich verbessert werden.

Die Überseeinsel soll künftig wichtige stadtweite und stadtquartiersübergreifende Zielorte beheimaten. Neben den freiräumlichen Anziehungspunkten wie der Hafen- und der Weserpromenade werden perspektivisch folgende Bausteine hierzu zählen:

- der touristisch genutzte „Kellogg-Pier“ mit dem ikonischen emotional bedeutenden Kellogg-Silo, der zu einem Hotel umgenutzt werden soll, sowie einer Markthalle,

- die Kellogg-Höfe, die eine vielfältige Mischung aus kleinteiligem Gewerbe, Büroflächen und Wohnnutzungen beinhalten soll und

- der Schulcampus mit Oberschule und Grundschule für den Bremer Westen.

Diese Orte liegen unmittelbar am „Foyer“ der Überseeinsel, dem neu formulierten Hansatorplatz. Am Hansatorplatz geht die Straße Hansator, einem Haupteingangsportal zur Überseestadt in die Straße Auf der Muggenburg über. Der Platz wird durch Schulcampus und Kellogg-Höfe räumlich gefasst und bindet zudem das Gewerbegebiet am Zollpfad vis-à-vis mit ein. Durch die Straßenbahn hervorragend an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen, stellt der Hansatorplatz die Verbindungen zu den wichtigen stadtquartiersübergreifenden Angeboten der Überseeinsel her.

Die besondere Lagegunst der Überseeinsel gilt es auch baulich zu unterstreichen. Als Teil der Überseestadt mit ihrer wohlgesetzten Höhenentwicklung bietet sich die Chance, in enger Beziehung zur Innenstadt die Stadtsilhouette weiterzuentwickeln und entlang der Weser neu zu definieren. Daher beinhaltet die Rahmenplanung ein differenziertes Konzept zur Höhenentwicklung, welches auch die Setzung wichtiger strategischer Hochpunkte

als identifikationsstiftende Landmarken umfasst. Zudem ermöglicht eine verdichtete Bebauung in zentralen Lagen die Schaffung größerer zusammenhängender Freiräume in der näheren Umgebung.

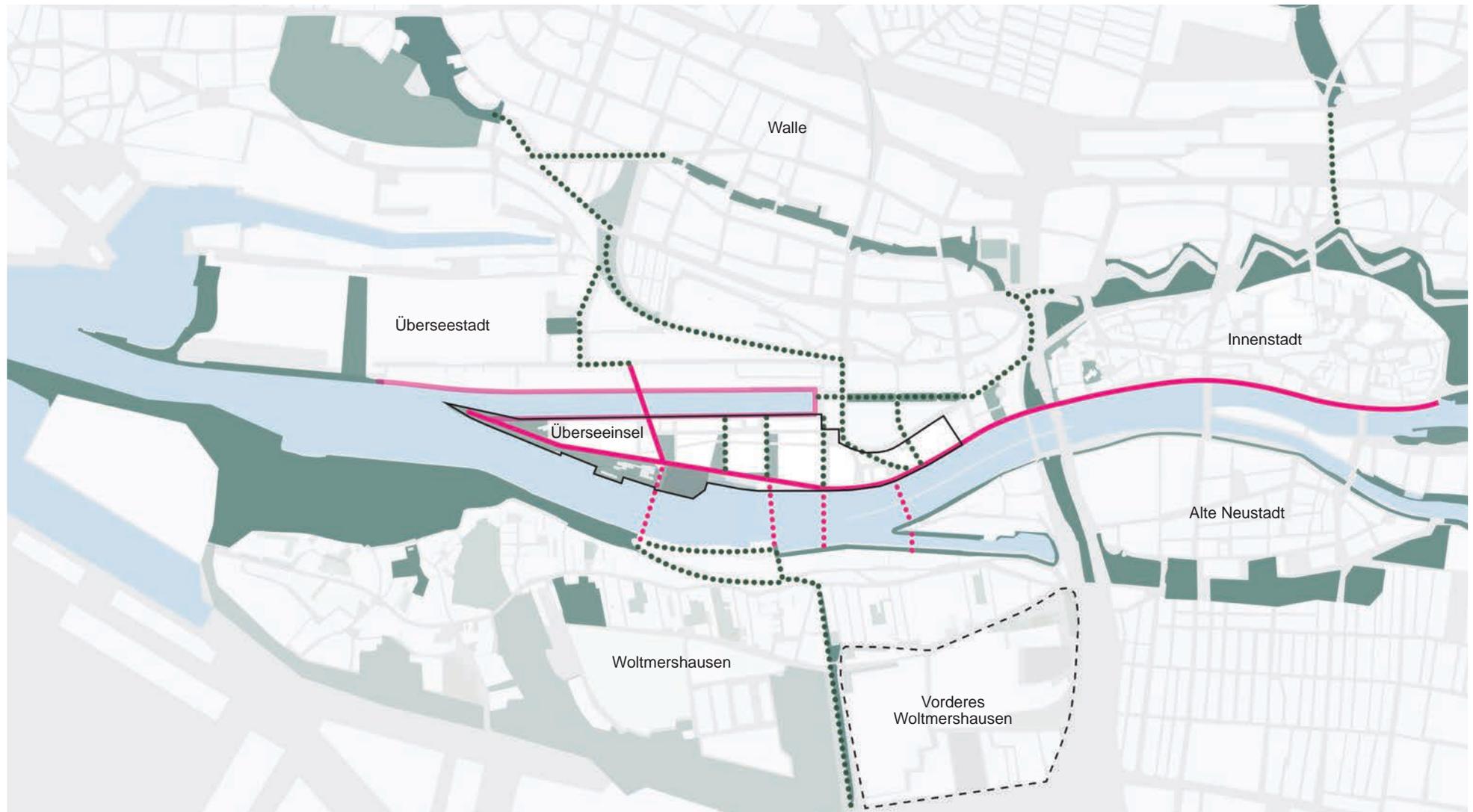
Die Stadtsilhouette entlang der Weser wird durch Setzung eines neuen und gesamtstädtisch relevanten Hochpunktes an markanter Stelle in der Biegung des Weserverlaufs akzentuiert. Mit Erhalt und Umnutzung des Kellogg-Silos bleibt ein bereits bestehender Hochpunkt erhalten. Das charakteristische und zeichenhafte Bestandsgebäude des Kellogg-Silos wird durch den Rückbau der umgebenden Anlagen freigestellt. Beide Hochpunkte nehmen das Höhenprofil des Landmarkens sowie Wesertowers auf, gehen nicht darüber hinaus und setzen die Reihe der den Fluss prägenden Hochpunkte fort. Stadtquartiersverbindend markieren niedrigere Hochpunkte bis zu 13 Geschossen den Brückenschlag über den Europahafen und den Hansatorplatz. Die Hochpunkte orientieren sich dabei an der Höhe des Hafenhochhauses.

Die Hochpunkte dienen der Orientierung in der Stadt und sind so gesetzt, dass sie die Sichtschutzbereiche des Bremer Altstadtensembles nicht beeinträchtigen. Auch die Blickbeziehung über die Weser hin nach Woltmershausen wird dabei berücksichtigt.

Überseeinsel im Stadtzusammenhang - Verknüpfende Stadtinsel

Die Überseeinsel schließt die Überseestadt westerseitig an die Bremer Innenstadt an. Die Anknüpfungspunkte sind:

- Verlängerung der Weserpromenade zum Europahafenkopf und zur Molenspitze
- Brückenschläge über den Europahafen und die Weser



□ Umgriff Überseeinsel — Wichtige Fußgängerverbindung ••• Grünverbindungen ••• Optionen Brückenschläge - - - Plangebiet



Überseeinsel im Stadtzusammenhang - Emotionale Zielorte

Aufgrund der besonderen Lagegunst der Überseeinsel bietet das Areal außergewöhnliche Potenziale zur Schaffung emotionaler Zielorte. Vor diesem Hintergrund entstehen gesamtstädtisch bedeutsame Adressen mit emotionaler Ausstrahlung und Anziehungskraft für alle Bremer*innen. Gleichzeitig machen diese das Gebiet attraktiver für die Ansiedlung von Firmenzentralen, aber auch für Tourismus- und Bildungseinrichtungen sowie weitere öffentlichkeitswirksame Nutzungen.

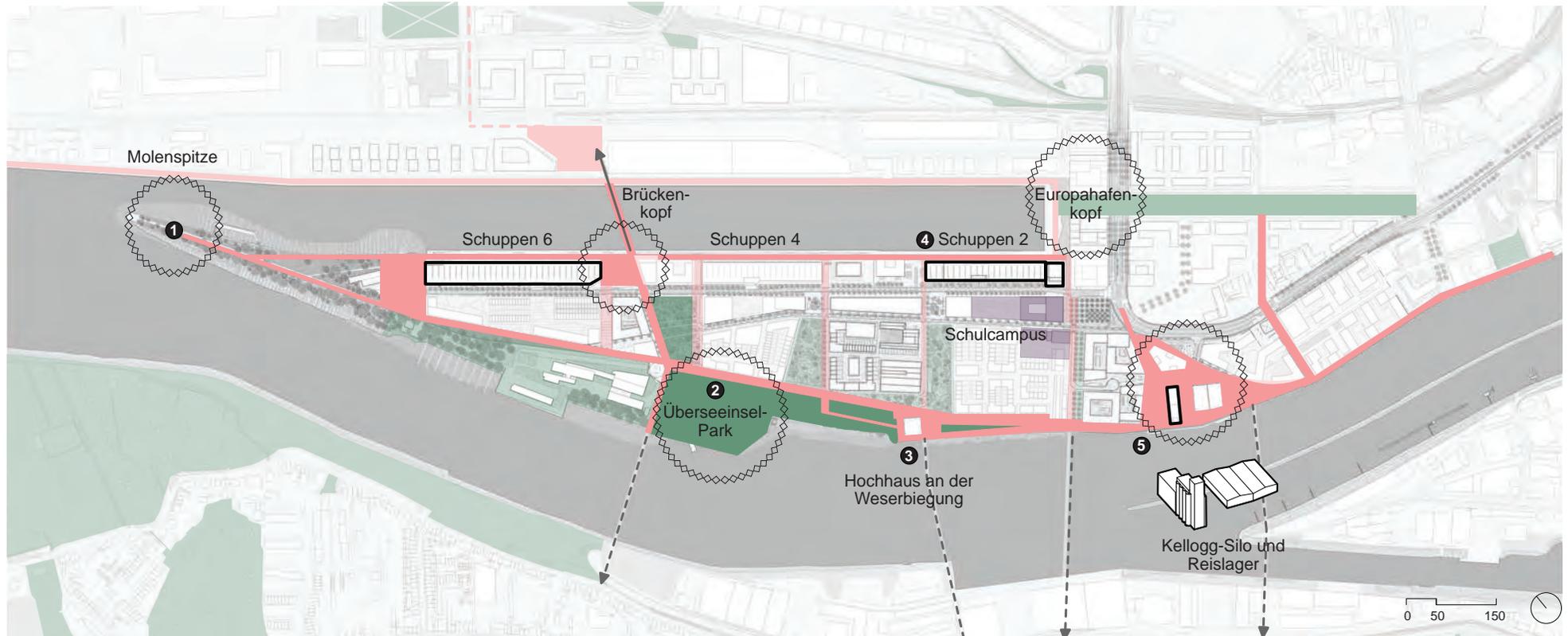


Abb.1: Überseeinsel, Bremen, DE

1 Molenspitze



Abb.2: Claude Cormier, Sugar Beach, Toronto, CA

2 Überseeinselpark



Abb.3: Überseeinsel, Bremen, DE

3 Hochhaus am Weserbogen



Abb.4: Hilmes Lamprecht Architekten BDA, Überseeinsel, Bremen, DE

4 Schuppen 2

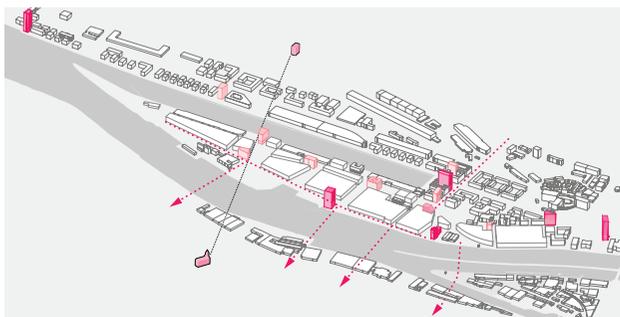


Abb.5: DMAA, Kellogg-Silo, Bremen, DE

5 Umnutzung Silo

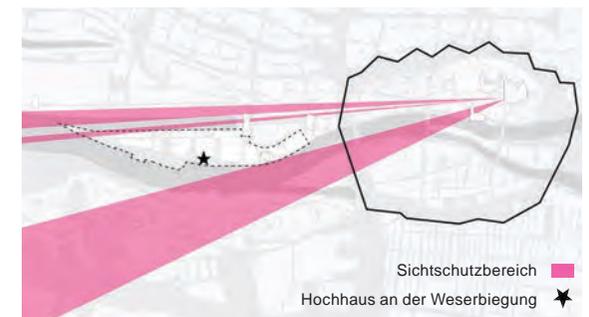
Überseeinsel im Stadtzusammenhang - Orientierende Silhouette

Die Silhouette Bremens wird mit zwei gesamtstädtisch relevanten Hochpunkten weiterentwickelt: Kellogg-Silo und Hochhaus in der Biegung der Weser. Stadtquartierübergreifend markieren niedrigere Hochpunkte den Brückenschlag über den Europahafen und den Hansatorplatz. Weitere Akzentuierungen konzentrieren sich im Gebietsinneren.



Hochhaus Hierarchie

- Hochpunkt mit stadtweiter Bedeutung (XV-XXII oder Landmarke)
- Hochpunkt mit stadtquartiersübergreifender Bedeutung (XII-XIII)
- Akzentuierung mit Bedeutung im Stadtquartier (VIII)



Sichtschutzbereiche des Innenstadtensembles

3. Stadtquartier zwischen Hafen und Weser

Schuppen, Gleisbett, Weserquartiere und Weserfugen

BAULICH-LANDSCHAFTLICHE GESCHICHTE

Das Areal der Überseeinsel ist durch seine vormaligen Nutzungen baulich und landschaftlich geformt worden. Die Schuppen entlang der Hafenkante des Europahafens geben mit einer Länge von 200-300 Metern dem Planungsgebiet einen prägenden Rhythmus. Des Weiteren ist das Gebiet durch die Gleisstruktur der Hafenbahn geprägt. Mittlerweile sind sie bedingt durch die lang zurückliegende Benutzung teilweise überwuchert und in keinem nutzbaren Zustand. Die großen Footprints der Industriebauten an der Weser sind weithin sichtbare Zeichen der vormaligen Nutzung des Kelloggs-Areals. Das Weserufer ist durch sehr abwechslungsreiche, harte und weiche Uferabschnitte charakterisiert, Helgen und Spundwände zeigen die ehemaligen Nutzungen entlang der Weser auf.

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR: SCHUPPENSTREIFEN, GLEISBETT, WESERQUARTIERE

Die Struktur des neuen Stadtquartiers greift die genannten geschichtlichen Linien auf und führt sie strukturprägend fort. Die Kette der drei Schuppen am Europahafen wird

punktuell durch kräftige Gebäude ergänzt. Sie bilden als Schuppenstreifen das Rückgrat der städtebaulichen Entwicklung. Das Gleisbett wird durch eine eigenständige, den Rhythmus der Schuppen aufnehmende, durchlässige Bebauungsstruktur entwickelt und stärkt die Schuppen als südlich liegendes Gegenüber. Daran schließen sich die Weserquartiere an, deren Zuschnitte an den wechselnden Uferabschnitten der Weser orientiert sind. Diese, die Geschichte neu in Wert setzende, Gliederung ermöglicht zugleich die Weiternutzung der vorhandenen Erschließungsstruktur mit Stephanikirchenweide und Hoerneckestraße.

Im Osten bindet das Quartier „Neu-Stephani“ an die Innenstadt an. Der westliche Rand dieses Quartiers folgt der heutigen Hochwasserschutzlinie mit ihrer charakteristischen Biegung und gibt zusammen mit der Bebauungskante der „Kellogg-Höfe“ den Solitären des „Kellogg-Piers“ den Rahmen, in dem diese prägnanten Sonderbauten ihre Wirkung entfalten können. Sie bilden die Schnittstelle zwischen Überseeinsel und den weiteren Quartieren der Überseestadt. Der Hansatorplatz als zentrales Element der neuen Überseeinsel

dient als Verteiler.

Westlich der Kellogg-Höfe schließen sich die Weserquartiere als einzeln ablesbare, vorwiegend dem Wohnen vorbehaltene, Quartiere an.

FREIRÄUMLICHE WESERFUGEN

Grünräume - die sogenannten Weserfugen - verbinden die Weser und das Hafenbecken miteinander und ermöglichen den Austausch zwischen dem landschaftlichen Weserraum und der harten Hafenkante. Die Fugen greifen den Rhythmus der Schuppen entlang des Hafenbeckens auf und bilden freiräumliche Mitten zwischen den Weserquartieren, die dorthin ihre landschaftsräumlichen Adressen ausbilden.

NUTZUNGSSTRUKTUR

Die Überseeinsel soll ein lebendiger Ort werden. An den zentralen Punkten des Areals entstehen aktive Erdgeschosszonen, etwa durch kleinteiligen Einzelhandel, soziale und kulturelle Einrichtungen oder andere öffentlichkeitswirksame Nutzungen. An den verkehrsreichen Straßen Auf der Muggenburg und am Hansator, in den Kelloggs-Höfen sowie in der Nähe der langfristig verbleibenden emittierenden Gewerbebetriebe sind gewerbliche

Nutzungen vorgesehen. Im Schuppenstreifen und im Gleisbett befinden sich gemischt genutzte Gebäudetypologien mit Wohnen in den oberen Geschossen. Zur Weser hin überwiegen Wohnnutzungen, mit Ausnahme des Bereichs Kellogg Pier, der zu einem touristisch-gewerblichen Zielort entwickelt wird.

