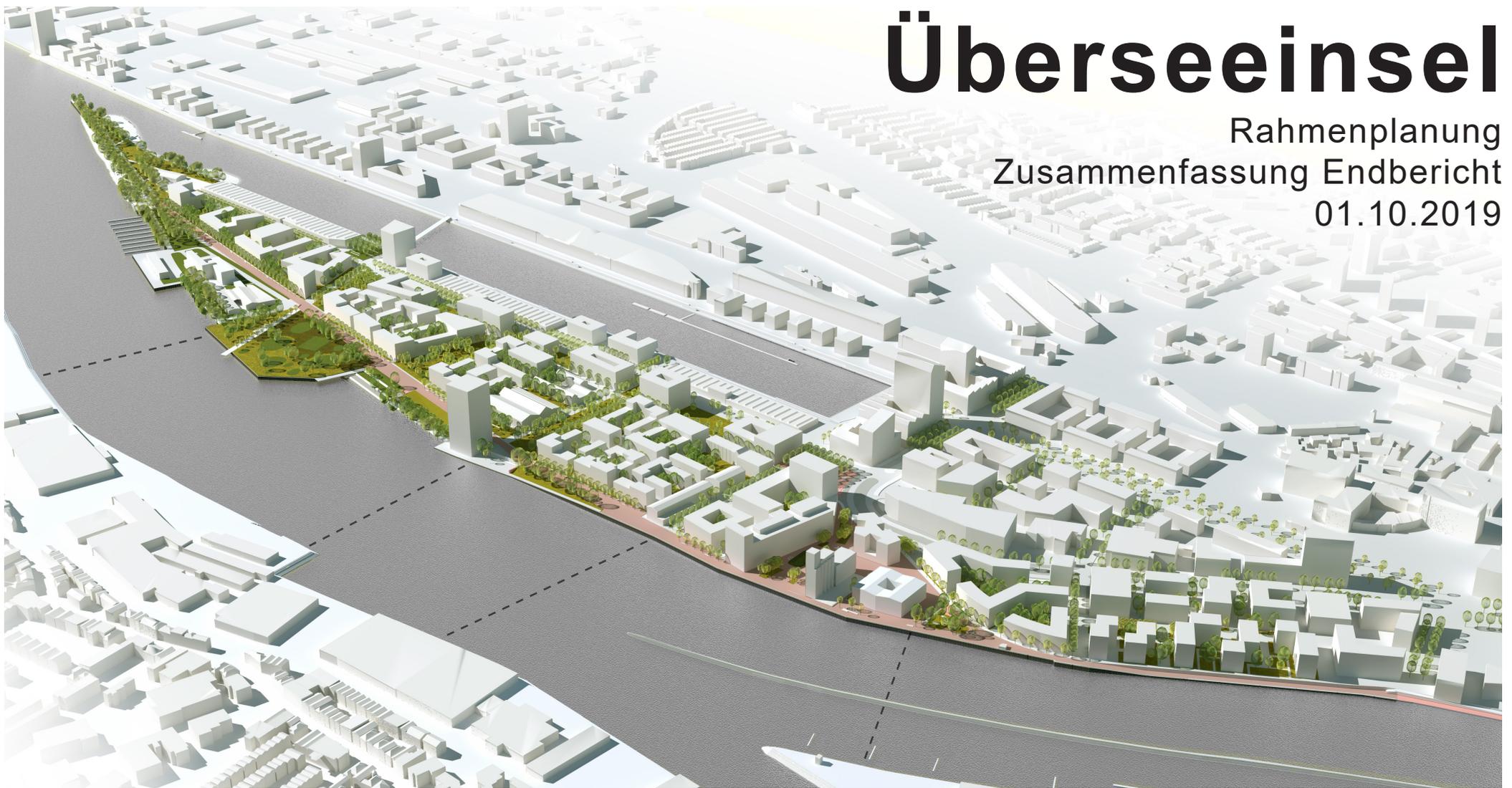


Überseeinsel

Rahmenplanung
Zusammenfassung Endbericht
01.10.2019



Einleitung

Zwischen Europahafen und Weser entsteht auf einer Fläche von etwa 41 Hektar die Überseeinsel. Das neue Stadtquartier liegt im Stadtteil Walle und ist 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 sehr guten Lage ist die Überseeinsel von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung Bremens. Dieser Rolle soll die Überseeinsel mit einem innovativen und zukunftsweisenden Städtebau gerecht werden. Auch hinsichtlich Mobilität, Energie sowie Bestandserhalt und -umnutzung soll die Überseeinsel zum Vorzeigeprojekt werden.

Die Überseeinsel wird als lebendiges, gemischtes Stadtquartier entwickelt; Wohnen und Arbeiten, Bildung und Erholung sind eng miteinander verknüpft. Läden und Gastronomie sowie kulturelle und soziale Infrastruktur beleben die zentralen Lagen des Quartiers. Attraktive Freiräume und Zugänge entlang der Weser schaffen für die Waller*innen aber auch für Besucher*innen Bremens einen neuen Zugang zur Weser. Grünzonen zwischen den Quartieren bieten wohnortnah vielfältige Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Insbesondere für Familien gibt es passende Angebote. So soll hier ein Schulcampus mit einer Grund- und einer Oberschule entstehen, der auch die umliegenden Orts- und Stadtteile versorgt.

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Das neue Stadtquartier orientiert sich am Flussraum und an den historisch gewach-

senen Strukturen und führt sie fort. Die Gliederung ermöglicht die Weiternutzung der vorhandenen Erschließungsstruktur. Die drei Schuppen am Europahafen werden punktuell durch prägnante Gebäude ergänzt. Dieser Streifen aus Schuppen und neuen Gebäuden stellt ein grundlegendes Element der städtebaulichen Entwicklung dar.

Die im Gleisbett entstehenden Gebäude erhalten eine eigenständige und durchlässige Struktur, die mit der Lage und Architektur der benachbarten Schuppen harmoniert. Daran schließen sich die Weser-Quartiere an, deren Lage und Bauform an die verschiedenen Uferabschnitte der Weser angepasst ist. Jedes der unterschiedlich gegliederten Quartiere hat einen eigenen unverwechselbaren Charakter und macht die Überseeinsel zu einem Stadtquartier mit hoher Wohn- und Lebensqualität.