Stadtquartier zwischen Hafen und Weser - Aufgreifen der Geschichte

Die städtebauliche Struktur setzt die historische Struktur in Wert: Schuppen – Gleisbett – Weserquartiere

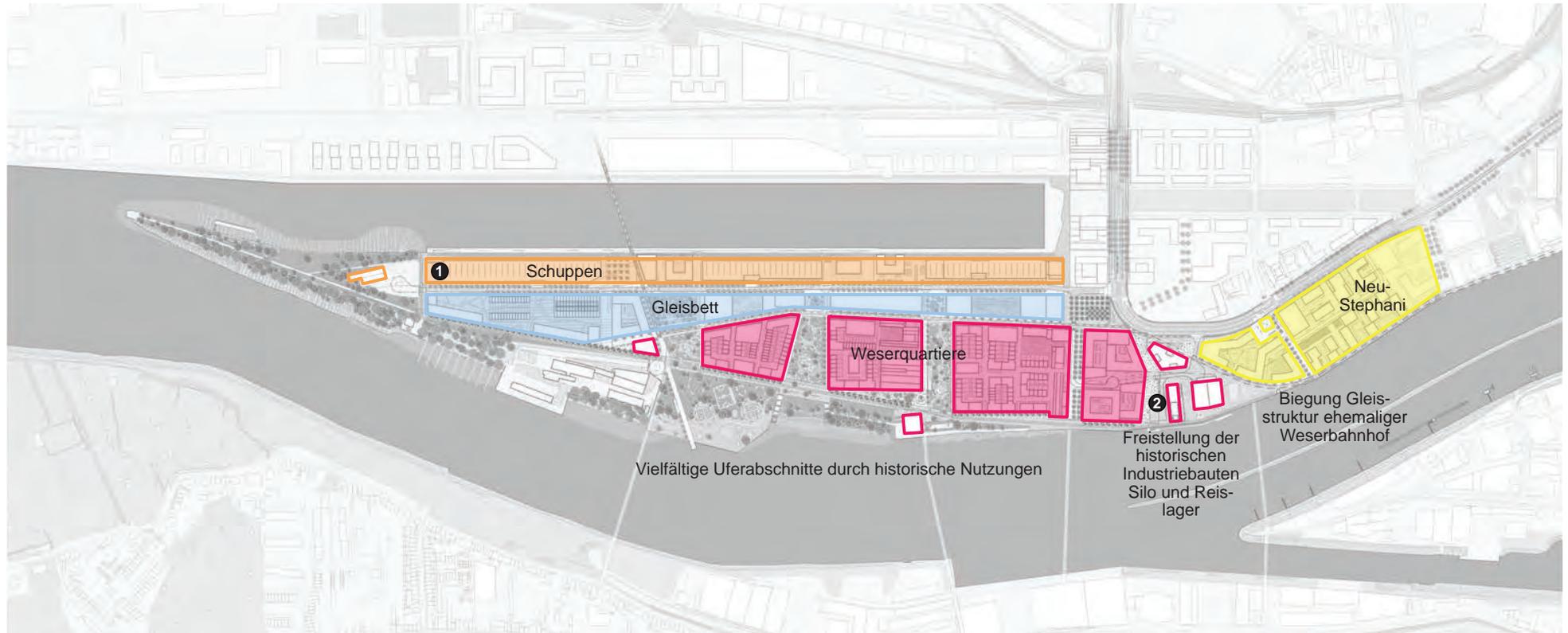


Abb.1: Überseeinsel, Bremen, DE



Abb.2: DMAA, Kellogg-Silo, Bremen, DE

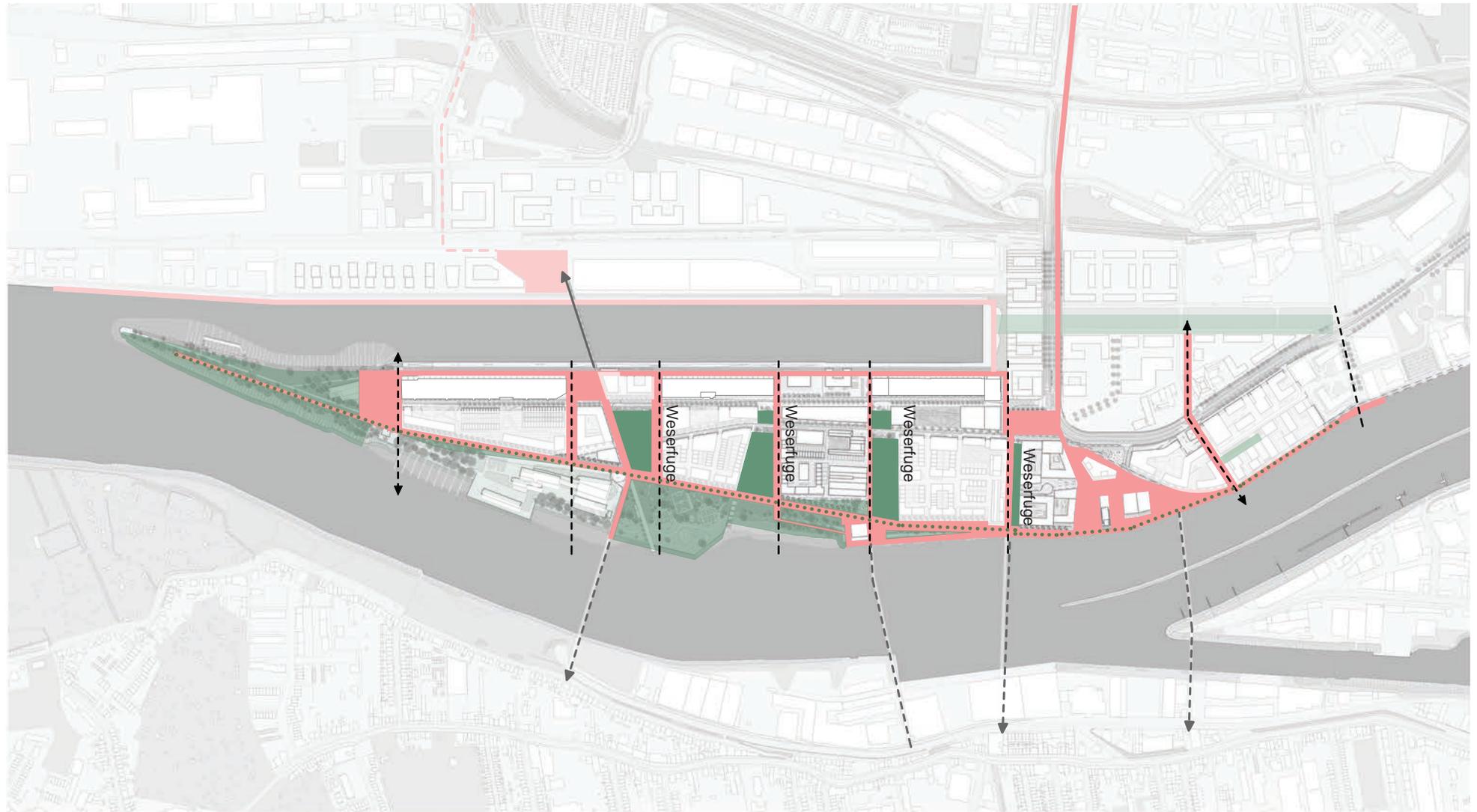
1 Bestandsgebäude: Schuppen 6

2 Umnutzung des Silos und des Reislagers

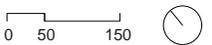
Stadtquartier zwischen Hafen und Weser - Grüne Fugen

Die Überseeinsel erlaubt ein Leben und Arbeiten zwischen Hafen und Weser.

Die grünen Weserfugen greifen den Rhythmus der Schuppen auf, verbinden Hafen und Weser und formulieren die landschaftsräumlichen Adressen der Quartiere. Sie dienen den dichten Quartieren als aneignungsfähige Freiräume und schaffen so einen hohen Wohnwert.

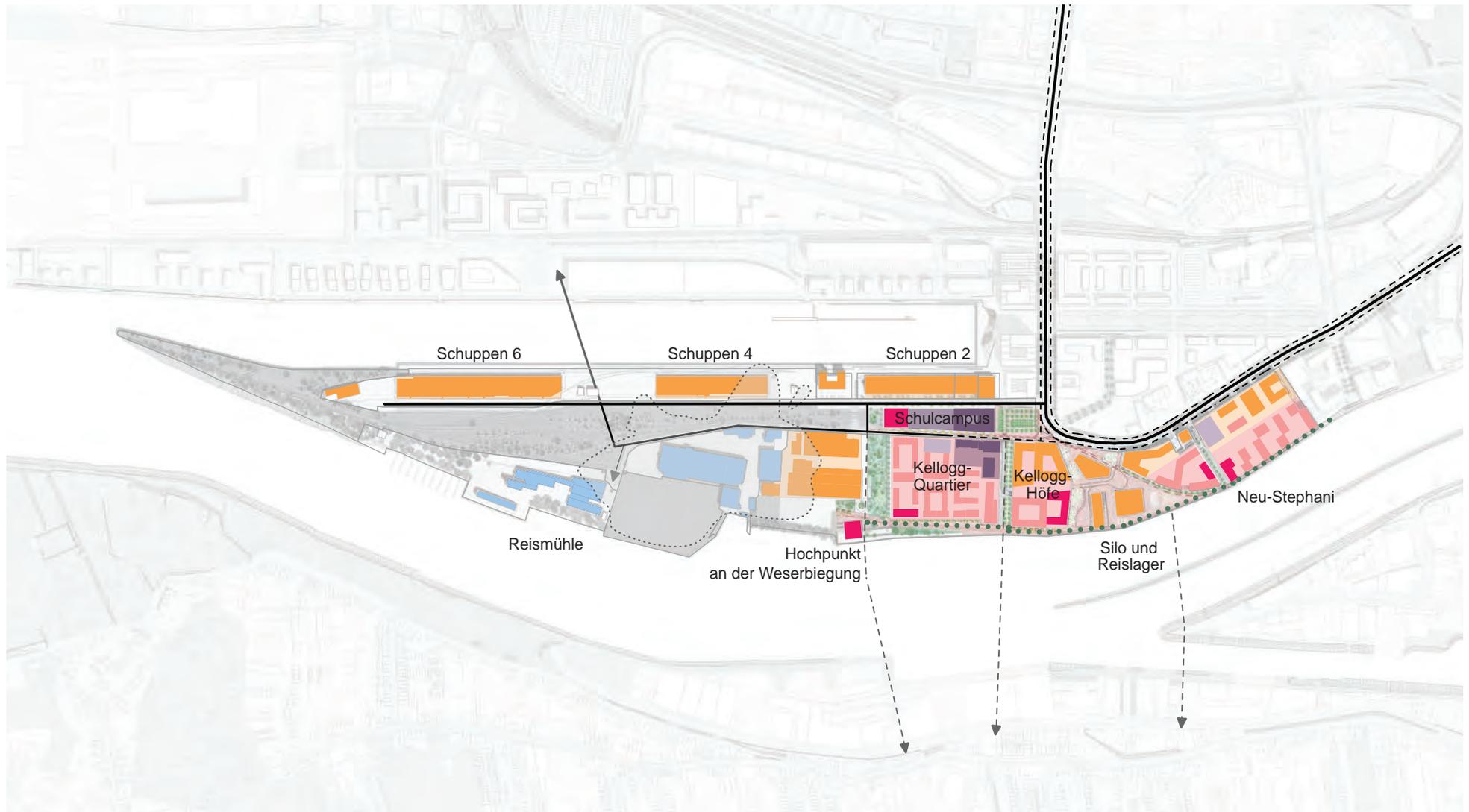


■ Grünflächen ■ Öffentliche Wegeverbindung ■■■ Durchlässigkeit - - - Mögliche Brückenschläge



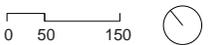
Stadtquartier zwischen Hafen und Weser - Eingeschränktes Zielszenario unter Berücksichtigung des Bestandes

Die Entwicklung der Nutzungsstruktur findet abschnittsweise statt, wobei das ehemalige Kellogg-Areal den Auftakt bildet. Die restlichen Flächen sollen je nach Flächenverfügbarkeit mittel- bis langfristig folgen. Zu berücksichtigen ist dabei die Bestands- und Entwicklungsgarantie für die ansässigen Betriebe. Sofern die gewerblich-industrielle Nutzung im Südwesten des Plangebietes in der aktuellen Ausdehnung erhalten bleibt, ist eine Umsetzung des Zielszenarios nur in Teilbereichen möglich



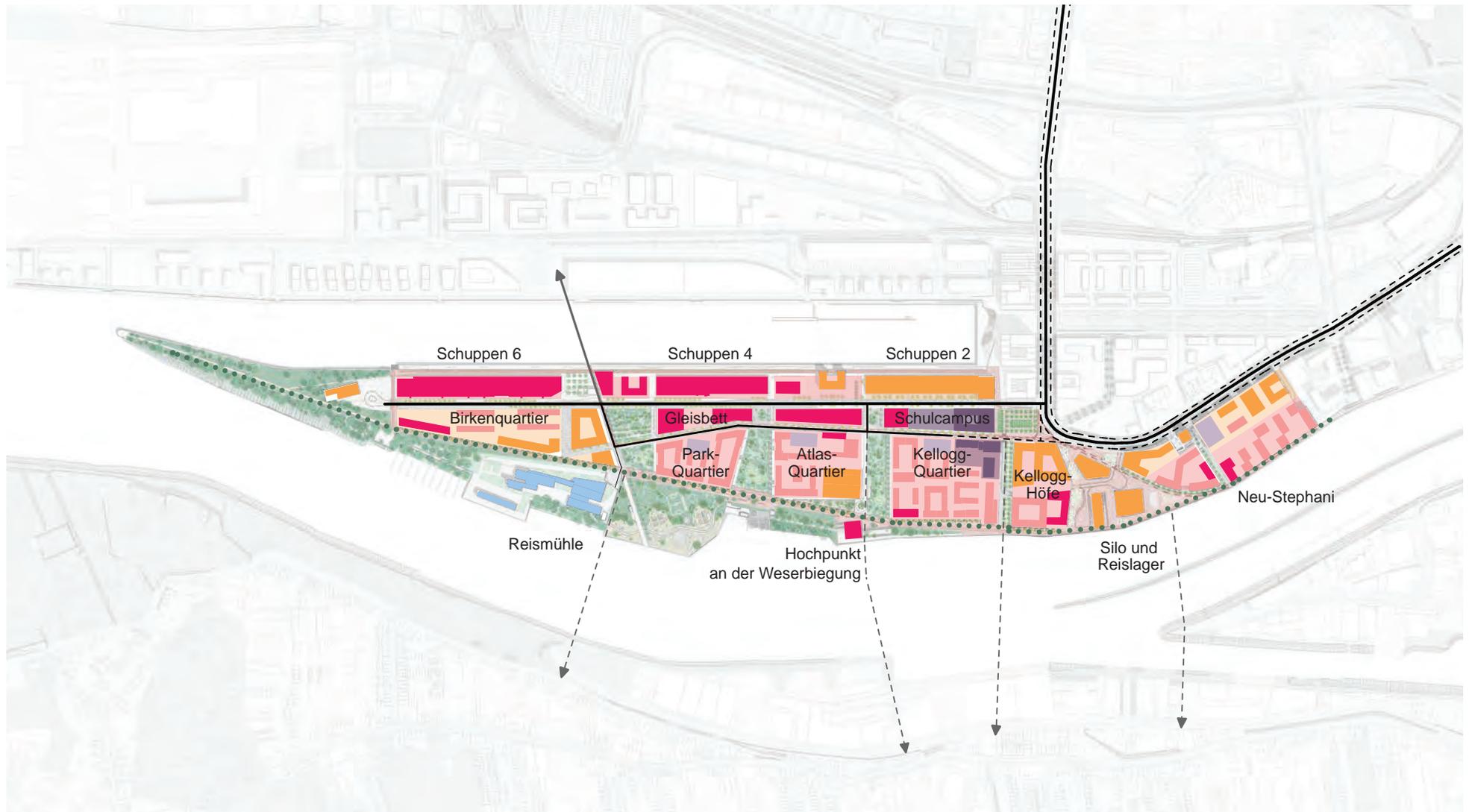
■ Wohnen
 ■ Wohnen und Gewerbe sowie weitere Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Kita)
 ■ Gewerbe
 ■ Emittierendes Gewerbe
 ■ Schule
 ■ Quartiersgarage

— Grundstücksgrenzen
 - - - Mögliche Brückenschläge
 ····· Altlasten



Stadtquartier zwischen Hafen und Weser - Zielszenario

Das Stadtquartier ist gemischt und lebendig; Wohnen und Arbeiten, Erholung und Bildung sind eng verknüpft. Die Darstellung zeigt die abgeschlossene Entwicklung, ein mögliches Zielszenario.



3.1 Verkehr

Erreichbarkeit - Äußere Erschließung

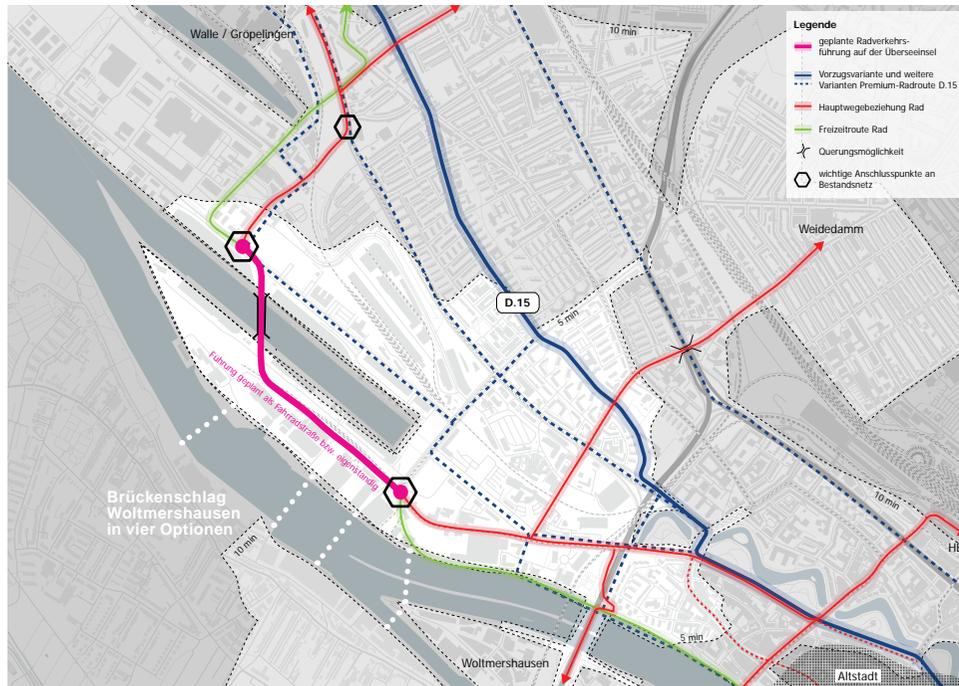


Abb. 1: Routen und Erreichbarkeitsisochronen (5-10-15min) mit dem Fahrrad



Abb. 2: Übersicht über das ÖPNV-Netz um den Europahafen, Quelle: BSAG

MIT DEM ÖPNV

Am südöstlichen Rand des Plangebietes befindet sich die Haltestelle Bremen-Europahafen. Ab April 2019 wird diese Station durch die Straßenbahnlinien 3 und 5 jeweils im 10 Minuten-Takt bedient. Von hier aus erreicht man die Altstadt bzw. den Hauptbahnhof innerhalb von 10 bis max. 15 Minuten Fahrzeit.

Die Überseeinsel wird zudem durch die Buslinie 20 angefahren. Diese soll zukünftig auch die quartiersinterne Erschließung der Überseeinsel (via Hoerneckestr.) übernehmen und gleichzeitig die Verbindung in Richtung Überseestadt herstellen.

MIT DEM FAHRRAD

Für die Überseeinsel wird ein niedriger

MIV-Anteil angestrebt. Dies wird nur in Verbindung mit einer sehr intensiven Fahrradnutzung zu erreichen sein. Dies setzt eine sehr gute Integration der Überseeinsel in das bestehende Radroutennetz voraus. Das neue Quartier wird an den ausgebauten Radweg "Auf der Muggenburg" angeschlossen und damit gleichzeitig an die Bremer Innenstadt angebunden. Eine weitere Anbindung der Überseeinsel erfolgt durch eine Freizeitroute an der Schlachte, welche den Radfahrenden direkt von der Stadt entlang der Weser auf die Überseeinsel bringt.

In Richtung Nordwesten soll eine schnelle Anbindung in die Überseestadt und den dort geplanten Nahversorger über eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke erfolgen.

Die Überseeinsel selbst wird eine zentrale Verbindung zwischen den Radwegen in Richtung Innenstadt und Walle für den Radverkehr einnehmen. Die Führung des Radverkehrs ist daher bevorzugt durch das Innere der Quartiere geplant. Eine Einbindung dieses Streckenabschnittes in eine geplante Premium-Radroute aus der Innenstadt nach Norden ist denkbar.

MIT DEM KFZ

Die äußere Anbindung der Überseeinsel wird zentral über den Knoten Hansator / Auf der Muggenburg erfolgen. Von hier aus kann in alle Richtungen aus- und eingefahren werden. Eine behelfsmäßige Umfahrung des Knotens in Ausnahmesituationen (durch das Umklappen von Pollern) ist über die Kellogg-

Höfe vorgesehen.

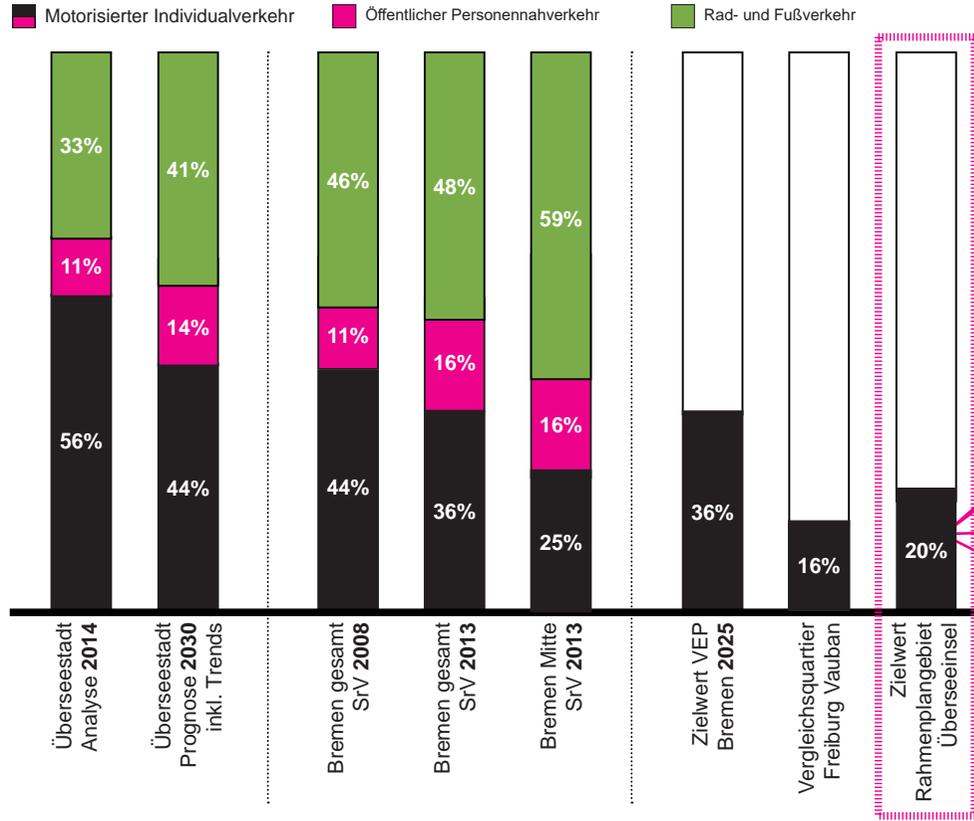
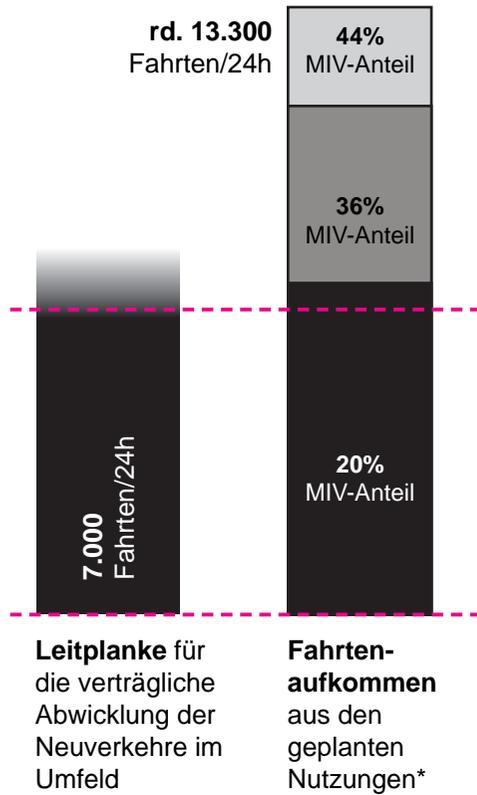
Darüber hinaus sollen die Tiefgarage unter den Kellogg-Höfen und das südöstliche Gebiet über einen weiteren Vollknoten in Höhe des Bunkers an der Straße "Auf der Muggenburg" erfolgen.