VERKNÜPFUNG

Die Überseeinsel soll weitgehend autofrei organisiert werden. Das innovative Verkehrs- und Mobilitätskonzept konzentriert sich auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Brücken über den Europahafen und die Weser sollen zukünftig die Stadtteile über Hafenecken und Fluss hinweg vernetzen. Eine Fuß- und Fahrradbrücke soll das Europahafenecken querend und so den Stadtteil Walle an die Weserpromenade mit geplantem Überseeinselpark anbinden. Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Weser nach Woltmershausen ist geplant. Der passende Standort muss noch festgelegt werden.

ZIELORTE

Auf der Überseeinsel sollen attraktive Orte geschaffen werden, die nicht nur Anwohner*innen, sondern Menschen aus der ganzen Stadt anziehen. Neben der Hafen- und der Weserpromenade sollen perspektivisch auch das touristisch genutzte Kellogg-Pier mit dem ikonischen und emotional bedeutsamen Kellogg-Silo (Hotel) und der ehemaligen Reishalle (Markthalle) zu diesen Anziehungspunkten gehören. Weitere Orte mit Anziehungskraft bilden die Kellogg-Höfe, die sich um das umgenutzte Kellogg-Produktionsgebäude 25 gruppieren und eine vielfältige Mischung aus kleinteiligem Gewerbe, Büroflächen und Wohnnutzungen beinhalten sollen, sowie der Schulcampus mit Oberschule und Grundschule für den Bremer Westen. Diese Orte liegen unmittelbar am Eingang zur Überseeinsel, wo der Hansaplatz entstehen soll. Dort wird es eine Straßenbahnhaltestelle geben, durch die das Stadtquartier hervorragend an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen ist. So können Menschen aus der ganzen Stadt die Überseeinsel und ihre Attraktionen gut erreichen.

HOCHPUNKTE

Auf der Überseeinsel wird es zwei Gebäude geben, die durch ihre Höhe die Stadtsilhouette entlang der Weser besonders prägen: Das umgenutzte Kellogg-Silo und der Hochpunkt, der in der Biegung des Weserverlaufs entstehen soll. Beide Hochpunkte orientieren sich an der Höhe von Landmark- sowie Westertower und werden diese Gebäude nicht überragen. Sie setzen die Reihe der den Fluss prägenden Hochpunkte fort, dienen

zur Orientierung in der Stadt und sind so gesetzt, dass sie die Sicht auf das Bremer Altstadtensemble nicht beeinträchtigen.

ENTWICKLUNGSPHASEN

Die Entwicklung beginnt im innenstadtnahen Osten und setzt sich in Richtung des gewerblich genutzten und durch Naturlandschaft geprägten Westens fort. Los geht es mit dem Umbau von Kellogg-Silo und Reishalle. Die städtebauliche Grundstruktur ist so gewählt, dass sie die Bildung von Teilabschnitten als in sich funktionierende Quartiere zulässt.

AUSBLICK

Die vorliegende städtebauliche Rahmenplanung dient als Grundlage für die weiteren Planungsschritte. So werden nach und nach sogenannte Quartiersplanungen erarbeitet, die dann wiederum die Grundlage für entsprechende Bebauungspläne und vorab eine Änderung des Flächennutzungsplanes darstellen.

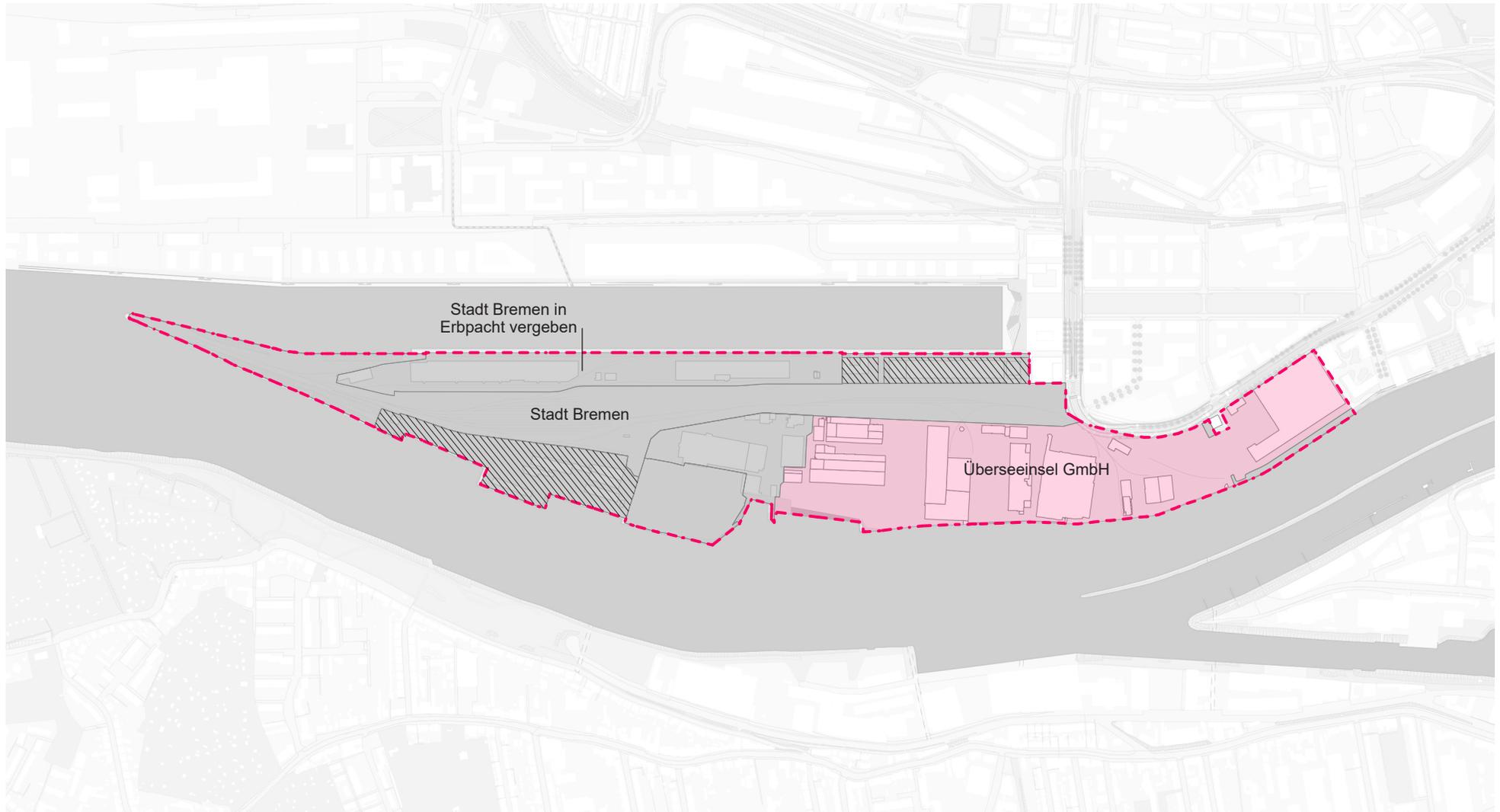
Auch wird es im weiteren Planungsverlauf Wettbewerbe und andere Qualifikationsverfahren geben.

In dieser Kurzfassung des Endberichts wird die Rahmenplanung zusammengefasst dargestellt.

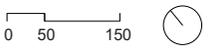
Die Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung wurde begleitet durch eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit, der in der Nachbarschaft verbleibenden Betriebe sowie der (Stadtteil-)Politik.

Eigentumsverhältnisse

Eigentumsverhältnisse im Plangebiet

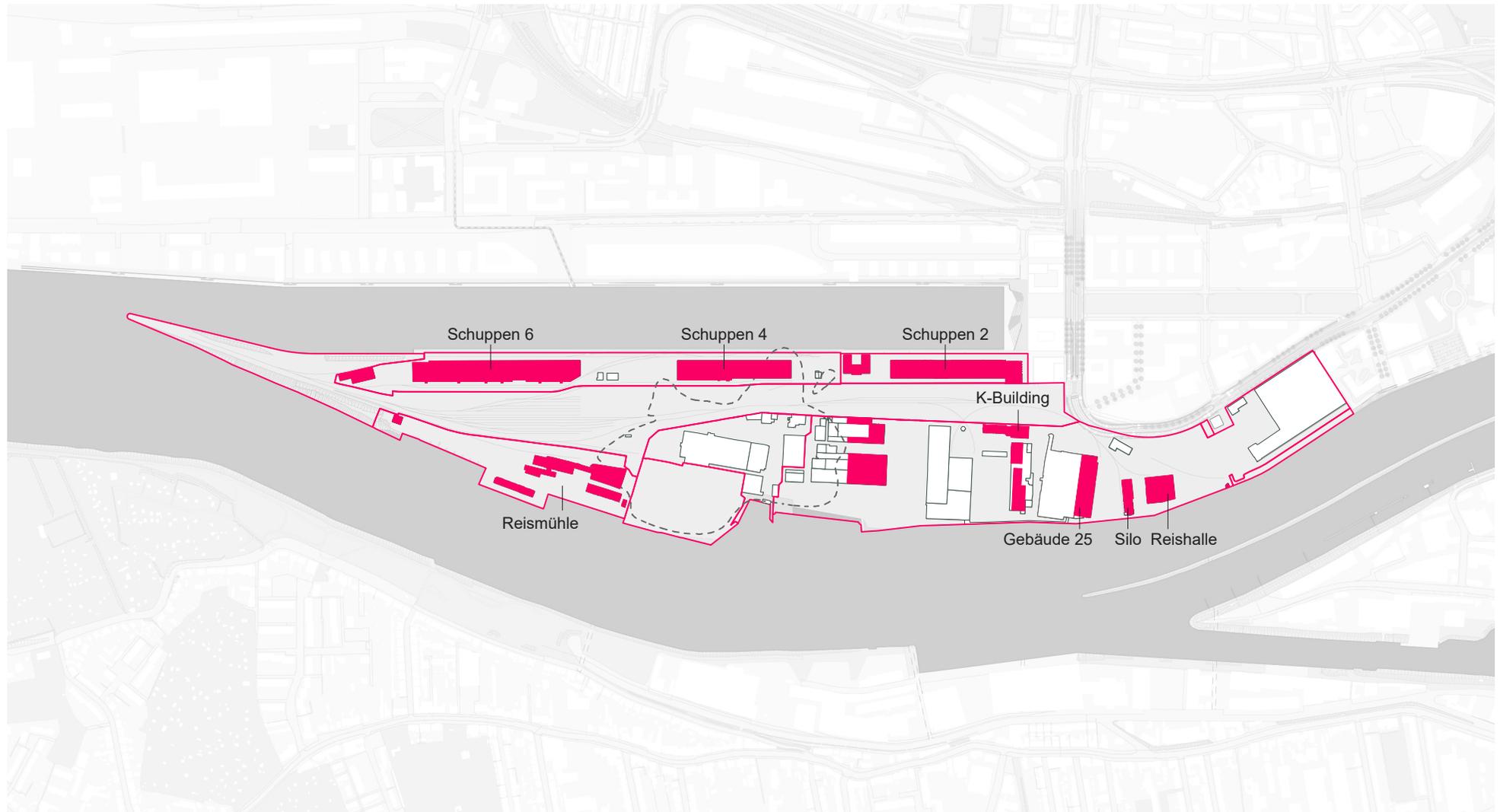


Umgriff Plangebiet Privateigentum Stadt Bremen