ZU FUSS

Über attraktive Fußwegeverbindungen soll die Überseeinsel mit den umliegenden Bereichen der Überseestadt verknüpft werden. So sind die Supermärkte und andere zentrale Infrastrukturen in vertretbarer Entfernung fußläufig zu erreichen. Die attraktiven Fußverbindungen entlang der Schlachte werden zudem an den Uferbereichen sowie im Quartier fortgeführt und bieten eine Anbindung an die Innenstadt.

Verkehr

Herausforderung und Strategie



- A. Erschließungskonzeption/ Gestaltung
- B. Organisation des ruhenden Verkehrs
- C. Benutzerorientierte Mobilitätsangebote
- D. Konsequente Umsetzungsstrategie

Übersicht des Verkehrsaufkommens bei unterschiedlichen Modal-Split Annahmen

Ausgewählte Modal-Split-Werte für Wege in Bremen und der Überseestadt sowie die Zielwerte aus dem Bremer Verkehrsentwicklungsplan und dem Rahmenplangebiet Überseeinsel

Konzeptionelle Ansätze im Bereich Mobilität

Übergeordnetes Ziel bei der Planung der Überseeinsel ist die Entwicklung eines innovativen Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes, geprägt durch einen niedrigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Erfolgreiche Beispiele aus anderen Städten im In- und Ausland zeigen, dass ein Zielwert von 20% realistisch ist, z.B. Vauban in Freiburg, Stellwerk 60 in Köln, Västra Hamnen in Malmö (Schweden), Hammarby Sjöstad in Stockholm (Schweden), Greenwich Millenium Village

in London (England). Die Notwendigkeit eines innovativen Mobilitätskonzeptes ergibt sich aus der verkehrlichen Gesamtsituation der Überseestadt, von der die Überseeinsel ein Teil ist. In Stoßzeiten kommt es an bestimmten Punkten zu signifikanter Staubbildung. Die Straßen Hansator sowie Auf der Muggenburg sind hiervon maßgeblich betroffen. Das Integrierte Verkehrskonzept der Überseestadt geht für den Bereich der Überseeinsel

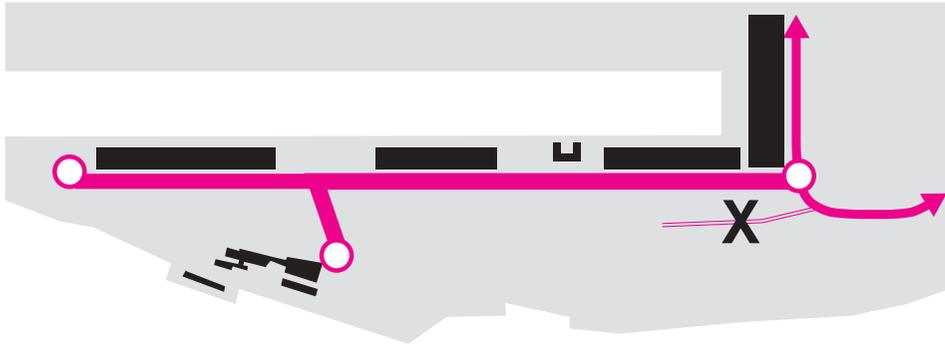
von einem bestimmten Fahraufkommen für den MIV aus. Die städtebauliche Entwicklung auf der Überseeinsel in dem heutigen Umfang war zur Zeit der Erstellung noch nicht bekannt. Gleichwohl dürfen die prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht überschritten werden, um die Abwickelbarkeit der Verkehre unter Berücksichtigung des beschlossenen Maßnahmenpaktes in der gesamten Überseestadt zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wird für die Konzeptentwicklung

von dem o.g. Zielwert von 20% für den MIV ausgegangen. Die Erreichung dieses Zielwertes erfordert jedoch besondere Anstrengungen im Bereich Infrastruktur und ÖPNV sowie die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes. Auf den folgenden Seiten werden die Ansätze bzw. Bausteine kurz skizziert.
* Zahlen gemäß Entwurf SMAQ/MML/OMP/NSP; Stand 21.03.2018 + anteilig Europahafenkopf + WPD; rund 2.530 WE / 5.000 AP

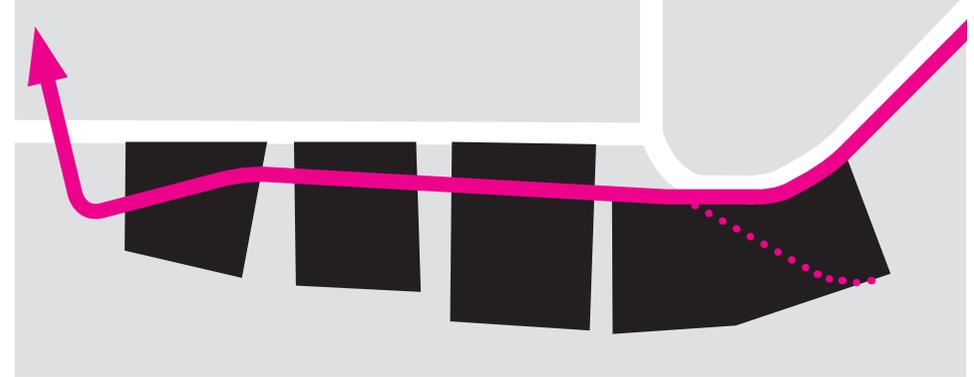
Verkehr

A. Erschließungskonzeption / Prinzipien

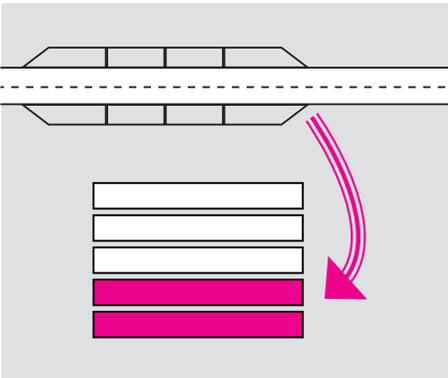
Die Überseeinsel wird ein Stadtquartier der kurzen und schönen Wege für den Fuß- und Radverkehr. Die Kfz-Erschließung wird auf das Wesentliche reduziert. Die Straßenräume im Inneren der Quartiere sind als verkehrsberuhigte Wohnwege konzipiert, die keine Parkmöglichkeiten für Pkw bieten, sondern Raum zum Bewegen, Aufhalten und Treffen. Das Freiraumkonzept und die feingliedrigen Fußwegenetze unterstützen diesen beruhigten Charakter. Mögliche Schiffsanlegerpunkte werden in der weiteren Planung geprüft.



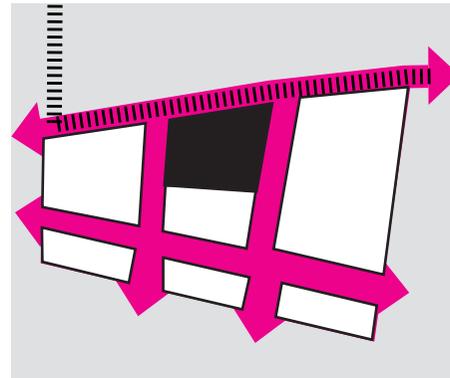
Die Kfz-Verkehre werden über die Hoerneckestraße geführt und am Knoten Hansatorplatz gebündelt und sortiert. Die Gewerbe- und Bestandserschließung bleibt erhalten.



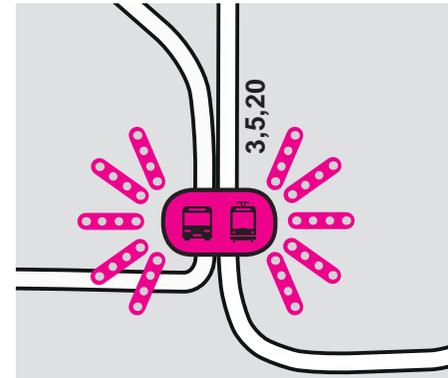
Auf der inneren Entwicklungsachse - der Stephanikirchenweide - der Halbinsel zwischen Gleisbett und Quartieren hat der Radverkehr Vorfahrt.



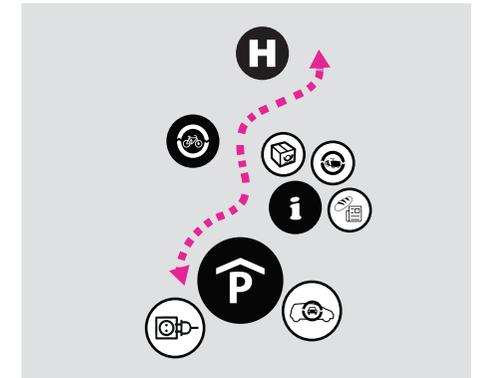
Der ruhende Verkehr (auch Besucher) wird in Sammelgaragen gebündelt.



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



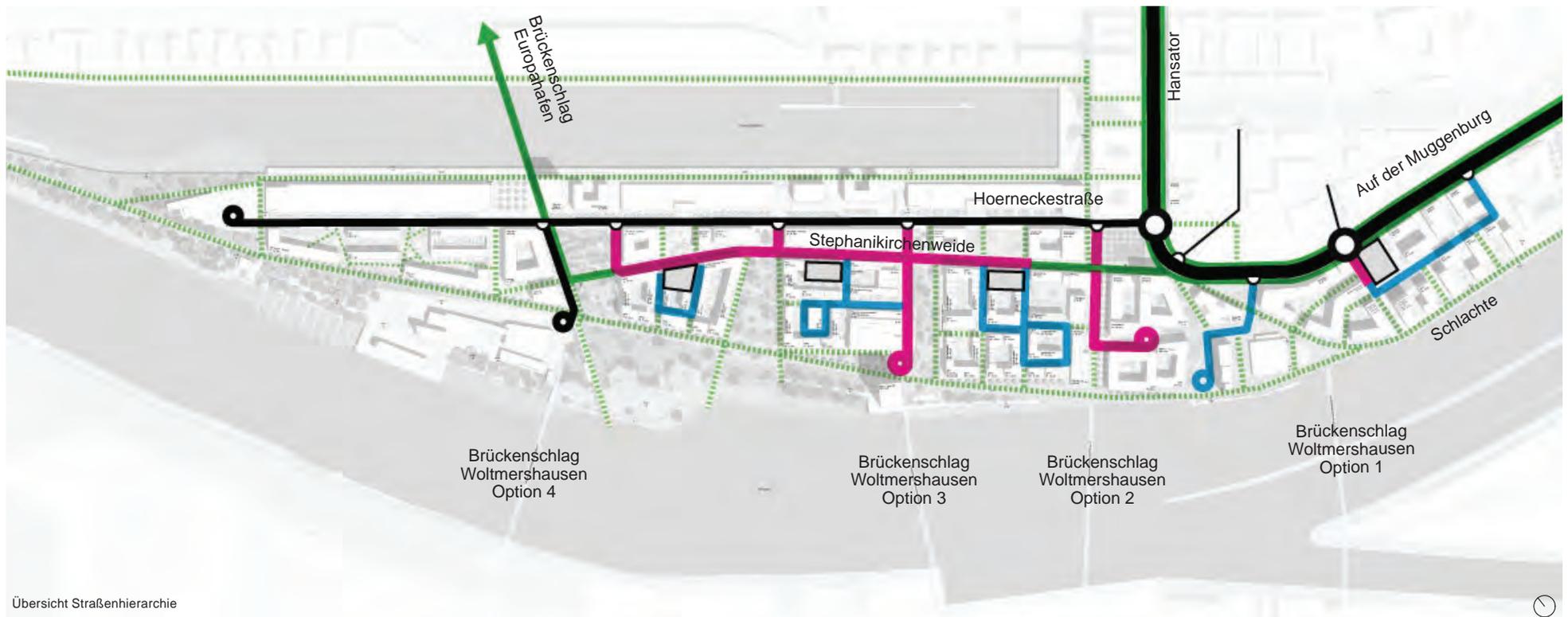
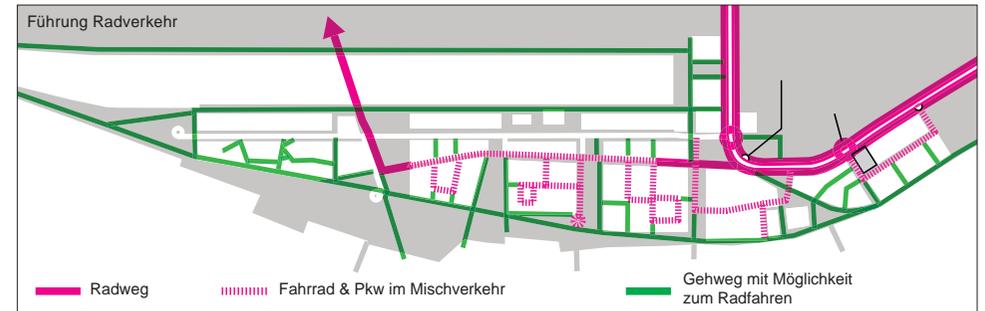
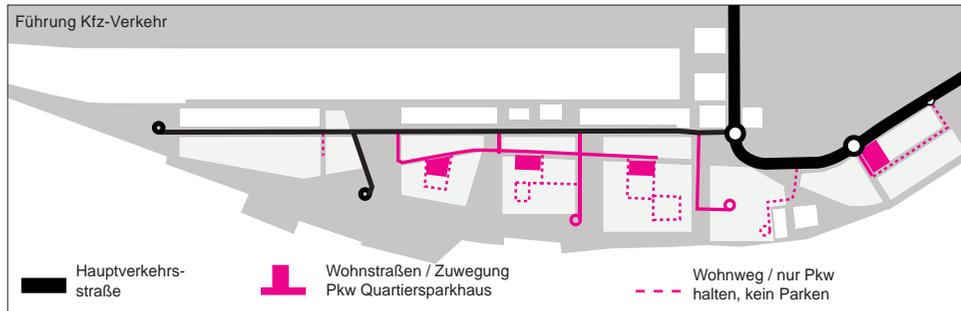
Die ÖPNV Verbindungen und Umstiege werden optimiert.



Vielfältige Mobilitätsangebote werden den Stadtraum und eine neue Mobilitätskultur mitprägen

Verkehr

A. Erschließungskonzeption



Übersicht Straßenhierarchie



Verkehr

B. Organisation des Ruhenden Verkehrs



Abb.3: Quartiersgarage Bautzner Straße, Dresden



Abb.4: Quartiersgarage Überseeestadt, Bremen

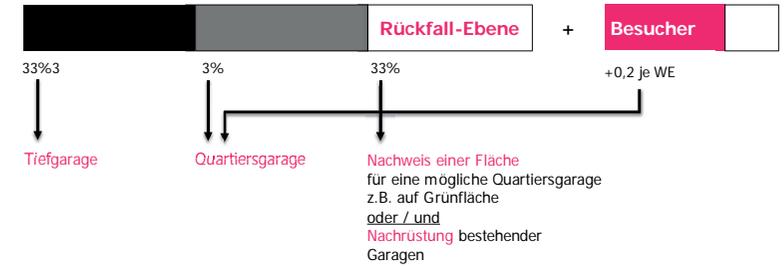


Abb. 5: Herma-Parking-Building, JOHO Architecture, Yongin-Si / Südkorea
Beispielbilder für Quartiersgaragen mit EG-Nutzung in Dresden, Bremen, Südkorea

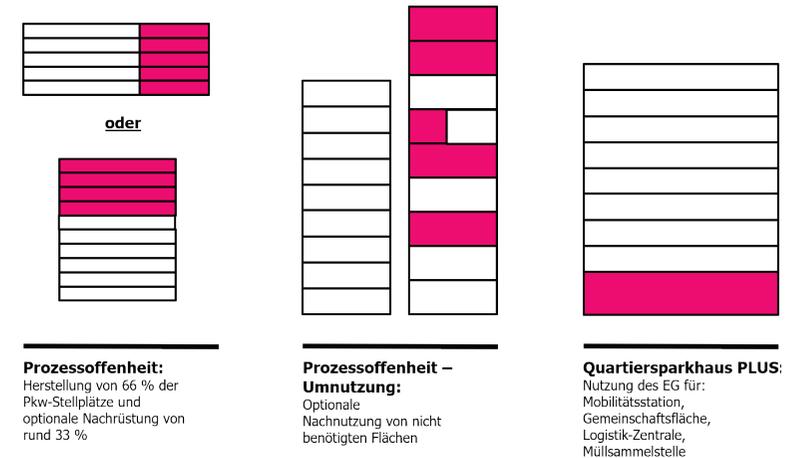
Büro / Gewerbe (1 je 40-70)



Wohnen (0,8 - 1,0)



Berechnungsansatz für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr



Konzeptionelle Beispiele für Quartiersgaragen

Es wird angestrebt, die nach Stellplatzortsgesetz herzustellenden Pkw-Stellplätze wie folgt nachzuweisen:

Ein Drittel der Stellplätze für das Wohnen wird in baufeldübergreifenden Tiefgaragen nachgewiesen. Ein weiteres Drittel wird in oberirdischen Quartiersgaragen

nachgewiesen. Das letzte Drittel der nachzuweisenden Stellplätze soll zunächst nicht hergestellt werden, sondern als Rückfallebene in Form eines freizuhaltenden Baufeldes im Plan berücksichtigt werden. Bei den für die Büro- und Gewerbeflächen herzustellenden Stellplätzen soll die

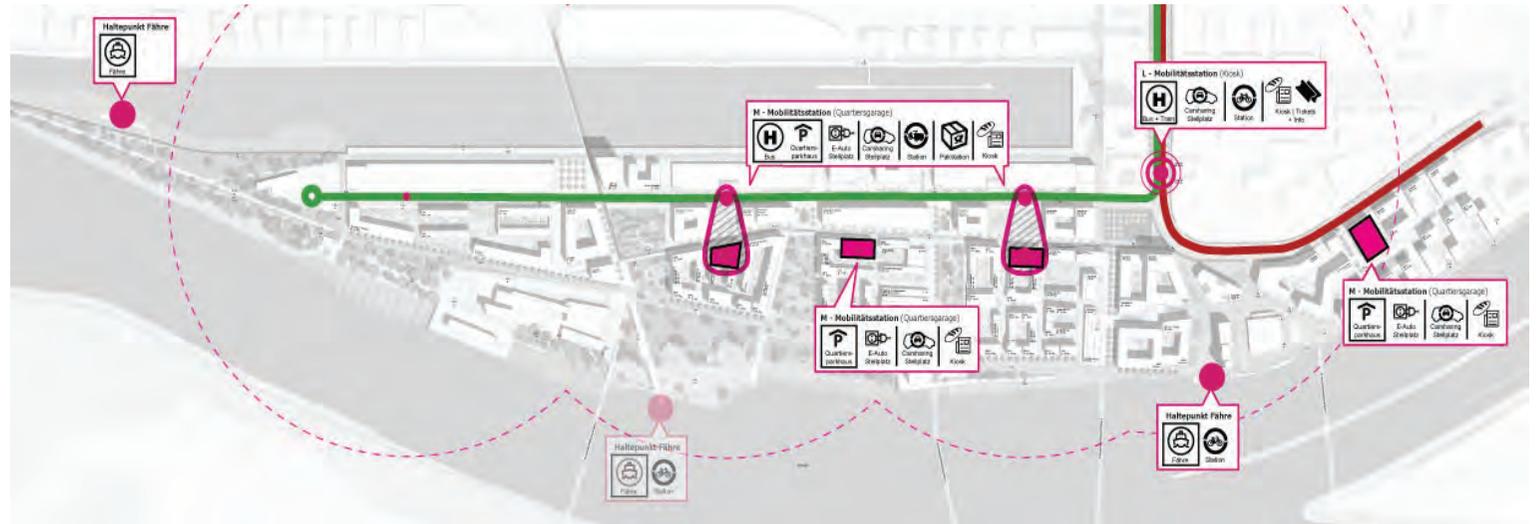
maximale Reduktionsmöglichkeit von 40% gemäß Stellplatzortsgesetz im gesamten Projektgebiet Anwendung finden. Eine wichtige Rolle für einen prozessoffenen Umgang mit dem ruhenden Verkehr stellen neben der Berücksichtigung der Rückfallebene, die oberirdischen Quartiersgaragen dar.