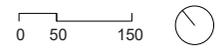


Bestandsbebauung und Grundstücksgrenzen

Bestandsgebäude im Plangebiet

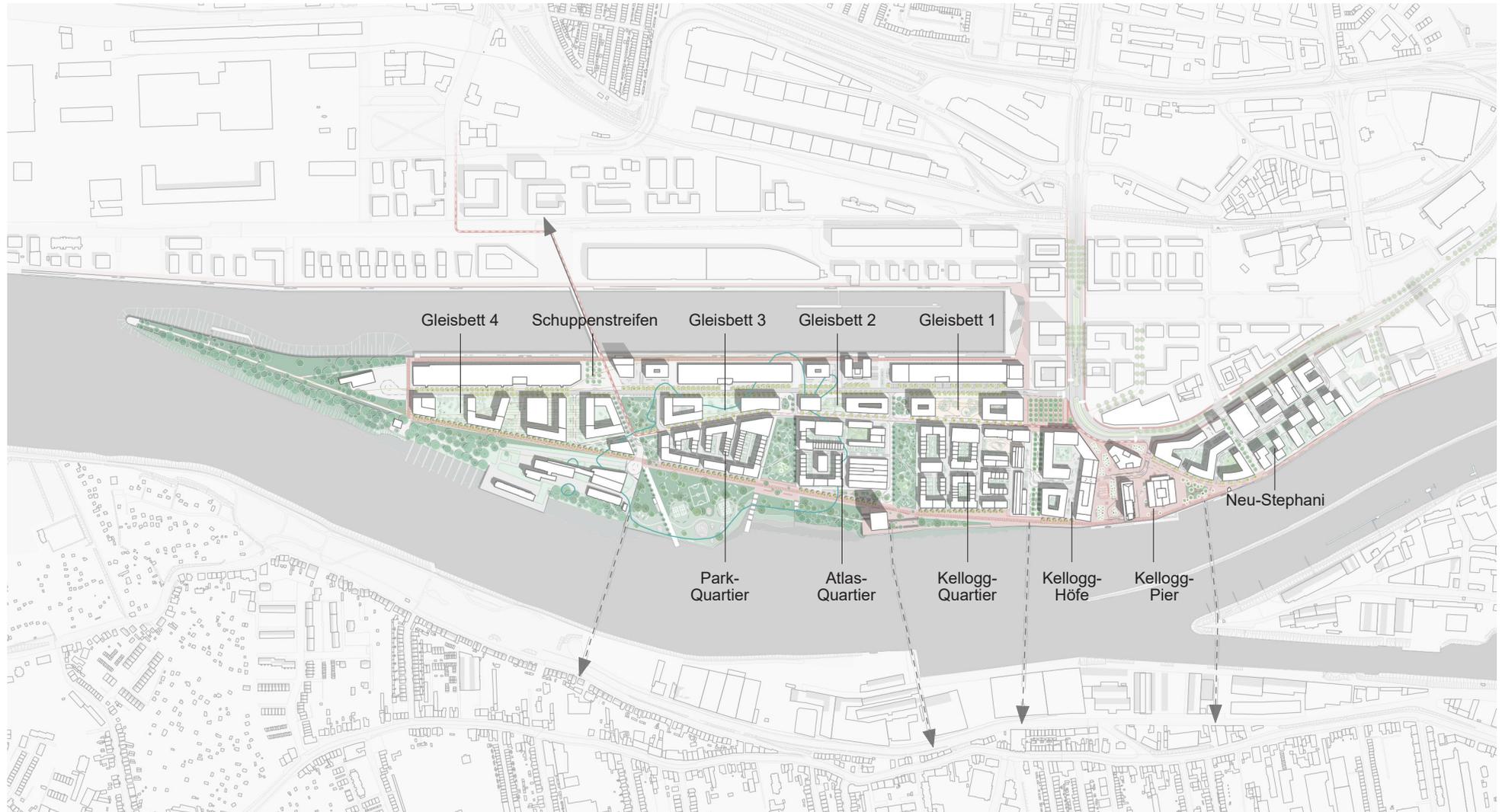


□ Bestandsbebauung Abriss ■ Bestandsbebauung Erhalt — Grundstücksgrenzen - - - Altlasten

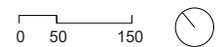


Städtebaulicher Rahmenplan

Eckdaten (rd.): 215.000m² Bauflächen, 75.000m² öffentlich zugängliche Grünflächen, 60.000m² Fußgängerbereiche und Radweg, 10.000m² Gemeinbedarfsflächen (Schulen), 45.000m² Verkehrsflächen (Haupterschließung)