Hierin werden die Besucherparkstände für das Wohnen sowie die Mobilitätsstationen vorgesehen. Bei einer möglichen Reduktion des Fahrzeugbestandes sind diese oberirdischen Parkbauwerke (oder zumindest Teile davon) so ausgelegt, dass sie mittelfristig umgenutzt werden können.

Verkehr

C. Benutzerorientierte Mobilitätsangebote

In diesem Baustein werden zunächst nur die im Rahmenplan raumrelevanten Elemente eines umfassenden Mobilitätskonzeptes berücksichtigt. Hierzu gehören u.a. dezentrale Mobilitätsstationen, Carsharingstellplätze, ebenerdig anfahrbare Fahrradabstellanlagen, Bushaltestellen, Logistik-Hubs mit angeschlossenem Kiosk etc.



Mobilitätsstationen in der Überseeinsel

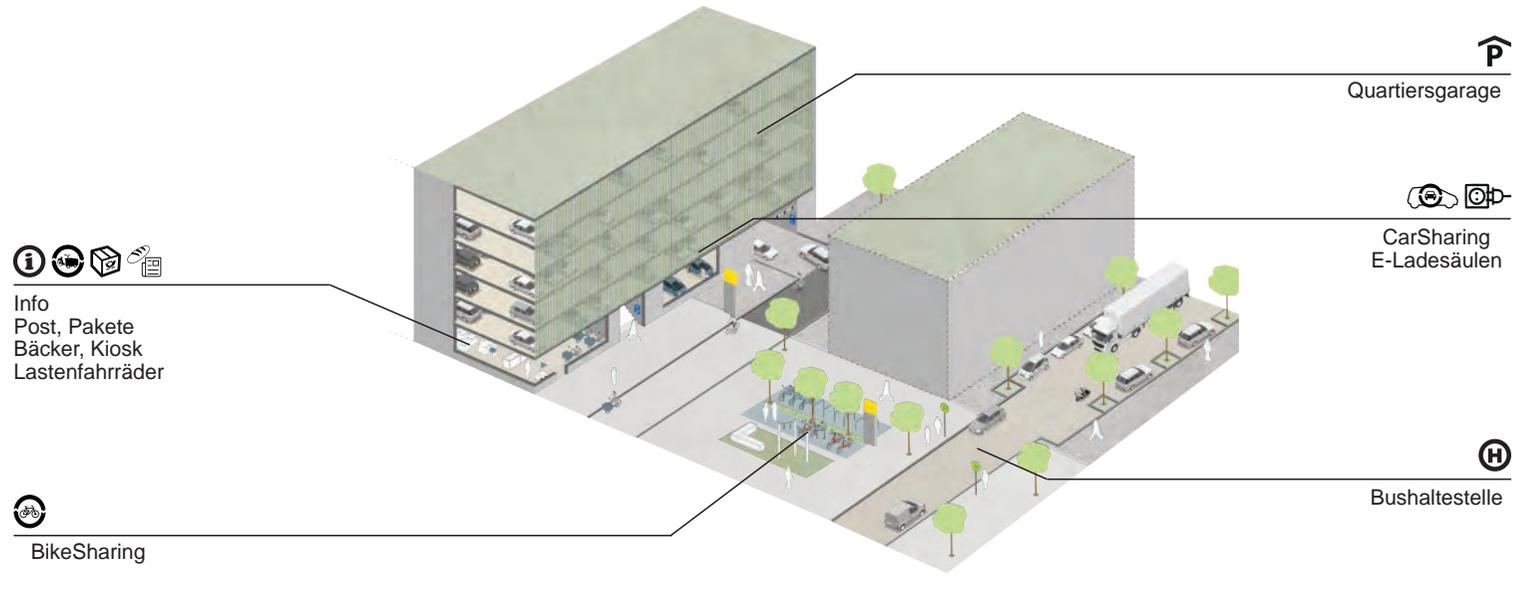
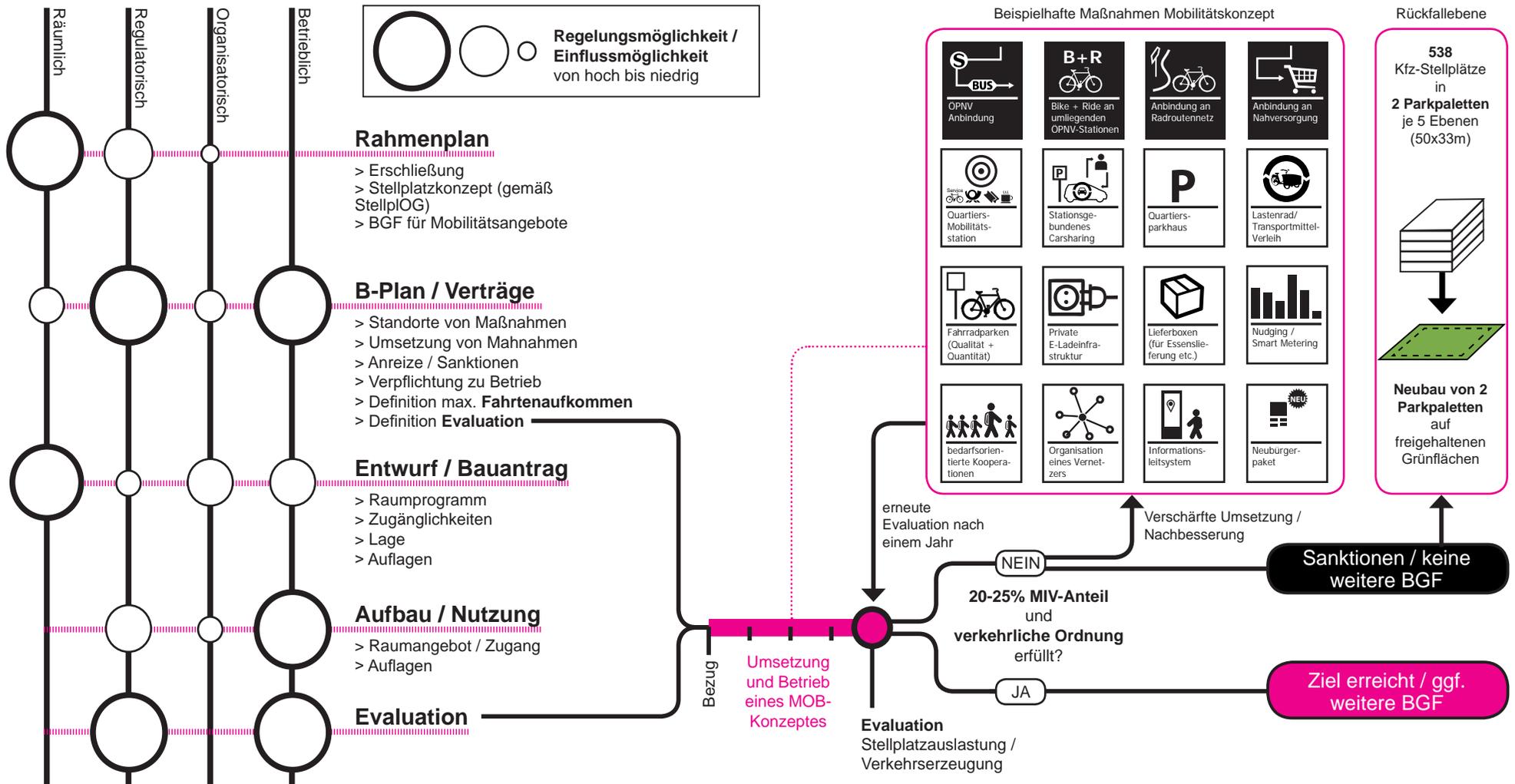


Abb. 7: Beispieldarstellung einer Mobilitätsstation an/in einer Quartiersgarage

Abb. 6: Beispielbilder für räumliche Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes

Verkehr

D. Umsetzungsstrategie



Einflüsse und Regelungsmöglichkeiten von Mobilitätsmaßnahmen in abstrahierten Planungsschritten in Bremen / auf den vier Wirkungsebenen

Verfahrensvorschlag für die Umsetzung bzw. Evaluation der Einhaltung der ambitionierten Maßstäbe für den Verkehr und die Mobilität in der Überseeinsel

Wichtig ist es, die Umsetzung der erarbeiteten Ansätze sicherzustellen und ggf. Sanktionen bzw. Rückfallebenen mitzudenken. Ein denkbarer Ansatz stellt die Festlegung eines baufeldscharfen Verkehrsbudgets - in Anlehnung an das

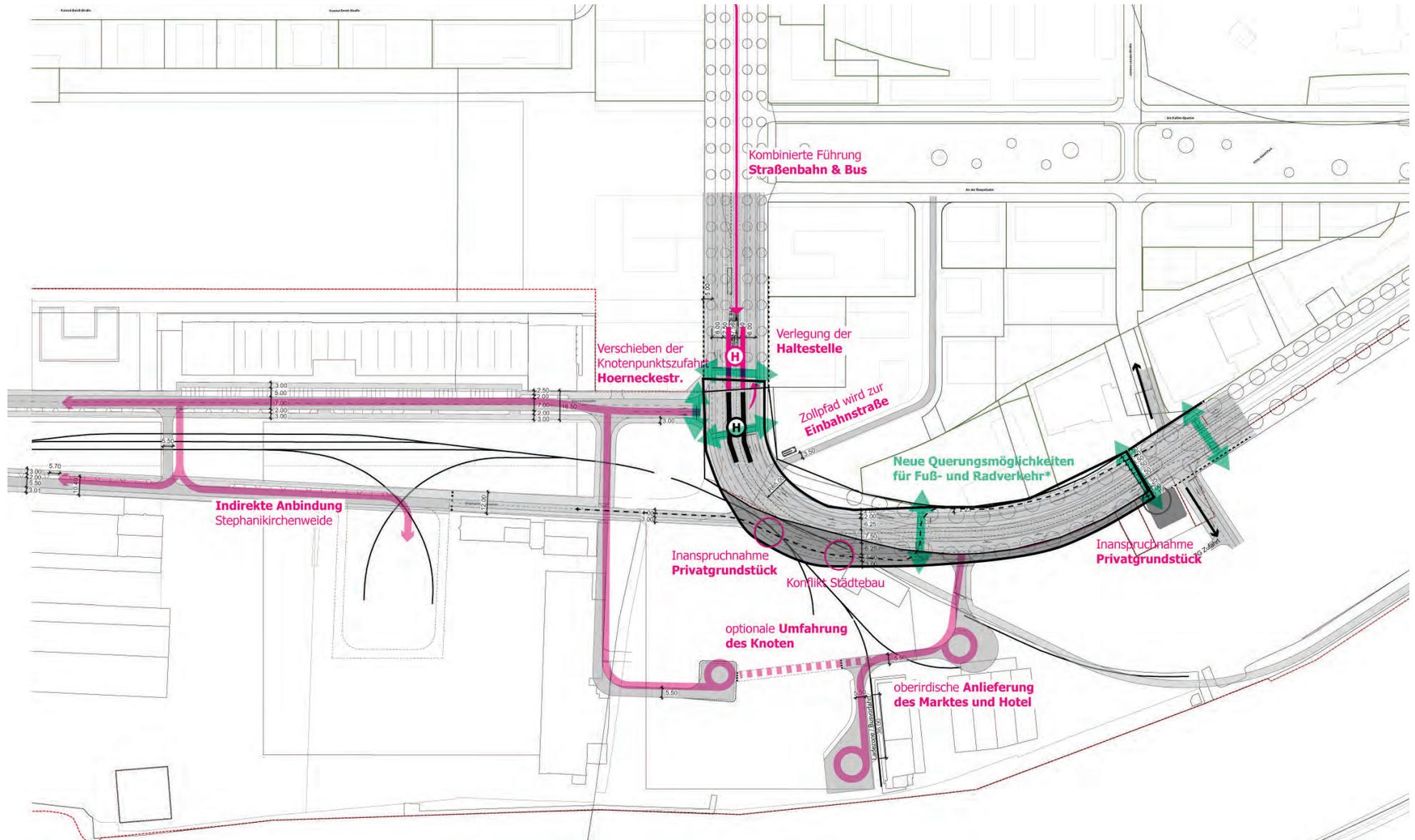
Berner Fahrleistungsmodelles - auf Grundlage der Ziel-BGF dar. Diese festzulegende maximale Anzahl an Kfz-Fahrten, die ein Baufeld erzeugen darf, gilt es in sinnvollen Intervallen durch Zählungen zu evaluieren. Bei einer Überschreitung muss der Eigen-

tümer dieser Fläche geeignete Maßnahmen (u.a. Mobilitätsmanagement) vorweisen, um die Einhaltung zu gewährleisten. Auch eine phasenweise Umsetzung von Quartieren bzw. die Option zur Begrenzung zusätzlicher BGF sollte diskutiert werden. Eine

entsprechende Sicherung des Konzeptes muss flankierend zur Bauleitplanung im Rahmen eines weiteren städtebaulichen Vertrages stattfinden.

Verkehr

Übersicht Konzept Verkehrsplanung: Knoten Auf der Muggenburg / Hansator / Zollpfad



Lageplan, o. M.

Verkehr

Zwischenstand Verkehrsplanung: Knoten Auf der Muggenburg / Hansator / Zollpfad



Lageplan, o. M.

3.2 Freiraumstruktur

Für die Entwicklung der Überseeinsel ist ein hoher Freiraumanteil vorgesehen. Dieser ist geprägt durch verschiedene Landschaftsmerkmale - von den robusteren Hafenspazierwegen am Europahafen bis hin zu den ausgedehnten Grünflächen an der Weser. Sie sind ein Freiraumangebot, das sich nicht nur an die neuen Bewohner*innen und Arbeitenden richtet, sondern das gesamtstädtische Freiraumangebot bereichert und sich an alle Bremer*innen richtet. Grüne Parks – die Fugen – verbinden diese beiden Gewässer und bieten zudem vielfältige Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für jedes Alter und ermöglichen ein familienfreundliches Wohnen. Das alles verbindende Element und Rückgrat des Gebietes ist die Verlängerung der Weserpromenade, die sich bis zur Molenspitze fortsetzt. Im Verlauf dieser Promenade können alle Freiräume der Überseeinsel erreicht und erlebt werden.

Die Weiterführung der bestehenden Schlachtepromenade Richtung Westen und die Nähe zur Altstadt sind wichtige Anknüpfungspunkte für das hochwertige und gemischt genutzte Freizeitangebot, das die historischen und neuen Stadtteile verbindet. Die neue Weserpromenade beginnt auf dem Gelände des ehemaligen Kellogg-Silos

und der Reishalle. Durch deren einzigartigen industriellen Charakter bestimmt sich maßgeblich die Gestaltung des öffentlichen Raumes in diesem Bereich. So soll dieser Ort mit Cafés im Freien, temporären saisonalen Aktivitäten wie Urban Gardening und ggf. als Nebenprodukt des Energiekonzeptes des ehemaligen Kellogg-Areals einer Eislaufbahn bespielt werden.

Der urbane Charakter der Promenade setzt sich Richtung Westen bis zu den neuen Kellogg-Höfen fort, die ein neues wichtiges Ziel darstellen. Hier trifft die Promenade auf die östliche grüne Fuge, die direkt mit dem ÖPNV-Haltepunkt am Hansatorplatz und dem Europahafen verbunden ist. Vom Kellogg-Quartier aus erweitert sich dann die Promenade und wird grüner. Von hier sollen auf Grundlage der weitgehend zu erhaltenen bestehenden Vegetation entlang des Weserufers Grünflächen mit verschiedenen einzigartigen Charakteren entstehen. Das Gebiet am geplanten Hochpunkt an der Weser fungiert als städtische Terrasse, deren Stufen auf die untere Ebene der Promenade führen. Der nächste wichtige Teil der Promenade ist die Sonnenfängerbucht. Sie setzt sich aus mehreren Teilen zusammen: einer natürlichen Bucht mit zum Wasser herunter-

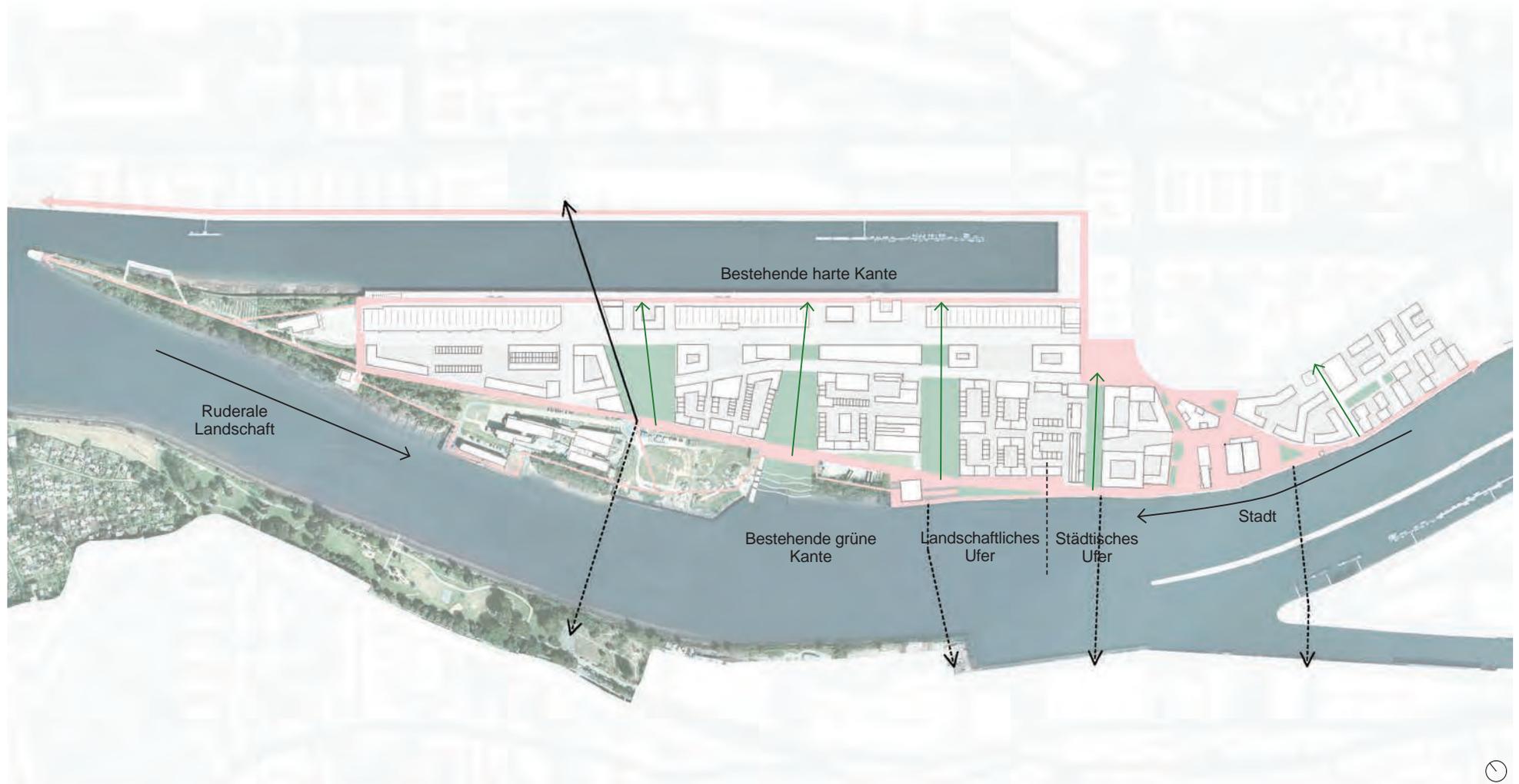
führenden Terrassen als auch einem neuen Stadtteilpark am Wasser in bester Lage auf dem ehemaligen Exxon-Gelände. Hier soll der neue Überseeinselpark entstehen. Dieser zeichnet sich durch zwei markante Komponenten aus: einem städtischen Strand mit Dünenlandschaft und einer grünen Rasenfläche mit Baumgruppen. Diese neue, moderne, städtische Strandpromenade verfügt über zahlreiche Sportmöglichkeiten und Sonnenplätze. Im zentralen Bereich des Plangebietes wird die alte Gleisstrasse vom Hansatorplatz bis hin zur Molenspitze durch eine Allee aus aufrechten Silberweiden nachgezeichnet. Die Molenspitze selbst stellt einen bedeutenden Landschaftsraum dar, der nach Möglichkeit als Aufenthaltsort erlebbar gemacht und für die Zukunft gesichert werden soll. Dazu müssten – sofern realisierbar - die einsturzgefährdeten Kajen gesichert werden. Das ruderal entstandene Biotop soll gleichzeitig erhalten und durch begehbare Plattformen erfahrbar gemacht werden. Durch diese gestalterische Intervention wird eine einzigartige Aufenthaltsqualität geschaffen.