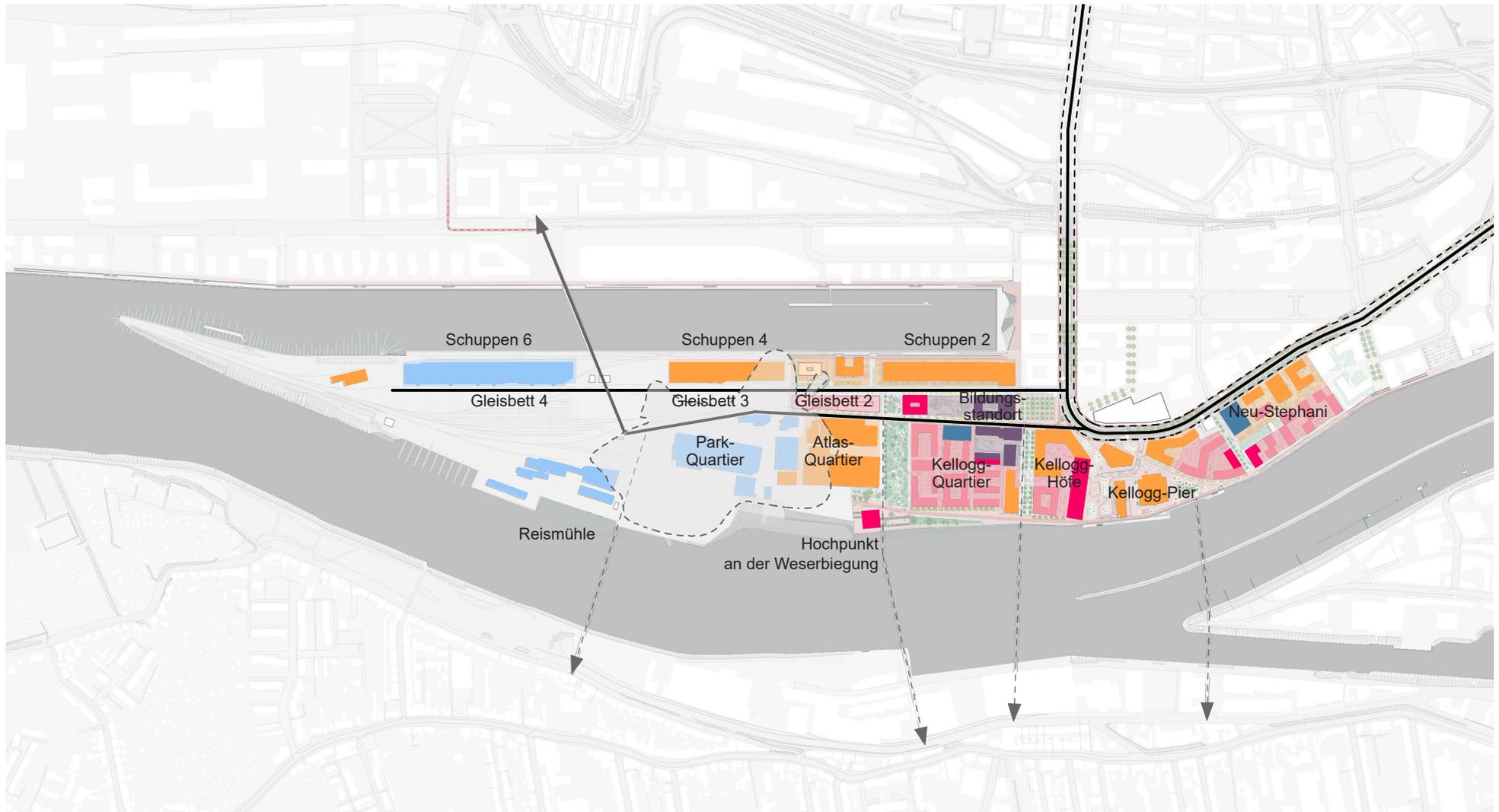


--- Mögliche Brückenschläge



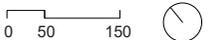
Stadtquartier zwischen Hafen und Weser – Eingeschränktes Zielszenario unter Berücksichtigung des Bestandes

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. Solange die gewerblich-industrielle Nutzung im Südwesten des Plangebietes in der aktuellen Ausdehnung erhalten bleibt, ist eine Umsetzung des Zielszenarios nur in Teilbereichen möglich.



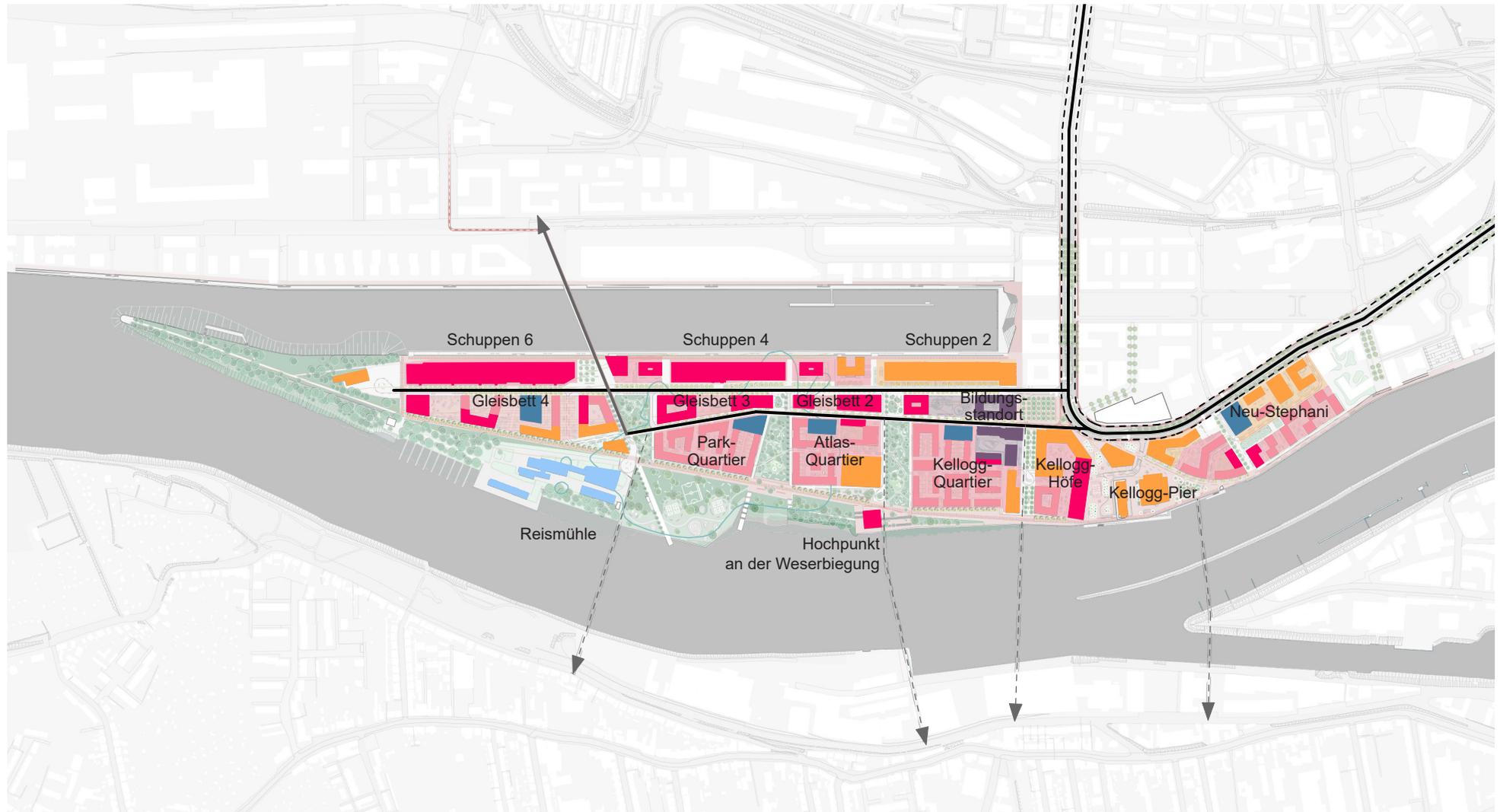
■ Wohnen
 ■ Wohnen und Gewerbe sowie weitere Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Kita)
 ■ Gewerbe
 ■ Emittierendes Gewerbe
 ■ Schule
 ■ Quartiersgarage, tw. kombiniert mit gewerblicher und/oder Wohnnutzung