Ein wichtiges Entwurfsmerkmal ist zudem die Schaffung von Blickbeziehungen zwischen Weserufer und Europahafen, sie

heben die verschiedenen Charaktere der zwei Wasserkörper hervor. Dieser Aspekt wird durch die Schaffung der Grünen Fugen zwischen den einzelnen Quartieren gewährleistet. Baumreihen betonen mit ihrer Vertikalität diese Blickbeziehungen zusätzlich. Die Bäume in den Grünen Fugen sind in losen Gruppen zusammengefasst. Um sie herum sind Rasenflächen angeordnet. Die Arten unterscheiden sich von Park zu Park und schaffen so einen Übergang von urban (Osten) bis ruderal (Westen).

Die verschiedenen Freiräume auf der Überseeinsel decken verschiedene Bedarfe ab. Der Überseeinselpark, die Promenade an den Wasserkanten sowie der Freiraum an der Molenspitze werden gesamtstädtische Angebote darstellen. Die gilt umso mehr für den Fall, dass eine Vernetzung mit den Grünräumen links der Weser mittels einer Weserquerung realisiert werden kann. Die Grünen Fugen leisten über den Bedarf der Bewohner*innen der Überseeinsel hinaus einen Beitrag zur Deckung des Grünbedarfs des gesamten Stadtteils Walle inklusive Überseestadt. Zudem bieten auch die Quartiere in sich private und halböffentliche Freiräume, die von den Bewohner*innen genutzt und angeeignet werden können.

Freiraum Konzept



Freiraum

Grüne Fugen

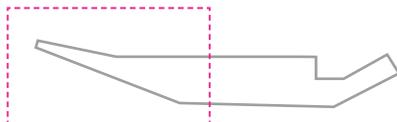
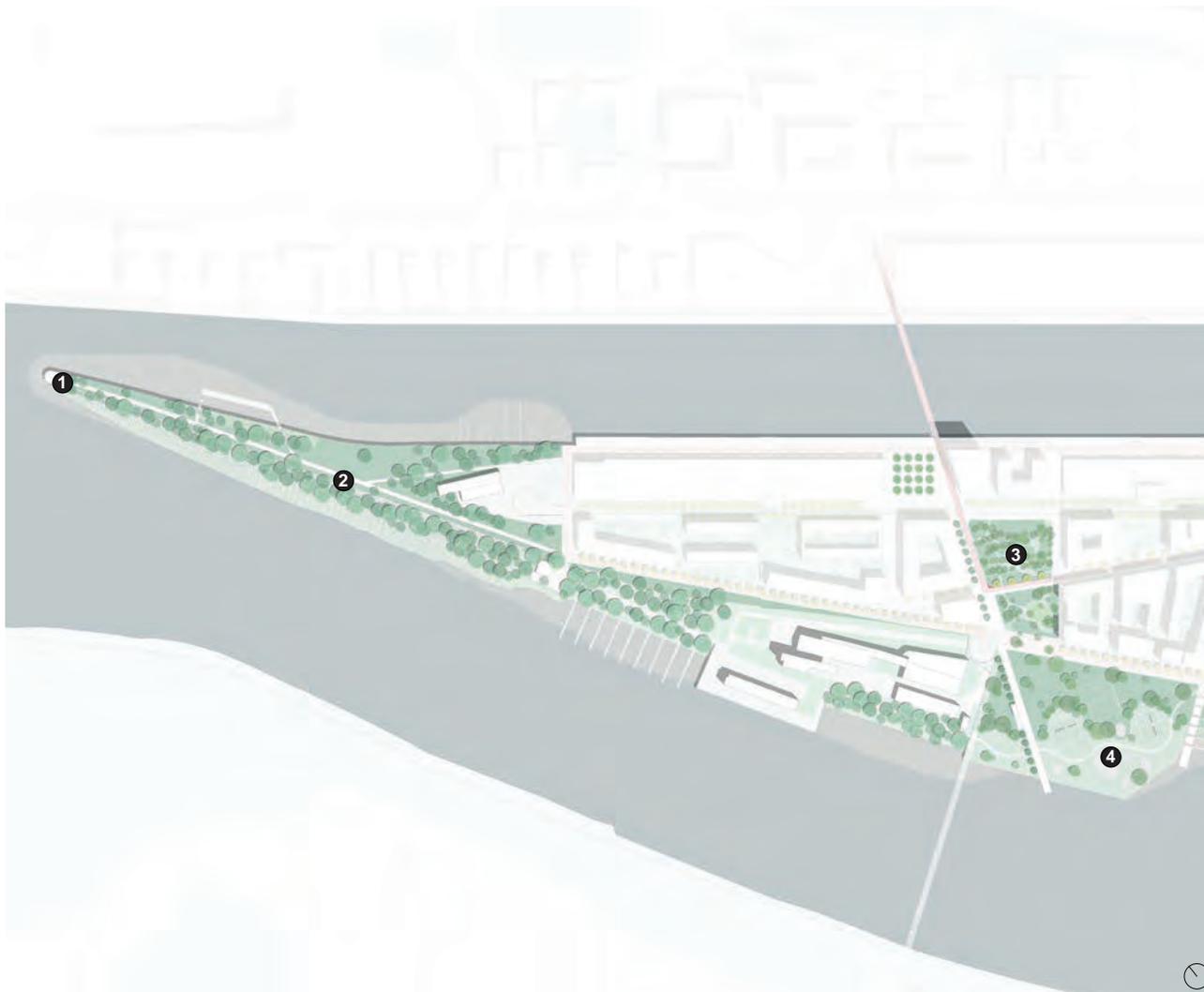


Abb.1: ACTA Algaida Path, Bahia de Cadiz, ES

1 Molenspitze Wildnis
Landmarke auf der Molenspitze



Abb.2: Gruppe Odious, Schöneberger Südgelände Park, Berlin, DE

2 Molenspitze Wildnis
Ehemalige Gleisanlage



Abb.3: Atelier LOIDL, Park am Gleisdreieck, Berlin, DE

3 Weserfuge
Nachbarschaftspark mit Spielplätzen
und multifunktionaler Wiese



Abb.4: Claude Cormier + Associés Sugar Beach, Toronto, CA

4 Überseeinselpark
Stadtpark mit Grill-, Sportplätzen
und urbanem Strand

Freiraum

Grüne Fugen

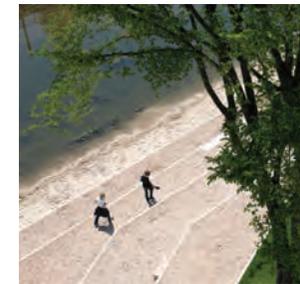
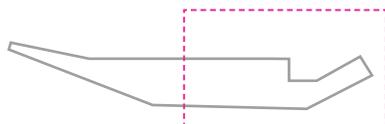
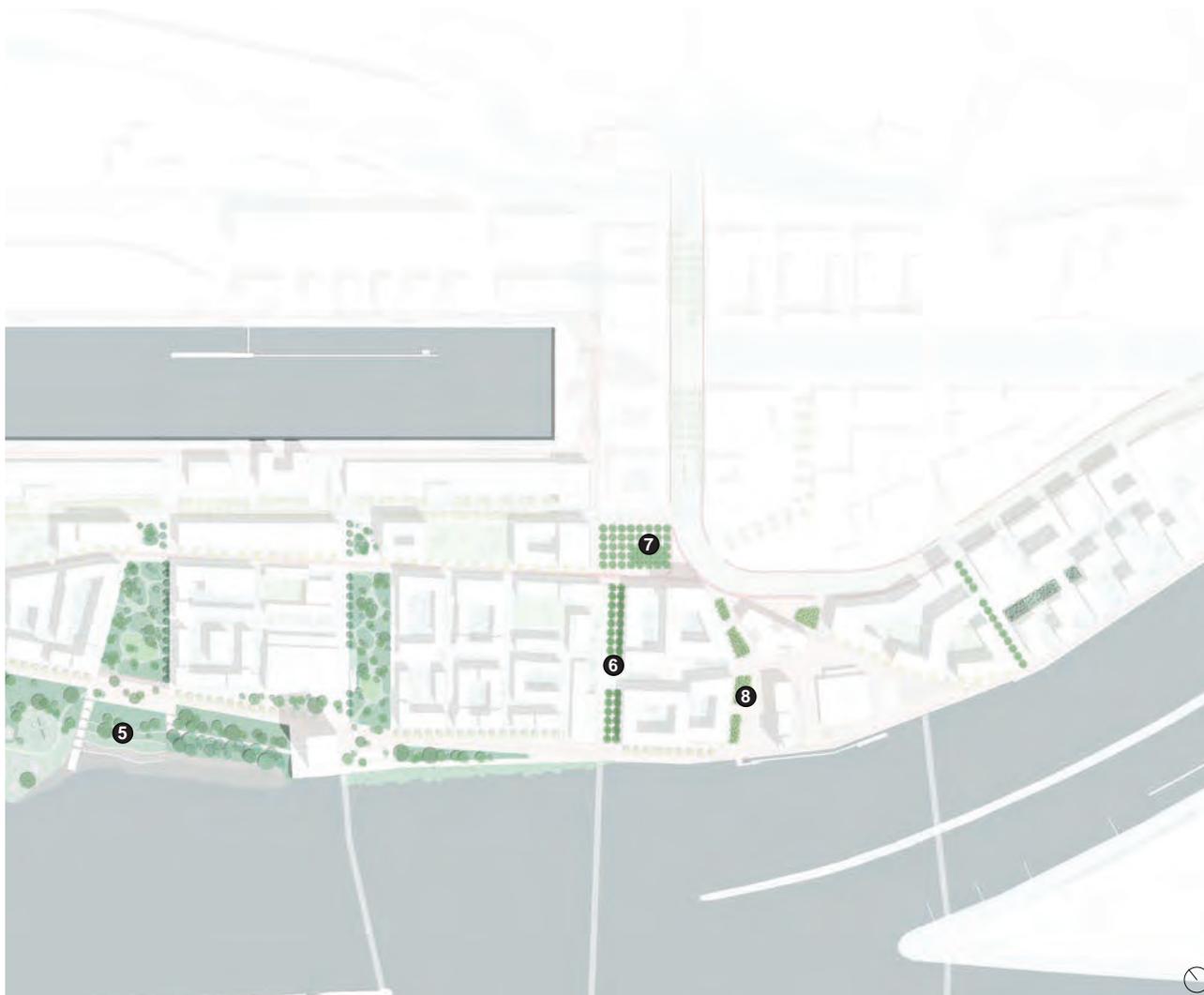


Abb.5: A24 Landschaft Schwäbisch Gmünd, DE
5 Sonnenfängerbucht Zugang zum Wasser



Abb.6: Bureau B+B Mariahilferstraße, Wien, AT
6 Weserfuge an den Kellogg-Höfen Urbane Straße mit hohen Stadtbäumen



Abb.7: Atelier Descombes Rampini Turbinenplatz, Zürich, CH
7 Hansatorplatz Eingangsplatz mit Baumraster



Abb.8: Vogt Landschaftsarchitekten Geschäftshaus Elsässerort, Basel, CH
8 Silo und Reislager Dichte Baumgruppen

Freiraum

Weserpromenade und Europahafen

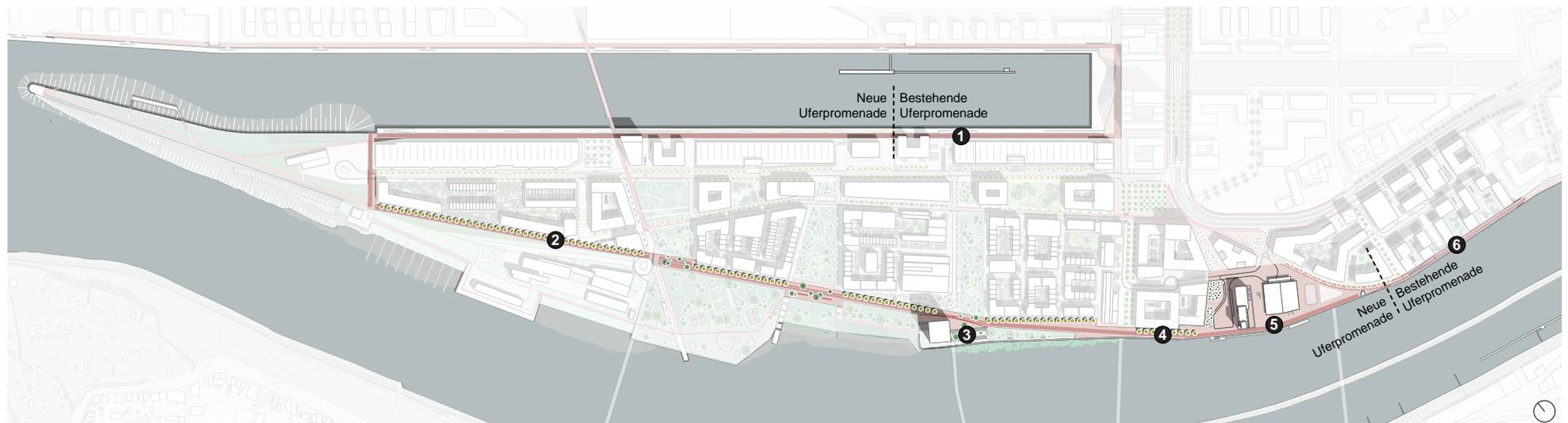


Abb.9: Überseeinsel, Bremen, DE

- 1** Europahafenufer
Weiterführung des bestehenden Europahafenufers



Abb.10: Atelier LOIDL, Park am Gleisdreieck, Berlin, DE

- 2** Vor dem Birkenwald-Quartier
Ehemalige Gleise und bestehende Landschaft



Abb.11: Atelier LOIDL, Siegen, DE

- 3** Treppe Hochaus an Weserbiegung
Treppe zur niedrigen Ebene der Promenade



Abb.12: Cobe.dk, Nordhafen, Kopenhagen, DK

- 4** Weserufer an den Kellogg-Höfen
Weserpromenade mit Baumreihe

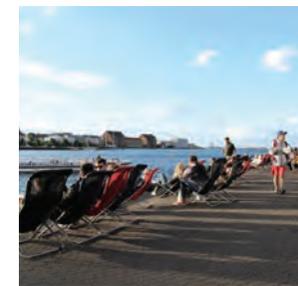


Abb.13: Papirøen Insel, Kopenhagen, DK

- 5** Silo und Reislager
Aktiver Ort vor der Markthalle

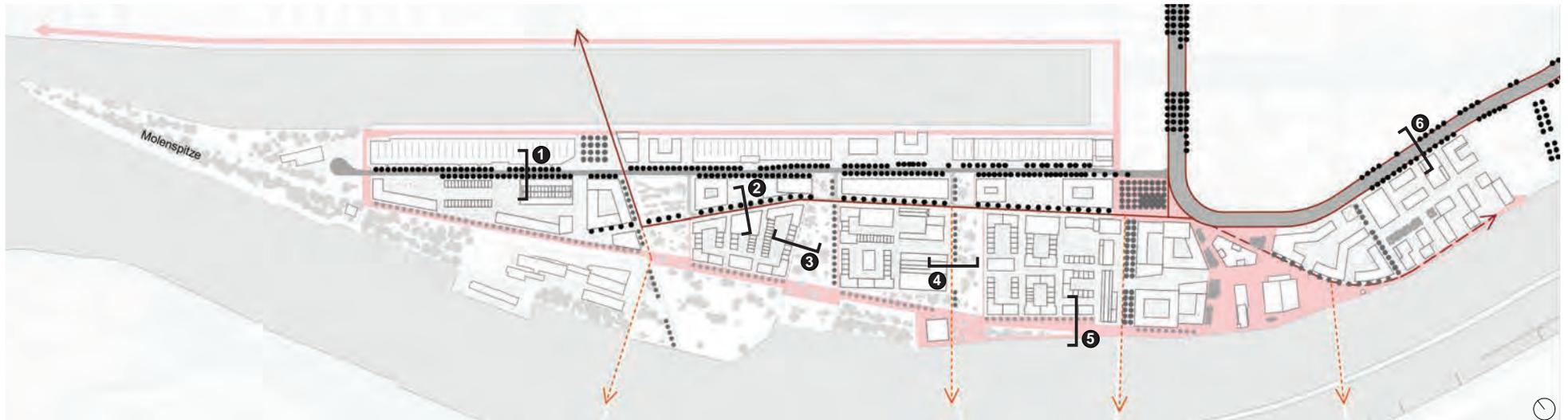


Abb.14: Ilex paysage+urbanisme, Rives de Saône, Lyon, FR

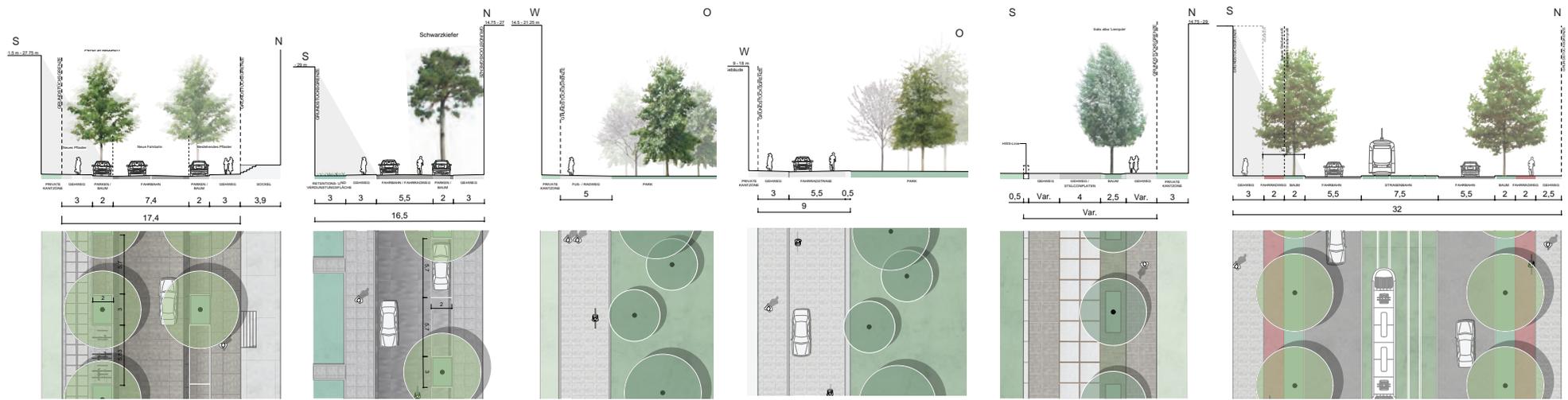
- 6** Weserufer Neu-Stephani
Bestehende tiefliegende Promenade

Freiraum

Straßenlandschaft



— Fahrradroute
 - - - Mögliche zukünftige Fahrradverbindung
 Weserpromenade
 Parkweg



1 Sammelstraße (Hoerneckestraße)

2 Wohnstraße (Stephanikirchenweide)

3 Parkweg

4 Befahrbar für Anlieferverkehr, Müll- und Rettungsfahrzeuge

5 Weserpromenade

6 Auf der Muggenburg

Freiraum

Gehölzkonzept



STRASSEN UND PLÄTZE:

● Platanen, Bestand	● Freemanii-Ahorn "Autumn Blaze" Al.	● Spitz Ahorn "Allershausen" Al.	● Schwarzkiefer "Pinus nigra" Al.	● Lederhülsenbaum "Skyline" Al.	● Lederhülsenbaum "Skyline" Al.	● Schwarzkiefer "Pinus nigra" Al.	● Silberweide "Liempide" Al..
1 Sammelstraße (Hoerneckestraße)	2 Wohnstraße (Stephanikirchenweide)	3 Weserfuge	4 Hansatorplatz	5 Weserpromenade			

GRÜNE FUGEN UND QUARTIERE:

● Robinie	● Weiß-Birke Mst.	● Traubenkirsche	● Silberweide "Liempide" Mst.	● Traubenkirsche	● Schwarzkiefer "Pinus nigra" Al.	● Italienische Erle	● Vogel-Kirsche	● Schwarzkiefer "Pinus nigra" Al.	● Vogel-Kirsche "Plena" Al.	● Sumpfpypresse	● Schwarzer Tulpenbaum	● Immergrüne Eiche "Pseudoturneri"	● Himalaya-Birke "Dorenboos"	● Apfelbaum Hybride im Mix	● Weißdorn Sorten im Mix
6 Weserfuge an der Brücke	7 Überseeinselpark	8 Weserfuge an der Sonnenfängerbucht	9 Weserfuge am Hochpunkt an der Weserbiegung	10 Baum-Cluster an den Kellogg-Höfen	11 Baum-Cluster Neu-Stephani										

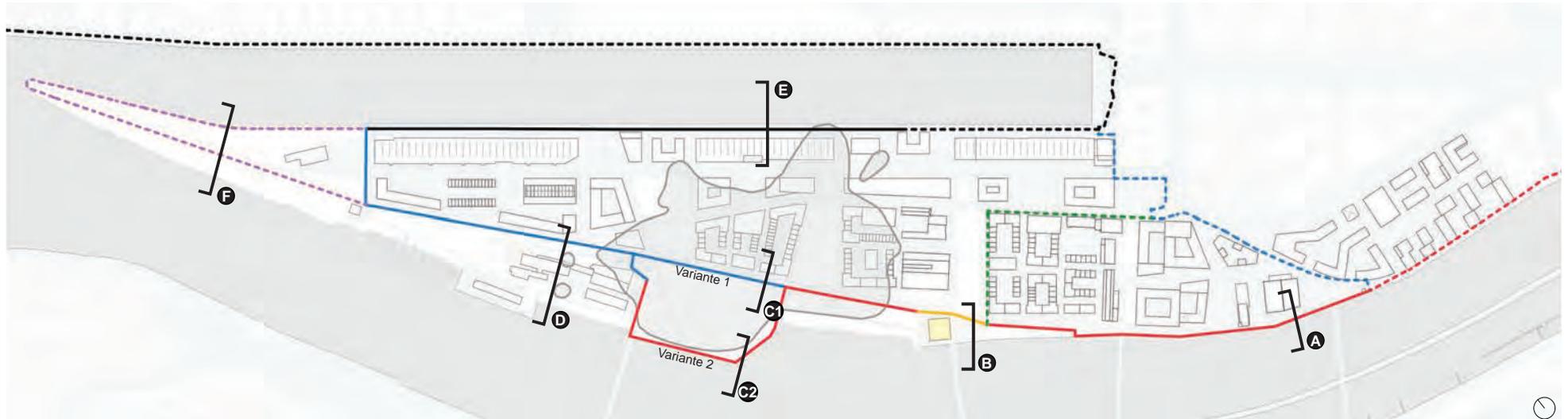
3.2 Hochwasserschutz

Die Strategie für den Hochwasserschutz der Überseeinsel sieht vor das gesamte neue Stadtgebiet der Überseeinsel mit einer neuen Hochwasserschutzanlage abzusichern, die entlang des Europahafens und der Weserpromenade verläuft und sie mit den bestehenden Hochwasserschutz (HWS)-Linien verbindet. Auf diese Weise sichert die neue HWS-Linie das gesamte Binnenland der Überseeinsel mit seinen bestehenden Höhen und ermöglicht auch den unabhängigen Ausbau.

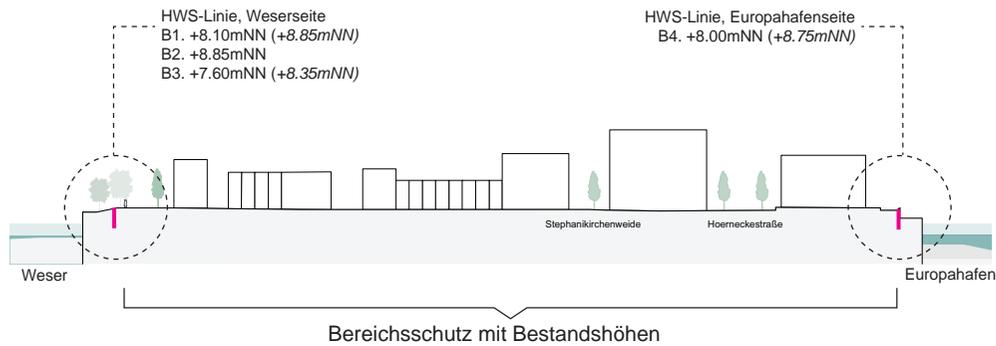
Verschiedene Methoden des Hochwasserschutzes werden eingesetzt, um sowohl die Sicherheit der neuen Quartiere zu gewährleisten als auch deren Qualität als städtischen Raum zu verbessern. Die bestehende HWS-Linie entlang der Promenade des Europahafens wird bis zum Schuppen 6 fortgeführt. Das hochwassersichere Niveau an dieser Stelle liegt 8,00 m über Normal-Null. Ab Schuppen 6 verläuft die HWS-Linie senkrecht zur Weser und verläuft entlang der neuen Weserpromenade. Hier wird die HWS-Linie neu hergestellt, indem abschnittsweise das Niveau der Promenade angehoben oder eine erhöhte Brüstung am Rande der Promenade installiert wird. Die Höhe der HWS-Linie variiert

hier von 7,60 m ü. NN hinter der Reismühle und dem Exxon-Areal bis 8,10 m ü. NN und 8,85 m ü. NN beim Weserturm. Auf der Ostseite der ehemaligen Reishalle ist die neue HWS-Linie mit der bestehenden verbunden. Ob das Exxon-Areal und damit der neue Park aus Gründen der Altlastensicherung eingedeicht werden muss, wird sich im Verlauf der weiteren Planung klären. Beide Varianten sind zeichnerisch dargestellt. Alle HWS-Linien sind so konzipiert, dass eine mögliche spätere Erhöhung um 75 cm möglich ist. Dies ist durch die Einführung verschiedener Gestaltungselemente realisierbar, dazu zählen grüne Hügel, Stufen, Balustraden oder erhöhte Stege. Bei einer von Ost nach West folgenden abschnittswisen Bebauung des Areals kann der Hochwasserschutz ebenfalls abschnittsweise hergestellt werden, wenn durch vom Europahafen bis zur Weserpromenade verlaufende HWS-Anlagen eine vollständige Umschließung der neu bebauten Areale sicher gestellt wird. Diese werden in den Weserfugen unter Nutzung der vorhandenen oder einer neu gestalteten Topographie realisiert. Dies greift nur geringfügig in die vorhandene Topographie ein, da das Geländeniveau bereits relativ hoch liegt.

Hochwasserschutz Übersicht

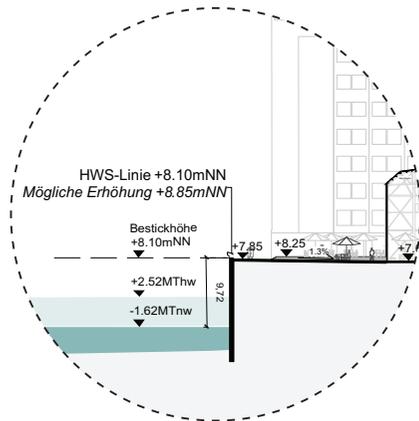


- | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|--------------------|
| <p>— Bestickhöhe 1: +8.10mNN, neue HWS-Linie (+8.85mNN, Mögliche Erhöhung)</p> <p>--- Bestickhöhe 1: +8.10mNN, bestehende HWS-Linie (+8.85mNN, Mögliche Erhöhung)</p> | <p>— Bestickhöhe 2: +8.85mNN, neue HWS-Linie</p> | <p>— Bestickhöhe 3: +7.60mNN, neue HWS-Linie (+8.35mNN, Mögliche Erhöhung)</p> <p>--- Bestickhöhe 3: +7.60mNN, bestehende HWS-Linie (+8.35mNN, Mögliche Erhöhung)</p> | <p>--- Bestickhöhe 3: +7.60mNN, temporäre HWS-Linie (Bauphase 1)</p> | <p>— Bestickhöhe 4: +8.00mNN, neue HWS-Linie (+8.75mNN, Mögliche Erhöhung)</p> <p>--- Bestickhöhe 4: +8.00mNN, bestehende HWS-Linie (+8.75mNN, Mögliche Erhöhung)</p> | <p>■ Objektschutz</p> <p>--- Aufschüttung Molespitze</p> | <p>□ Altlasten</p> |
|---|--|---|--|---|--|--------------------|



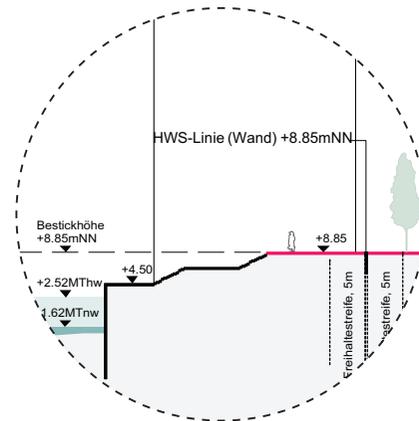
Hochwasserschutz

Schnitte



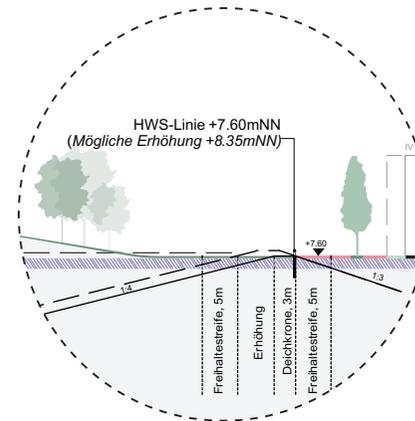
Schnitt A

B1: am Kellogg-Silo / Reismühle,
HWS-Linie +8.10mNN,
(Mögliche Erhöhung +8.35mNN)



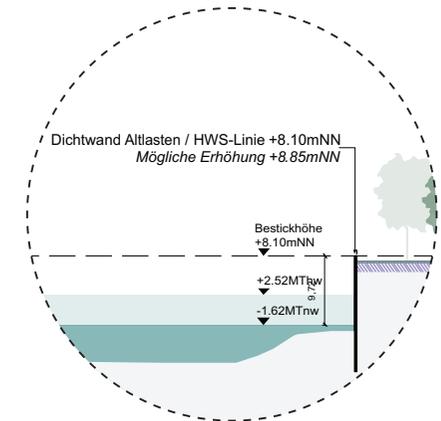
Schnitt B

B2: Am Weserturm,
HWS-Linie +8.85mNN



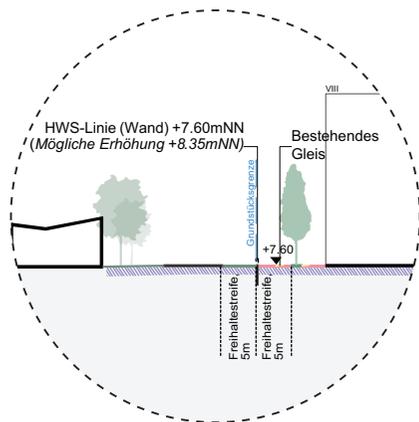
Schnitt C1 / Variante 1

B3: Überseeinselpark / Landesinnere / Altlasten
HWS-Linie +7.60 mNN,
(Mögliche Erhöhung +8.35mNN)



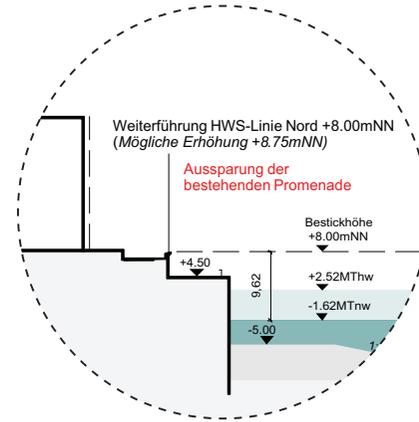
Schnitt C2 / Variante 2

B1: Überseeinselpark / Weserkante / Altlasten
HWS-Linie +8.10 mNN,
(Mögliche Erhöhung +8.85mNN)



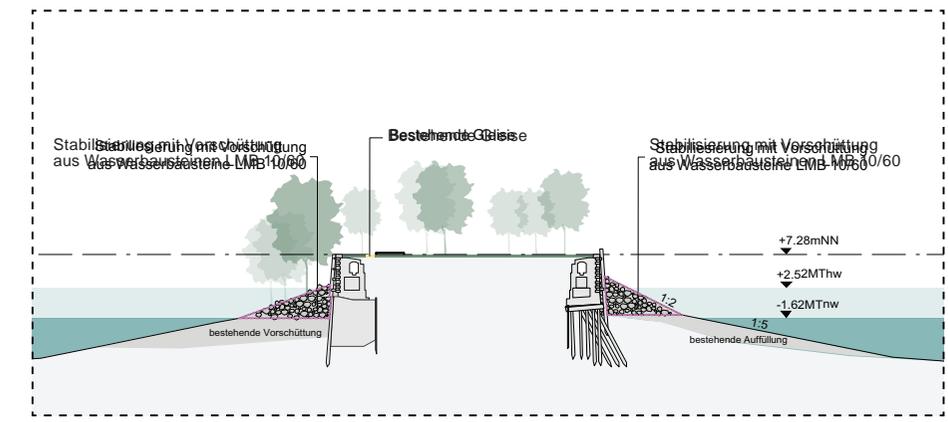
Schnitt D

B3: Reismühle / Altlasten,
HWS-Linie +7.60 mNN,
(Mögliche Erhöhung +8.35mNN)



Schnitt E

B4: Europahafen,
HWS-Linie +8.00mNN
(Mögliche Erhöhung +8.75mNN)



Schnitt F

Aufschüttung Molenspitze

3.4 Umsetzung - Schritt für Schritt

Die Überseeinsel wird perspektivisch über einen Zeitraum von 20 bis 30 Jahren entwickelt.

Die Entwicklungsrichtung verläuft vom innenstadtnahen Osten hin zum gewerblich genutzten und landschaftlich geprägten Westen. Die städtebauliche Grundstruktur ist so gewählt, dass sie die Bildung von Teilabschnitten als in sich funktionierende Quartiere zulässt. Auch die neu zu schaffenden Infrastrukturen für die verkehrliche Erschließung und den Hochwasserschutz lassen eine schrittweise Entwicklung zu. Diese wird im weiteren Verlauf der Planung noch vertiefend untersucht. Wichtiges Augenmerk ist dabei, dass die Bestandsbetriebe auf der Überseeinsel zu jedem Zeitpunkt uneingeschränkt anfahrbar sind und in ihren Betriebsabläufen nicht beeinträchtigt werden.

Ausgehen wird die Entwicklung vom ehemaligen Kellogg-Areal. Den Auftakt bildet der Umbau des bestehenden Silos und des ehemaligen Reislagers zu einem Hotel und einer Markthalle. Durch die zeitnah geplante Realisierung wird eine Signalwirkung für die Gesamtentwicklung der Überseeinsel erzielt. Der emotional wichtige Ort zieht Besucher*innen schon zu Beginn an, ermöglicht die Versorgung der Bewohner*innen und macht auf die

Entstehung des neuen Stadtquartiers aufmerksam. Auch die Nutzung des ehemaligen Kellogg-Hauptverwaltungsgebäudes - das sog. K-Building - als Schulstandort, soll grundsätzlich möglichst frühzeitig geschehen, um zukünftigen Bewohner*innen von Beginn an zur Verfügung zu stehen.

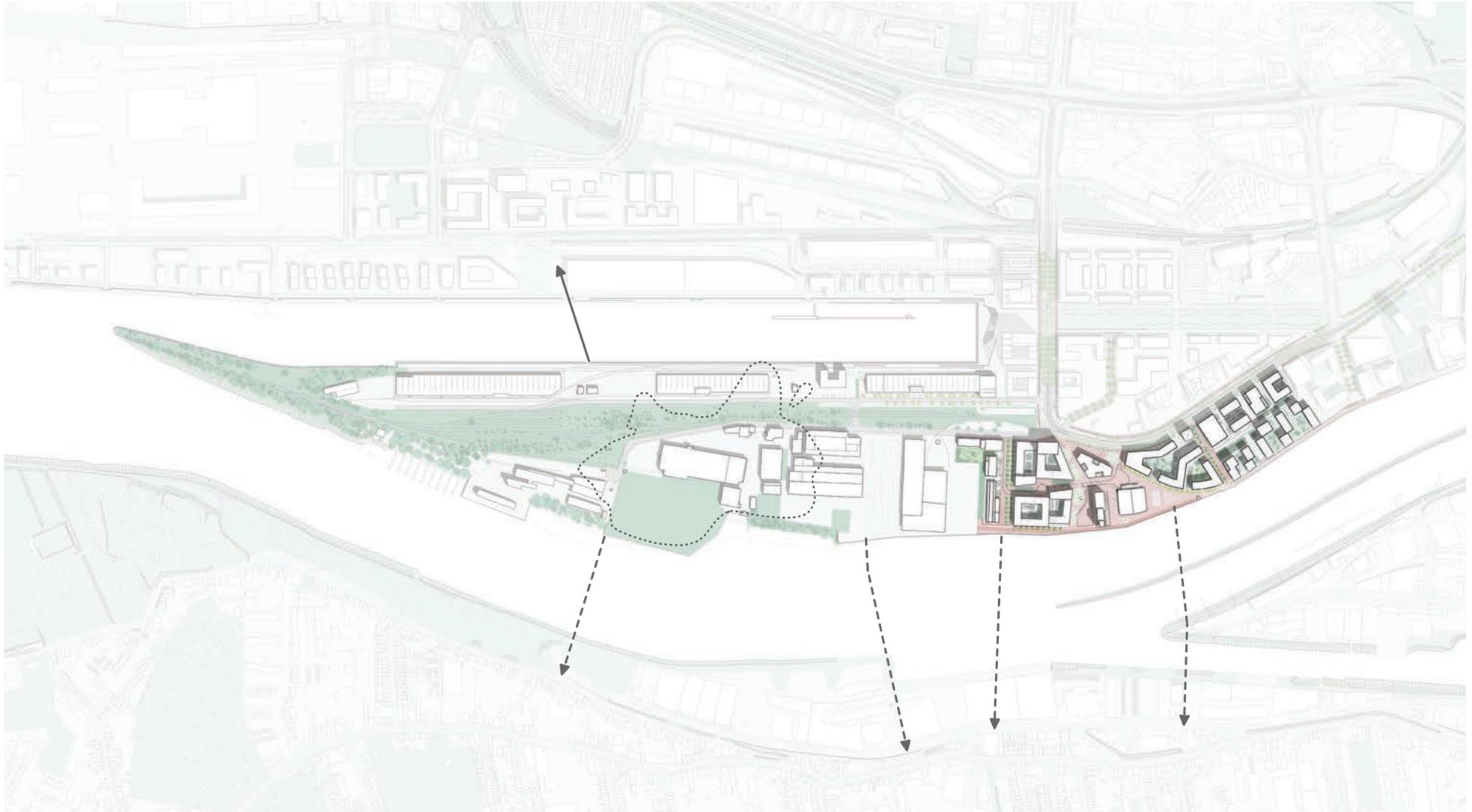
Der dann folgende Entwicklungsabschnitt ist das Neu-Stephani Quartier. Dieser Bereich liegt am östlichen Rand des Plangebietes und schließt unmittelbar an die bestehenden Stadtstrukturen an der Eduard-Schopf-Allee an. Es liegt hinter der bestehenden Hochwasserschutzlinie und vervollständigt u.a. den Standort für Firmensitze auf der Muggenburg.

Darauf folgen sukzessive die Kellogg-Höfe, das Kellogg-Quartier und die Oberschule im Gleisbett. Hierfür muss der Hochwasserschutz bis zur Weserfuge am Hochpunkt an der Weserbiegung hergestellt werden. Zum Schutz dieses Entwicklungsabschnittes wird in der Weserfuge ein temporärer Hochwasserschutz notwendig.

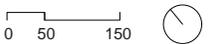
Die Entwicklungen westlich dieses Abschnittes auf dem ehemaligen Kellogg-Areal sowie im restlichen Plangebiet sind langfristig angesetzt und hängen maßgeblich von Flächenverfügbarkeiten ab.

Umsetzung - Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040

Die Umsetzung der Planung findet zunächst prioritär im östlichen Teil des ehemaligen Kellogg-Areals statt. Die Umsetzung im restlichen Gebiet erfolgt sukzessive.