--- Mögliche Brückenschläge



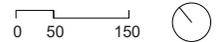
Stadtquartier zwischen Hafen und Weser – Zielszenario

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



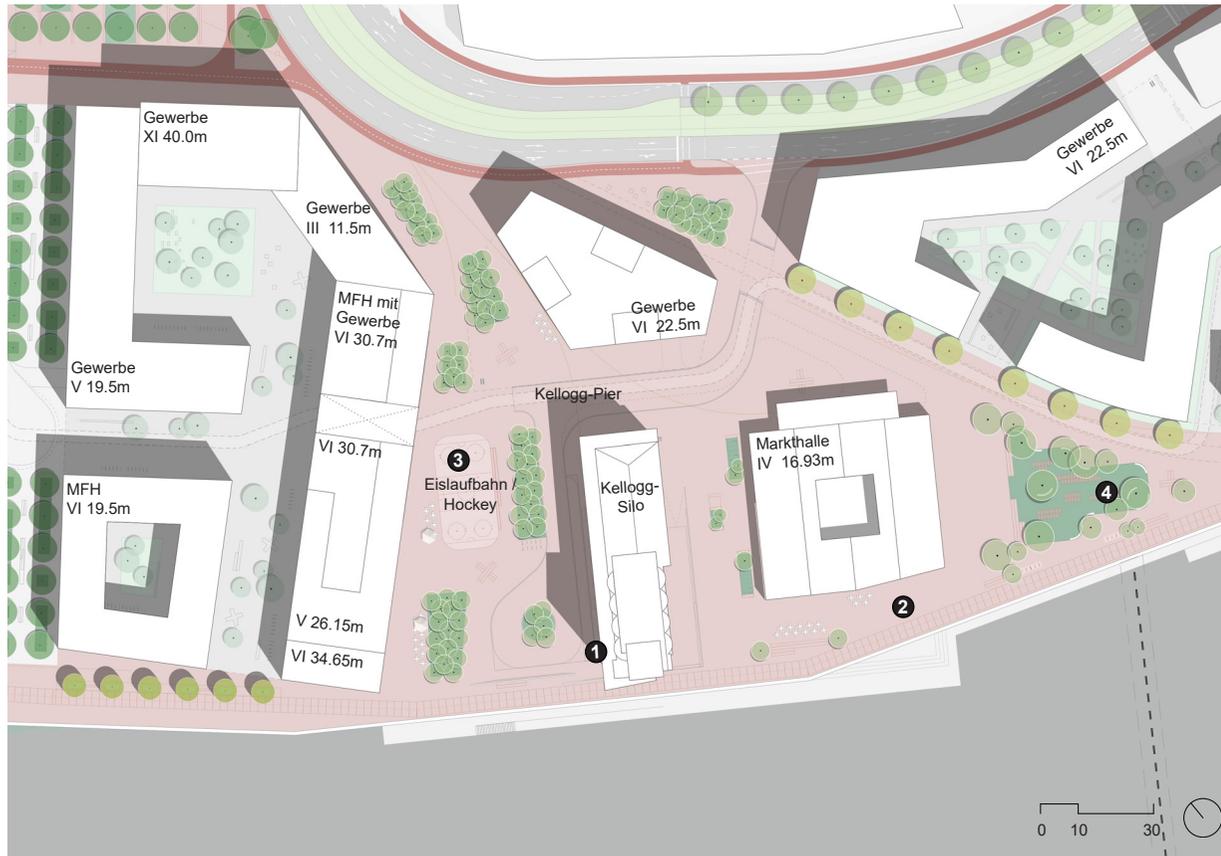
■ Wohnen
 ■ Wohnen und Gewerbe sowie weitere Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Kita)
 ■ Gewerbe
 ■ Emittierendes Gewerbe
 ■ Schule
 ■ Quartiersgarage, tw. kombiniert mit gewerblicher und/oder Wohnnutzung

--- Mögliche Brückenschläge



Impulsprojekte

Das Silo auf dem ehemaligen Kellogg-Areal sowie die benachbarte Reishalle sind identitätsstiftend für die gesamte Überseeinsel. Sie werden von einem architektonisch besonders auffälligen gewerblichen Baustein ergänzt, 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 der Reishalle zu einer Markthalle mit ergänzender Büronutzung verwandeln den Ort in ein für Bremen einzigartiges Ziel an der Weser.



--- Mögliche Brückenschläge



Abb.1: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE

① Kellogg-Silo mit Hotelnutzung



Abb.2: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE

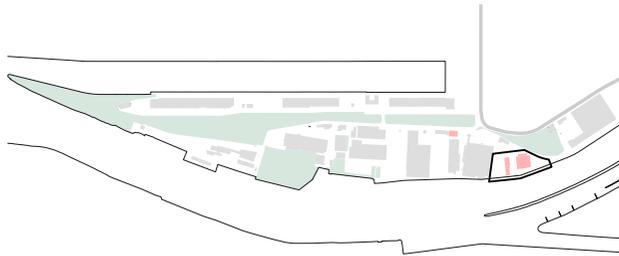
② Markthalle an der Weserpromenade

③ Eislaufbahn / Hockey

④ Urban Gardening und Biergarten

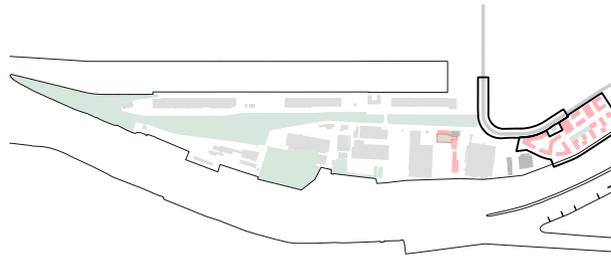
Entwicklungsphasen

Die Überseeinsel wird perspektivisch über einen Zeitraum von 20 bis 30 Jahren entwickelt werden. Die Entwicklung startet im innenstadtnahen Osten und setzt sich in Richtung des gewerblich genutzten und von Naturlandschaft geprägten Westens fort. Die städtebauliche Grundstruktur ist so gewählt, dass sie die Bildung von Teilabschnitten als in sich funktionierende Quartiere zulässt. Auch die Schaffung der notwendigen Infrastruktur für die verkehrliche Erschließung und den Hochwasserschutz ist schrittweise möglich.