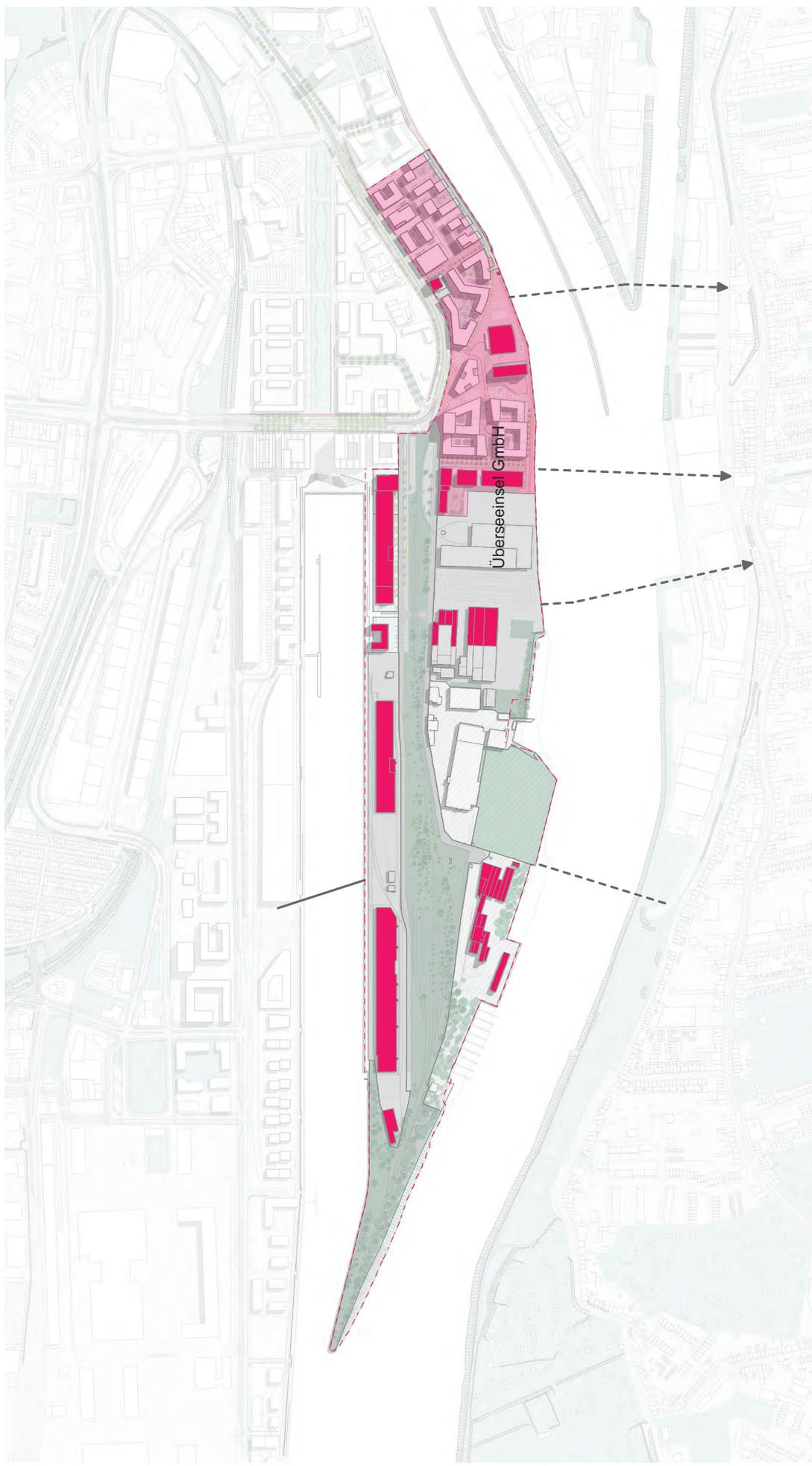


--- Mögliche Brückenschläge Altlasten



Umsetzung - Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040

Ein Teil der Charakter stiftenden Bestandsgebäude werden umgenutzt und dauerhaft die Überseeinsel prägen. Während der Entwicklungsphase soll ein Teil des Gebäudebestands durch Zwischennutzungen belebt werden.



--- Umgriff Überseeinsel ■ 1. Entwicklungsschritt ▨ Privatigentum ■ erhaltende Bestandsbauten - - - Mögliche Brückenschläge



4. Quartiere der Überseeinsel – lebendige Mischungen

Die Überseeinsel ist in unterschiedliche Quartiere gegliedert, die als gemischt genutzte Nachbarschaften entwickelt werden. Jedes Quartier hat je nach Lage und Bauformen einen eigenen unverwechselbaren Charakter.

Im Osten des Plangebietes und an den Hauptstraßen befinden sich die vergleichsweise dichten Quartiere, die durch eine fünf- bis siebengeschossige Bebauung und einen hohen Gewerbeanteil gekennzeichnet sind: „Neu-Stephani“, „Kellogg-Kaje“ und „Kellogg-Höfe“. Auch auf dem Gleisbett im zentralen Streifen der Überseeinsel ist eine höhere Dichte und ein höherer Gewerbeanteil vorgesehen.

Im Westen, ausgerichtet zu den Weserfugen, liegen die kleinteiligeren Quartiere, die einen wichtigen Beitrag zur Familienfreundlichkeit der Überseeinsel leisten sollen. Sie sind aus bremsischen Strukturen abgeleitet und bieten primär dem Wohnen und kleineren Wohnfolgeeinrichtungen Raum. Gewerbliche Nutzungen und kulturelle Einrichtungen können insbesondere in Bestandsbauten ihren Platz finden. Die Quartiere sind als Nachbarschaften räumlich ablesbar und über unterschiedlich

dimensionierte Zugänge mit der Umgebung verknüpft. Für Fußgänger und Radfahrer, als wesentliche Akteure der Belebung des urbanen Raumes, wird mittels eines dicht verknüpften Wegenetzes eine hohe Durchlässigkeit geschaffen. Der motorisierte Verkehr erhält zwar eingeschränkt Durchfahrt, Parken ist jedoch nur in den Quartiersgaragen und den Tiefgaragen an den Eingängen der Quartiere möglich. Die notwendige Erreichbarkeit für Müll- und Rettungsfahrzeuge entsprechend der jeweiligen Gebäudeklasse wird gewährleistet.

Lebendigkeit wird auf verschiedenen Ebenen erzielt. Stadträumlich tragen variierende Bebauungshöhen und differenzierte Dachformen zu einem abwechslungsreichen Stadtbild bei. In diesem Quartier weisen die Baukörper im Regelfall drei bis fünf und in exponierten Lagen sechs Geschosse auf. Nach Möglichkeit sollen Dachflächen Funktionen zugeführt werden; dabei können neben der Energieerzeugung auch Nutzerangebote wie Dachgärten eine Rolle spielen. Diese können das Freiraumangebot im Quartier ergänzen. Es werden private Freiflächen in Form wohnungs-

bezogener Gärten, halböffentliche Freiflächen als hausbezogene Gemeinschaftsflächen sowie öffentliche Freiflächen im Sinne von quartiersbezogenen Orten der Zusammenkunft geschaffen. Diese sind jedoch knapp bemessen, da die Freiflächen der Weserfugen zwischen den Quartieren großzügige Freiräume zum Spielen und Verweilen bereithalten.

Eine Vielfalt an Entwicklungsformen und Gebäudetypen, vom Geschosswohnungsbau im Block über für Wohnnutzungen transformierte Schuppen bis zum Reihenhauses, bieten die Voraussetzungen für eine vielfältige Bewohnerschaft. Die Nutzungsstruktur ermöglicht Wohnen und Arbeiten im selben Quartier, ergänzt durch soziale, gemeinschaftliche Nutzungen in aktiven, wandlungsfähigen Erdgeschosszonen an besonderen Orten im Quartier, den ehemaligen Gleisanlagen oder revitalisierten Schuppen.

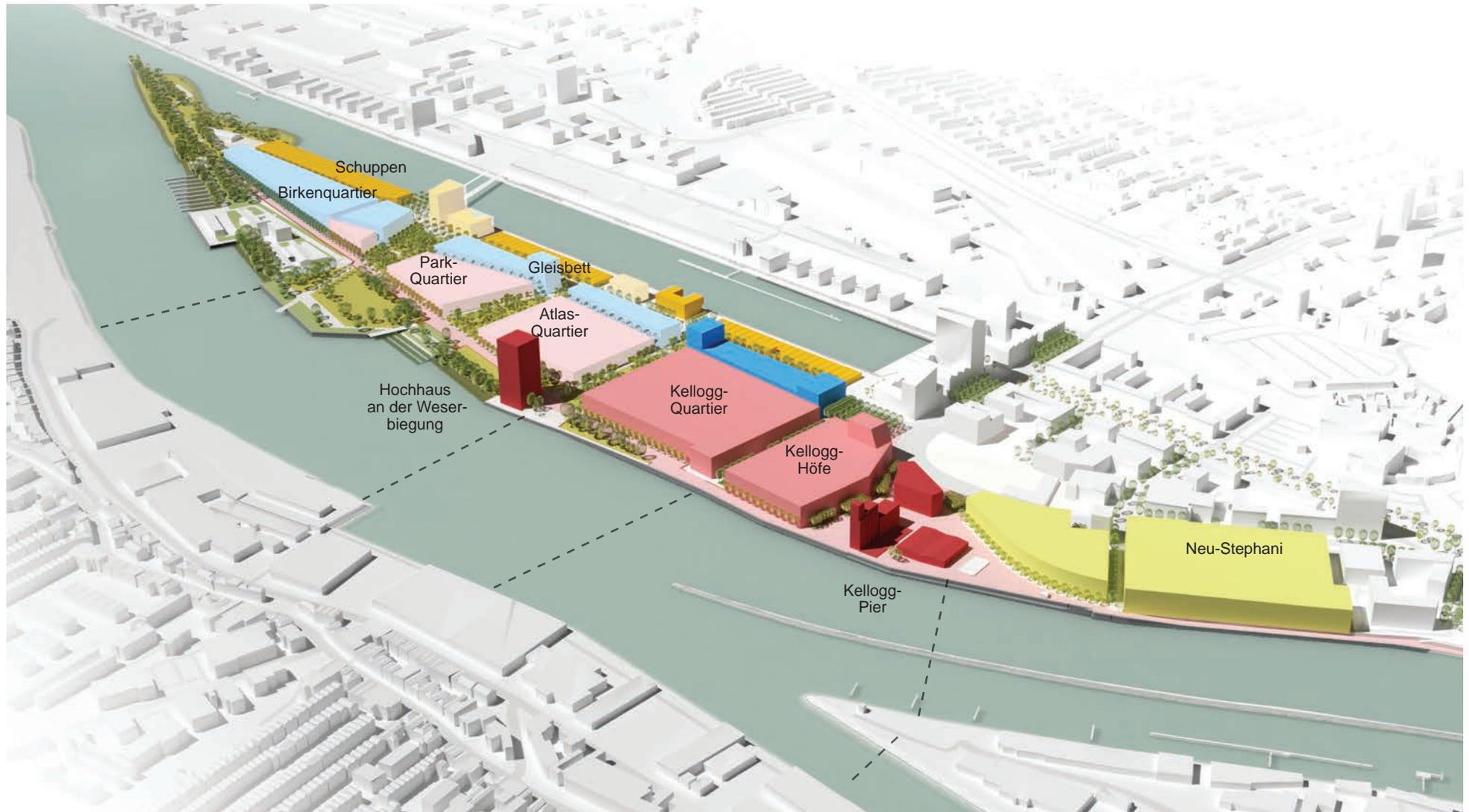
Nicht zuletzt ist es die Aneignungsfähigkeit der Zwischenräume, Straßen und Plätze eines Quartiers, die ein lebendiges, vitales und vielfältiges Stadtgefüge erzeugen. Die Vermeidung von Kfz-Stellplätzen und

motorisiertem Individualverkehr in den öffentlichen Quartiersaußenräumen setzt die dafür notwendigen Flächenpotentiale frei. Wohnstraßen werden zu beispielbaren Räumen, die sowohl Aneignung und Nutzungen gewährleisten, als auch notwendige Verkehre ermöglichen.

Insgesamt fördern die unterschiedlichen Charaktere der Quartiere Austausch und Synergien über die Quartiere hinweg und tragen so zu einem regen Leben auf der Überseeinsel bei.

Quartiere der Überseeinsel – lebendige Mischungen

Charakteristische Quartiere für eine vielfältige Bewohnerschaft



4.1 Neu-Stephani, Kellogg-Höfe

Die beiden Quartiere Neu-Stephani und Kellogg-Höfe bilden mit ihrer hohen Dichte entlang den Straßen Auf der Muggenburg und Hansator das städtische Verbindungsstück zwischen Innenstadt und Europahafen. Sie prägen mit ihrer räumlichen Fassung die Verkehrsräume als Stadtstraßen und rahmen den Komplex um das Kellogg-Silo und die Reishalle als Herzstück der Überseeinsel.

NEU-STEPHANI: WOHNEN UND ARBEITEN AN DER WESERKAJE
Das Quartier Neu-Stephani ist ein Wohn- und Gewerbequartier und stellt einen repräsentativen Standort für Unternehmenszentralen und Wohnen mit Weserblick dar. Die Nutzung wird generationsübergreifend ergänzt durch studentisches und Seniorenwohnen sowie durch eine Kindertagesstätte. Die fünf- bis siebengeschossige Quartiersstruktur grenzt nördlich an die Weserpromenade und integriert den bestehenden Bunker, der zusammen mit einer hochbaulichen Akzentuierung an der Promenade die Durchwegung vom

Zollpfad zur Weser markiert. Das Quartier gliedert sich um einen Binnenraum, der als Quartiersplatz ausgebildet ist. Zu der Straße Auf der Muggenburg orientiert sich das Quartier mit kräftigen, gewerblich genutzten Gebäudekörpern in flexiblen Zuschnitten. Zur Weser hin findet sich dagegen eine durchlässige, quer zum Fluss angeordnete Riegel- und Kopfbebauung überwiegend für Wohnnutzungen, die den Wasserbezug bis in die Tiefe des Quartiers gewährleistet.

Abgeschlossen wird die beschriebene Struktur im Westen durch eine Bebauung entlang der existierenden Hochwasserschutzlinie, die den historischen Bogen der Gleisanlagen zum ehemaligen Weserbahnhof nachzeichnet. Im Osten wird das neue Quartier durch den vorhandenen Firmensitz der Fa. wpd begrenzt.

Die Erschließung erfolgt über eine Anbindung an die Straße Auf der Muggenburg. Der Individualverkehr wird dort in eine Quartiershochgarage sowie eine Tiefgarage geführt.

KELLOGG-HÖFE: HANDEL-, HANDWERK- UND WOHNHÖFE

Die Kellogg-Höfe sind ein urbaner Stadtbaustein mit Gewerbe- und Wohnnutzung auf dem Footprint der ehemaligen Kellogg-Produktionsstätten, mit vergleichbarer Dichte wie das gegenüberliegende Ensemble der Zech-Gruppe am Europahafenkopf. Direkt am Hansator gelegen stellen sie mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen einen zentralen Anlaufpunkt auf der Überseeinsel dar. Sie bilden einen hervorragend angebundenen Standort für kleinteiliges, innovatives Gewerbe und bieten Raum für hochverdichtetes Wohnen an der Weser. Möglich erscheinen an dieser Stelle aber auch soziale und kulturelle Nutzungen mit gesamtstädtischer Wirkung.

Integriert in die fünf- bis siebengeschossige Hofbebauung ist ein elfgeschossiger Hochpunkt, der den Endpunkt der Achse des Hansators formuliert und zum Kellogg-Silo und zur Weser leitet. Die geschlossene Bebauung ist durch eine Abfolge von Höfen, die durch Torräume und Passagen miteinander verbunden sind, gekennzeichnet.

Hierdurch soll das Milieu für eine neue städtische Form von Handel und Handwerk geschaffen werden. Die Hofform sichert der Wohnnutzung ruhige und privatere Bereiche an der Weserpromenade und im Hofinnenreich.

Die kompakte Struktur kann ggf. in mehreren Entwicklungsschritten durch verschiedene Eigentümer entwickelt werden.

Die Erschließung erfolgt über eine Anbindung an die Straße Auf der Muggenburg. Der Individualverkehr wird dort in eine Quartiershochgarage sowie eine Tiefgarage geführt. Eine weitergehende Abstimmung zwischen der Straßenplanung „Auf der Muggenburg“ und dem Städtebau in diesem Bereich erfolgt bis zum Abschluss der Rahmenplanung.

Neu-Stephani

Wohnen und Arbeiten mit Bezug zur Weser



Wohneinheiten 750 - 1.100*
Arbeitsplätze 1.500 - 2.500*

* Grundlage der Berechnung:
+20%:
100m² BGF pro WE in MFH
25m² BGF pro WE in Studentenwohnenheim
30m² BGF pro WE in Seniorenwohnenheim
40m² BGF pro Arbeitsplatz



Abb.1: PFP Planungs GmbH Hamburg, Bavaria
Gelände St.Pauli, Hamburg, DE

1 Bebauung an der Weser



Abb.2: Carsten Lorenzen, KBNK Architekten
LRW Architekten, Kaiserkai, Hamburg, DE

2 Bebauung an der Weser

Kellogg-Höfe

Handelshof, Werkhof, Wohnhof



Wohneinheiten 150 - 250*
Arbeitsplätze 500 - 900*

* Grundlage der Berechnung:
+/- 20%:
100m² BGF pro WE in MFH
40m² BGF pro Arbeitsplatz



Abb.3: Fritz Höger, Chile Haus, Hamburg, DE

1 Wohn- und Gewerbehof



Abb.4: Hackesche Höfe, Berlin, DE

2 Gewerbehof



Abb.5: KCAP, Holzhafen, Hamburg, DE

3 Hofstruktur mit Bezug zum Wasser

4.2 Kellogg-Silo, Reislager und Urban Gardening

EIN EMOTIONALER ORT IM WANDEL
Das bestehende Silo auf dem ehemaligen Kellogg-Areal sowie das benachbarte ehemalige Reislager sind identitätsstiftend für die gesamte Überseeinsel. Sie werden städtebaulich mit einem gewerblichen Sonderbaukörper arrondiert, durch den der Blick und der Weg vom Hansatorplatz an diesen emotionalen Ort an der Weser geleitet wird.

Die Umnutzung des Silos zu einem Hotel und des Reislagers zu einem Markt verwandeln den Ort in einen für Bremen einzigartiges Ziel an der Weser. Die Erdgeschosszonen der beiden Gebäude öffnen sich den Besuchern mit einem Bio-Supermarkt, gastronomischen Angeboten mit Terrassen zur Weser und einer eigenen Brauerei. Um den Charakter der Freiräume um das

Kellogg-Hotel und die Markthalle zu erhalten, sollen nur Liefer-, Hol- und Bringverkehre mit dem Kfz oberirdisch möglich sein. Der Fuß- und Radverkehr wird mit Fokus auf die Aufenthaltsqualität hier bevorzugt. Die Anbindung erfolgt über die Straße „Auf der Muggenburg“.

Als Zwischennutzung ist ab Sommer 2019 die Einrichtung einer Dependence der „Gemüsewerft“ geplant. So soll hier im Rahmen des „Urban Gardening“ Hopfen angebaut werden. An den Wochenenden wird der Urban Garden ergänzt um einen Biergarten.

Das Silo und Umgebung

Emotionales Zentrum der Überseeinsel



Abb.1: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE

- 1 Kellogg-Silo mit Hotelnutzung



Abb.2: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE

- 2 Markthalle an der Weserpromenade
- 3 Schlittschuhbahn
- 4 Urban Gardening und Biergarten

4.3 Gleisbett, Kellogg-Quartier

GLEISBETT

Die Gleisbettbebauung vermittelt zwischen Europahafen und Quartieren. Sie reagiert auf die unterschiedlichen städtebaulichen Situationen, welche sich über den Längsverlauf der Überseeinsel ergeben:

Der Auftakt am Hansatorplatz sowie die Struktur des Gleisbettes querenden Weserfugen werden durch höhere, präzente Gebäude akzentuiert. Den Auftakt der baulichen Strukturen bildet die Oberschule als Teil des Schulcampus der Überseeinsel. Hier wird ein markantes fünfgeschossiges Gebäude als sichtbarer Auftakt in die Halbinsel führen. Der Baukörper soll auch eine Turnhalle beinhalten. Ein weiterer besonderer Ort entwickelt sich am Kopf der Brücke über den Europahafen.

Mit der Bebauung des Gleisbettes bilden sich gefasste Plätze vor den Südseiten der Schuppen, die eine Inwertsetzung der Schuppen erleichtern. Sie erhalten je nach umgebender Situation unterschiedliche Charaktere: Der Schulhof vor Schuppen 2 erhält eine starke Belegung während der Schulpausen und wird nachmittags durch Sportnutzungen frequentiert. Der Platz vor Schuppen 4 ist ebenfalls urban, aber kleinmaßstäblicher gehalten. Der Bereich vor Schuppen 6 schließlich, welcher bereits in den offenen Landschaftsraum der Molenspitze übergeht, gibt der Pioniervegetation in

Form eines Birkenwaldes Raum. Durch landschaftsarchitektonische Setzungen im Freiraum, wie Beläge oder Baumgruppen und -reihen wird eine Verzahnung zwischen dem Gleisbett und der Bebauung entlang des Hafenbeckens erzielt und somit der lang gestreckte Raum rhythmisiert.