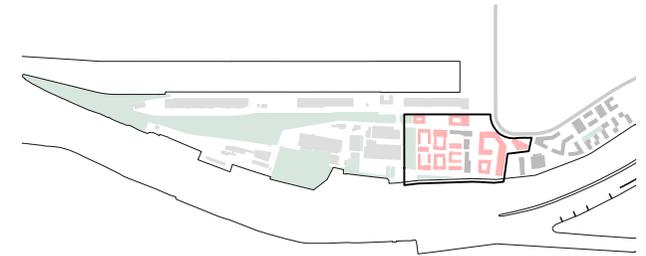
Phase 0

Umnutzung Silo und Reishalle, Einrichtung Gemüsewerft. Umnutzung eines Teils des K-Buildings als Interims-Schulstandort.



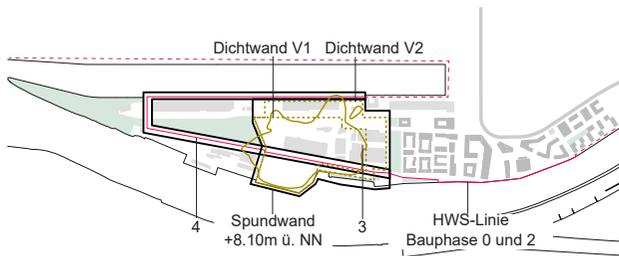
Phase 1

Umbau Knotenpunkt Hansatorplatz und Realisierung des Neu-Stephani-Quartiers. Umnutzung des restlichen K-Buildings als Interims-Schulstandort und Umbau eines Teils der benachbarten Bestandshalle zur Sporthalle.



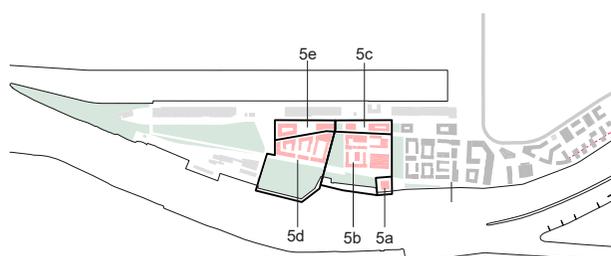
Phase 2

Entwicklung der Bauabschnitte Gleisbett 1 mit Schulcampus, der Kellogg-Höfe, des Kellogg-Piers und dem Kellogg-Quartier samt Weserfuge.



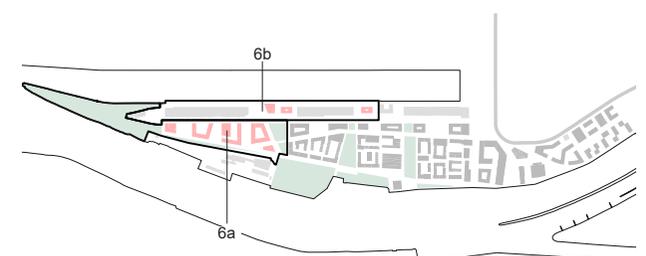
Phase 3 und 4

Infrastrukturelle Maßnahmen: Altlastensanierung (Phase 3) und Hochwasserschutz (Phase 4). Herstellung einer grundstücksübergreifenden Dichtwand, der Hochwasserschutzlinie und der Promenade. Höhe der Spundwand zur Weser auf +8.10 m ü. NN.



Phase 5

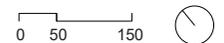
Unabhängige Entwicklung der Bauabschnitte Hochhaus an der Weserbiegung (5a), Atlas-Quartier (5b), Gleisbett 2 (5c), Park-Quartier (5d), Gleisbett 3 (5e), Weserfuge und Park.



Phase 6

Unabhängige Entwicklung der Bauabschnitte Gleisbett 4 (6a), Brückenkopf (6b), Weserfuge und Molenspitze.

Begrenzung Bauphasen
 Gebäude (Bestand)
 Gebäude (Neu bzw. Umnutzung)
 Grünflächen
 Altlast
 Dichtwand
 HWS-Linie (Bestand)
 HWS-Linie (Neu)



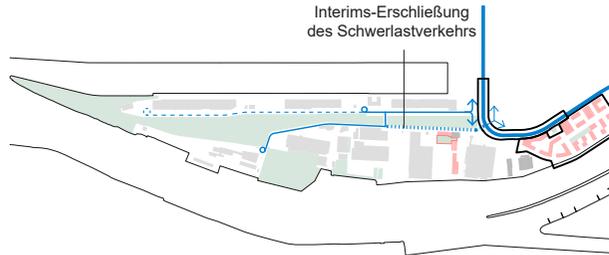
Entwicklungsphasen der Verkehrserschließung

In Phase 1 wird der Verkehrsknoten Hansatorplatz umgebaut. Danach umfasst jede Entwicklungsphase den Bau einer individuellen Verkehrserschließung innerhalb der neuen Quartiere und des Gleisbets. Schwerlastverkehr wird über die Hoerneckestraße geführt. Nach dem Bau des westlichen Teils der Hoerneckestraße in Phase 6 wird die Straße der Stadt übergeben.



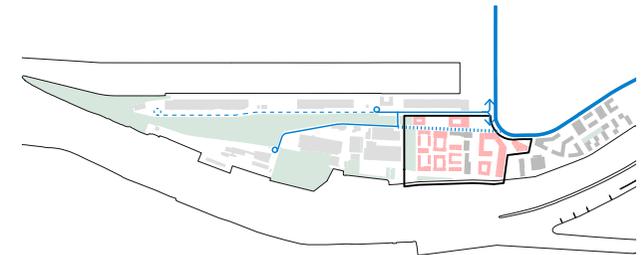
Phase 0

Zufahrt zu Silo und Reishalle über bestehenden Zugang von der Stephanikirchenweide.