Im Gleisbett werden ungewohnte Bautypologien vorgeschlagen: Während „Neue Schuppen“ als lange Baukörper die prägnante Kubatur der Bestandsschuppen interpretieren und sie im stadträumlichen Gefüge stärken, vermitteln kompakte Blöcke zwischen bis zu 8-geschossigen höheren Häusern und den Quartieren. Patiohäuser schließlich bieten die Möglichkeit, kleinteilige Einheiten zu langgestreckten Wohninseln zu addieren. Ein 13-geschossiger Hochpunkt markiert den Sprung über den Europahafen.

KELLOGG-QUARTIER

Beispielhaft für die Quartiere entlang der Weser wird das Kellogg-Quartier beschrieben: Das ehemalige K-Building soll als Grundschule umgenutzt werden, der nördliche Teil der Gießerei kann als Sporthalle genutzt werden. Der südliche Teil der ehemaligen Gießerei soll auf seine Umbaufähigkeit zum Wohngebäude geprüft werden. Wie alle Bestandsgebäude prägen sie die Identität des Ortes und bieten unge-

wöhnliche Räume für besondere Nutzungen. Ob eine Umnutzung möglich ist, wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft. Da jedes Quartier den für den eigenen Bedarf notwendigen Parkraum bereitstellen muss, wird jedes der Quartiere über Tiefgaragen und zumeist über eine Quartiersgarage verfügen. Um die Nutzungsmöglichkeiten der Quartiersgaragen zu erweitern und diese zu einem Anlaufpunkt im Quartier zu gestalten, können in den Erdgeschossen notwendige Infrastrukturen und Serviceangebote untergebracht werden. Auf den Dächern der Quartiersgarage können spezielle Wohnformen entwickelt werden.

In Summe entsteht ein Portfolio verschiedener Wohnungsgrößen, -typologien und -formen: Neben Geschosswohnungsbauten bilden Adaptionen und Varianten des Altbremer Haustypus', sowohl als Einfamilien-, aber auch als gestapeltes Reihenhaus, einen Schwerpunkt. Gemeinschaftliche Wohnformen lassen sich leicht in die vorgeschlagenen Typologien integrieren. Das Ziel sind durchmischte Wohnquartiere mit einem Fokus auf Familien, welche entsprechende Wohnungsgrößen und -organisationen in Kombination mit einem wohnungsnahen Freiraumangebot suchen. Mit diesem Angebot soll das bisher realisierte Wohnungsangebot der Überseestadt

um neue und abwechslungsreiche Komponenten im zum Teil kleinteiligen Maßstab erweitert werden.

Städtebaulich wird über die Zusammenfassung der Wohngebäude zu Baublöcken ein bekanntes und klassisches Motiv der Quartiersbildung, wie es aus den Bestandsquartieren Bremens bekannt ist, aufgenommen. Die Bildung von Nachbarschaften wird über den, in den Quartieren dem Fußgänger*innen und Radfahrenden vorbehaltenen, Straßenraum ermöglicht. Vorgärten werden als klassisches Bremer Motiv aufgenommen und unterstützen die Benutzbarkeit des Straßenraums. Mögliche kleine Gewerbeeinheiten und kleine interne Quartiersplätze beleben die Quartiere zusätzlich.

Je nach angrenzendem Kontext prägt sich das Quartier unterschiedlich nach außen aus: Während in Richtung der Kellogg-Höfe die Gießereihalle eine markante Kante setzt und die Stephanikirchenweide primär durch Quartiersgarage und Schule geprägt werden, formen zur Weserpromenade präzente Baukörper eine Silhouette in Fortführung der Schlachte-Bebauung aus. Zu den Weserfugen hingegen zeigt sich auch das Reihenhaus in seinen unterschiedlichen Ausprägungen als der wesentliche strukturbildende Baustein des Kellogg-Quartiers.

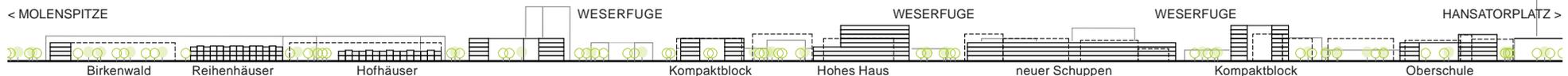
Gesamtstruktur Gleisbett und Quartiere



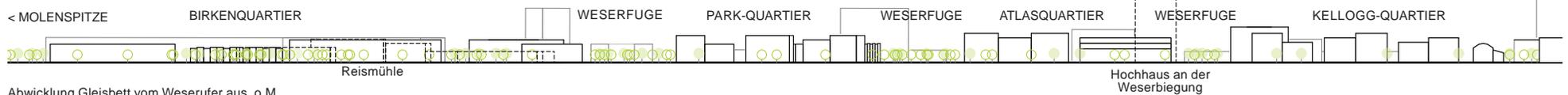
Lageplan Gleisbett + Quartiere o.M.

* Grundlage der Berechnung:
 +/- 20%:
 120 m² BGF / WE
 40 m² BGF / Arbeitsplatz

<p>Birkenquartier</p> <p>240 – 370 Arbeitsplätze</p> <p>80 – 120 Wohneinheiten</p>	<p>Gleisbett C</p> <p>200 – 300 Arbeitsplätze</p> <p>60 – 80 Wohneinheiten</p>	<p>Park-Quartier</p> <p>50 – 70 Arbeitsplätze + 10 (KiTa)</p> <p>160 – 240 Wohneinheiten</p>	<p>Gleisbett B</p> <p>110 – 160 Arbeitsplätze</p> <p>90 – 130 Wohneinheiten</p>	<p>Atlas-Quartier</p> <p>110 – 170 Arbeitsplätze + 10 (KiTa)</p> <p>130 – 200 Wohneinheiten</p>	<p>Gleisbett A</p> <p>70 – 110 Arbeitsplätze + 185 (Schule)</p> <p>40 – 60 Wohneinheiten</p>	<p>Kellogg-Quartier</p> <p>80 – 130 Arbeitsplätze + 10 (KiTa) + 75 (Schule)</p> <p>240 – 360 Wohneinheiten</p>
---	---	---	--	--	---	---



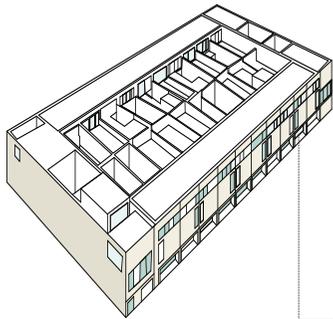
Längsschnitt Gleisbett, o.M.



Abwicklung Gleisbett vom Weserufer aus, o.M.

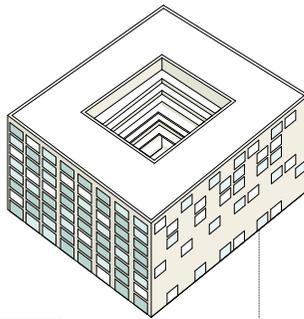
Gleisbett - Neue Wohnformen

Freiräumlich-städtebauliche Situationen und Typologien



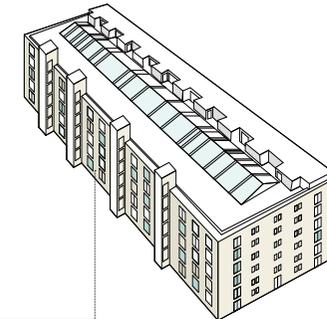
Typus HOFHAUS

- dichte Individualwohnform mit ungewohnten Qualitäten als Ergänzung des Wohnungsportfolios
- addierbare Interpretation des Reihenhauses als Großstruktur



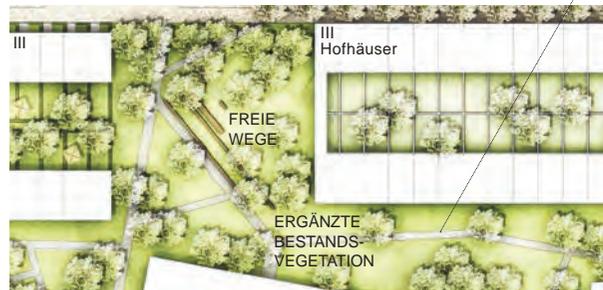
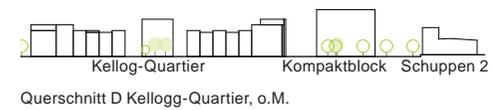
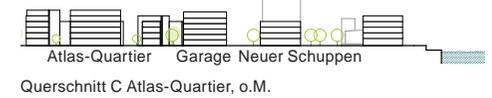
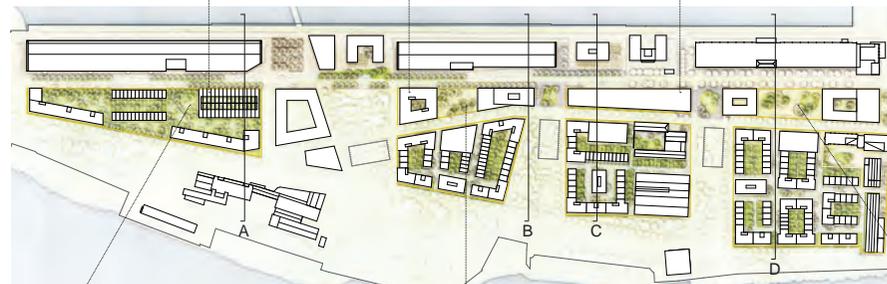
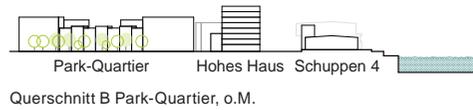
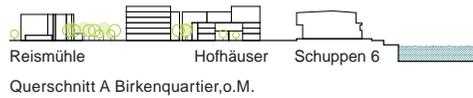
Typus KOMPAKTBLOCK

- Vermittler zwischen Blockstrukturen und Solitären
- Wohnen + Gewerbe
- Erschließungshof
- zentrifugal gerichtete Nutzungseinheiten

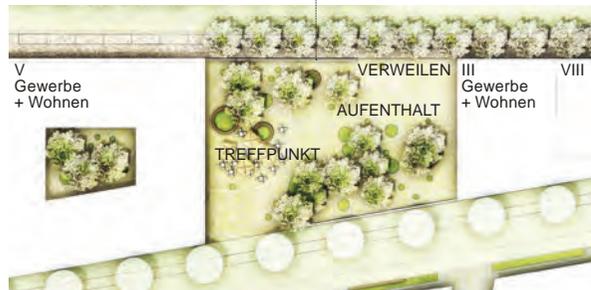


Typus NEUER SCHUPPEN

- städtebaulicher Partner für Bestandschuppen
- Potential für neue + gemeinschaftliche Wohnformen
- > Clusterwohnen



Leitbild 'Häuser im Birkenwald'



Leitbild 'Stadtwohnzimmer'



Leitbild 'Urbaner Schulhof'

Kellogg-Quartier - Familienwohnen

Beispiele Quartiersfreiräume



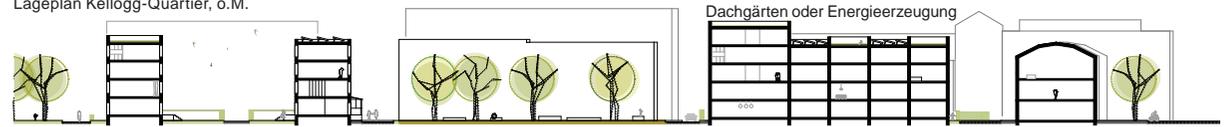
Wohnstraße als Erweiterung des Privaten in den Außenraum



Beispiel private Innenhöfe



Lageplan Kellogg-Quartier, o.M.



Schnittprofil, o.M.

Kellogg-Quartier

Beschreibung und Beispiele städtebaulicher Ausbildung



Bewegte Dachlinie



Überhöhte Ecke, Gewerbe im Erdgeschoss



Bewohner*innenpark mit säumenden Quartieren



Vielfältig ausgestaltete Vorzonen



Interner Quartiersplatz mit Gewerbe im Erdgeschoss



Präzise Baukörper zur Uferkante

5. Ausblick

Die Rahmenplanung für das gesamte Areal auf der Südseite des Europahafens wird bis zum Sommer 2019 ihren Abschluss finden. Als integrativer Bestandteil wird das Verkehrskonzept noch weiter ausgearbeitet und in die Rahmenplanung integriert. Wichtige Bestandteile sind dabei insbesondere:

- die künftige Ausbildung des Knotenpunktes Hoerneckestraße / Hansator / Auf der Muggenburg,
- Ausarbeitung der in Kapitel 3.1 beschriebenen Rückfallebene für den ruhenden Verkehr und
- schrittweise Realisierung der Erschließung.

In der Ausarbeitung wird die Rahmenplanung noch weitergehende Aussagen zur schrittweisen Umsetzung der Planungen und den mit der jeweiligen Entwicklungsphase verbundenen notwendigen Infrastrukturen treffen. Wichtige Aussagen zum Umgang mit der vorhandenen Altlast sowie der Ausbildung des Hochwasserschutzes werden ebenfalls noch vertiefend betrachtet. Gleiches gilt für das Wechselverhältnis von Verkehrsplanung und Städtebau, insbesondere im Bereich Auf der Muggenburg.

Die Rahmenplanung wird Grundlage für eine vertiefende Quartiersplanung auf dem ehemaligen Kellogg-Areal werden, beginnend im Bereich Neu-Stephani, der als erster größerer Baustein entwickelt werden soll. Diese Quartiersplanung wird wiederum Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung. In der Quartiersplanung werden die bisher nur überschlägig dargestellten Planungen weiter ausgearbeitet, dazu gehört eine Überprüfung der Typologien, Nutzungen und Dichten, die Integration einer Verkehrsvorplanung (Erschließungsplanung), die Darstellung öffentlicher und privater Verkehrs- und Grünräume, die Spezifizierung möglicher Nutzungen. Parallel zu diesen Entwicklungen wird zeitnah die Umsetzung des mehrfach beschriebenen 1. Bausteins zur Umnutzung des Kellogg-Silos, der ehemaligen Reishalle sowie des sog. K-Buildings anstehen.

6. Abbildungsverzeichnis

2. ÜBERSEEINSEL IN DER STADT

- Abb. 1: Molenspitze, Bremen, Deutschland
© Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- Abb. 2: Sugar Beach, Toronto, Canada
Claude Cormier Associés
© Sugar Beach von Raysonho, Open Grid Scheduler / Grid Engine, 3. Juni 2011
- Abb. 3: Hochhaus am Weserbogen, Bremen, Deutschland
© SMAQ
- Abb. 4: Schuppen 2, Bremen, Deutschland
© Schuppen 2 in Bremen, Hoerneckestraße 2 von XenonX3, 18. September 2011
- Abb. 5: Kellogg-Silo und Reislager, Bremen, Deutschland
© DMAA

3. STADTQUARTIER ZWISCHEN WESER UND HAFEN

- Abb. 1: Schuppen 6, Bremen, Deutschland
© Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- Abb. 2: Kellogg-Silo und Reislager, Bremen, Deutschland
© DMAA

3.1 VERKEHR

- Abb.1: Erreichbarkeitsisochronen Überseeinsel
Auf Grundlage von OpenStreetMap-Mitwirkende (CC BY-SA)
© ARGUS 2019
- Abb.2: ÖPNV-Netz um den Europahafen
Auf Grundlage von Geoinformation Bremen, Deutschland
© BSAG 2019
- Abb.3: Quartiersgarage Bautzner Straße, Dresden, Deutschland
© Christian Scheler 2019
- Abb.4: Quartiersgarage Überseestadt, Bremen, Deutschland
© Christian Scheler 2019
- Abb.5: Herma-Parking-Building, Yongin-Si, Südkorea
JOHO Architecture
© GoongSun Nam, 2017

Abb.6: © CCO

Abb.7: Mobilitätsstation
© ARGUS 2019

3.2 FREIRAUM UND HOCHWASSERSCHUTZ

Abb.1: Bahia de Cadiz, Spanien
ACTA Algaida Path
© ACTA

Abb. 2: Schöneberger Südgelände Park, Berlin, Deutschland
Gruppe Odious
© CC-BY-SA-4.0, "Weg durch Südgelände Berlin" von Frawy, 29. April 2017

Abb. 3: Park am Gleisdreieck, Berlin, Deutschland
Atelier LOIDL
© MANMADELAND, 06 April 2016

Abb. 4: Sugar Beach, Toronto, Kanada
Claude Cormier + Associés
© Industryous Photography

Abb.5: LGA Schwäbisch Gmünd 2014, Schwäbisch Gmünd, Deutschland
A24 Landschaft
© Hanns Joosten, 2014

Abb.6: Mariahilfer Straße, Wien, Österreich
Bureau B+B urbanism and landscape architecture in Zusammenarbeit mit Orso-Pitro
© Frederica Rijkenberg

Abb. 7: Turbinenplatz, Zürich, Schweiz
Atelier Descombes Rampini
© CC-BY-SA-3.0, "Escher Wyss - Turbinenplatz 2011-08-08 13-58-16"
von Roland zh, 8 August 2011

Abb. 8: Geschäftshaus Elsässertor, Basel, Schweiz
Vogt Landschaftsarchitekten
© Christian Vogt

Abb. 9: Überseeinsel, Bremen, Deutschland
© MANMADELAND, 23 November 2018

Abb. 10: Park am Gleisdreieck, Berlin, Deutschland
Atelier LOIDL
© CC-BY-SA-3.0 "Park am Gleisdreieck (Ostpark) 19", Leonhard Schulz, 3. September 2011

Abb. 11: Atelier LOIDL, Siegen, DE
© Leonard Grosch

Abb. 12: Nordhafen, Kopenhagen, Dänemark
Cobe.dk
© MANMADELAND, 26 August 2016

Abb. 13: Papirøen Insel, Kopenhagen, Dänemark
© CC-BY-SA-2.0, "København - Papirøen Insel (30999102355)", Fred Romero, 9. August 2016

Abb. 14: Rives de Saône, Lyon, Frankreich
Ilex paysage+urbanisme
© Erick Sallet

4. QUARTIERE DER ÜBERSEEINSEL - LEBENDIGE MISCHUNG 4.1 NEU-STEPHANI UND KELLOGG-HÖFE

Abb. 1: Bavaria Gelände St. Pauli, Hamburg, Deutschland
PFP Planungs GmbH Hamburg
© ralf buscher photography

Abb. 2: Kaiserkai, Hamburg, Deutschland
Carsten Lorenzen, KBNK Architekten, LRW Architekten
© CC-BY-2.0, Am Dalmannkai, Hamburg-Hafen City von
Alexander Svensson, 22. April 2011

Abb. 3: Chile Haus, Hamburg, Deutschland
Fritz Höger
© CC-BY-3.0, Chilehaus: überbaute Fischertwiete von hh oldman, 10. März 2013

Abb. 4: Hackesche Höfe, Berlin, Deutschland
© Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0, Hackesche Höfe in Berlin, 21. März 2004

Abb. 5: Holzhafen, Hamburg, Deutschland
KCAP
© CC-BY-2.0, by thom's, 07. April 2007

4.2 GLEISBETT UND KELLOGG-QUARTIER

alle fotografischen Abbildungen: Bremen, Deutschland
© gruppeomp Architektengesellschaft mbH

7. Impressum

AUFTRAGGEBER:

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
Ole Brennecke
Sven Jäger

SWAH

Dr. Dirk Kühling
Simone Geßner

SUBV

Prof. Dr. Iris Reuther
Reinhard Viering
Georgia Wedler
Susanne Endrulat

Überseeinsel GmbH

Dr. Klaus Meier
Johannes Aderholz
Kai-Uwe Thase

BAUSTEIN A

GRUNDSTRUKTUR, SCHNITTSTELLENMANAGEMENT
ARGE SMAQ Architektur und Stadt GmbH
ManMadeLand Bohne Lundvist Mellier GbR
Prof. Andreas Quednau
Prof. Sabine Müller
Prof. Anna Lundqvist
Julia Streletzki
Yana Korolova
Alexandre Berianidze

BAUSTEINE B UND C

ARGE gruppeomp Architektengesellschaft mbH
nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner
Oliver Platz
Valerie Hoberg
Christoph Schonhoff
Evelyn König

KELLOGG-SILO UND REISHALLE

DMAA Delugan Meissl Associated Architects
Martin Josst
Eva Schrade

VERKEHR

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Konrad Rothfuchs
Christian Scheler

ENERGIEKONZEPT

wpd onshore GmbH & Co. KG
Dr. Klaus Meier
Tobias Werner