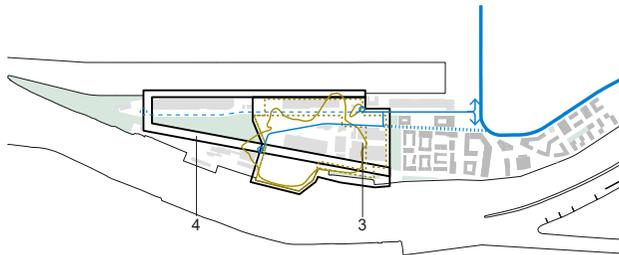
Phase 1

Umbau Knotenpunkt. Sowohl die Hoerneckestraße als auch die Stephanikirchenweide müssen wegen des Umbaus des Knotenpunktes in dieser Phase für den Schwerlastverkehr temporär befahrbar sein. Bau von Straßen für den Individualverkehr im Neu-Stephani-Quartier sowie der Zufahrt zu Silo und der ehemaligen Reishalle.



Phase 2

Bau der Straßen für den Individualverkehr am Gleisbett 1 mit Schulcampus, den Kellogg-Höfen und dem Kellogg-Quartier. Optionale Umfahrung des Knotenpunkts Hansatorplatz erfolgt durch die Kellogg-Höfe und Gebäude 25.



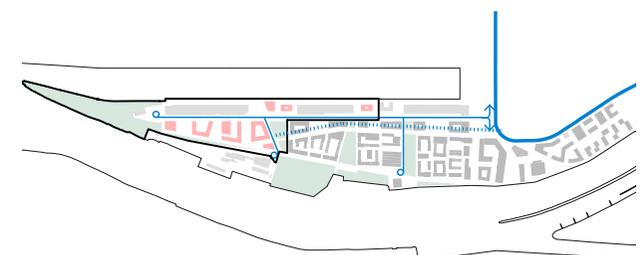
Phase 3 und 4

Während der Altlastensanierung, des Baus der Promenade und der Hochwasserschutzlinie, erfolgt die Erschließung des Gewerbes an der Weser über die Hoerneckestraße und die Stephanikirchenweide.



Phase 5

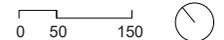
Erschließung des Gewerbes an der Weser über die Hoerneckestraße und die Stephanikirchenweide.



Phase 6

Herstellung der Hoerneckestraße als öffentliche Straße. Erschließung des Gewerbes an der Weser durch die fugenbegleitenden Straßen. Herstellung der Stephanikirchenweide als Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße.

Begrenzung Bauphasen
 — Schwerlastverkehr (öffentlich)
 --- Schwerlastverkehr (privat)
 → Ausfahrt
 — Individualverkehr
 --- Optionale Umfahrung des Knoten Hansatorplatz
 Gebäude
 Grünfläche
 Altlast
 Dichtwand



Verkehr

Für die Überseeinsel ist ein innovatives und umfassendes Mobilitätskonzept notwendig. Das neue Stadtquartier gehört zum Ortsteil Überseeestadt, in dem es zu Stoßzeiten an bestimmten Punkten zu erhöhtem Stau kommt. Maßgeblich betroffen sind die Straßen Hansator sowie Auf der Muggenburg. Eine zusätzliche Belastung der Verkehrsinfrastruktur ist nur in geringem Umfang möglich.

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept hat einen niedrigen Anteil an motorisiertem Individualverkehr zum Ziel. Andere Städte im In- und Ausland haben mit erfolgreichen Projekten gezeigt, dass ein Zielwert von 20 Prozent realistisch ist. Hierzu gehören unter anderem Vauban in Freiburg, Stellwerk 60 in Köln, Hammarby Sjöstad in Stockholm und Greenwich Millenium Village in London. Um diesen Zielwert zu erreichen, sind besondere Anstrengungen in den Bereichen Infrastruktur und ÖPNV sowie die Umsetzung eines umfassenden ergänzenden Mobilitätskonzeptes nötig.

KONZEPTION

Die Überseeinsel wird ein Stadtquartier der kurzen und schönen Wege für den Fuß- und Radverkehr. Der Autoverkehr wird auf das Wesentliche reduziert. Die Hauptzufahrt für den motorisierten Verkehr (inkl. Schwerlastverkehr) erfolgt über die Hoerneckestraße. Die Straßen im Inneren der Quartiere sind als verkehrsberuhigte Wohnwege konzipiert, die keine Park-

möglichkeiten für Pkw bieten. Vielmehr dienen sie als Treffpunkt oder als Ort zum Spazieren gehen oder Verweilen. Auch die Stephanikirchenweide wird perspektivisch zur Fahrradstraße und kann nur noch in Ausnahmefällen – wenn die Hoerneckestraße nicht befahrbar ist – durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) genutzt werden.

Das Freiraumkonzept und die feingliedrigen Fußwegenetze tragen zum verkehrsberuhigten Charakter bei. Vielfältige Mobilitätsangebote werden das Stadtquartier prägen. Hierzu gehören unter anderem im Quartier verteilte Stationen für Car- und Bikesharing, ebenerdige Fahrradparkplätze, Bushaltestellen, Logistik-Hubs (unter anderen zur zentralen Anlieferung und Sammlung von Paketen für die Bewohner*innen) mit angeschlossenen Kiosk.

RUHENDER VERKEHR

Das Stellplatzortsgesetz schreibt die Anzahl und Gestaltung von Pkw-Stellplätzen bei Neubauprojekten vor. Ein Drittel der für die Überseeinsel laut dieser Vorschrift notwendigen Pkw-Stellplätze für die Bewohner*innen wird in baufeldübergreifenden Tiefgaragen nachgewiesen, ein weiteres Drittel in oberirdischen Quartiersgaragen. Für das letzte Drittel wird als sogenannte Rückfallebene ein Baufeld freigehalten, das bei Bedarf für den Bau weiterer Parkplätze zur Verfü-

gung steht. Dies gilt insbesondere für die Weser-Quartiere. Bei den für die Büro- und Gewerbeflächen erforderlichen Stellplätzen wird die maximale Reduktionsmöglichkeit von 40 Prozent gemäß Stellplatzortsgesetz im gesamten Projektgebiet angestrebt. Eine weitere Reduzierung des Stellplatzschlüssels ist denkbar. Dies wird im Rahmen der vertiefenden Planung untersucht.

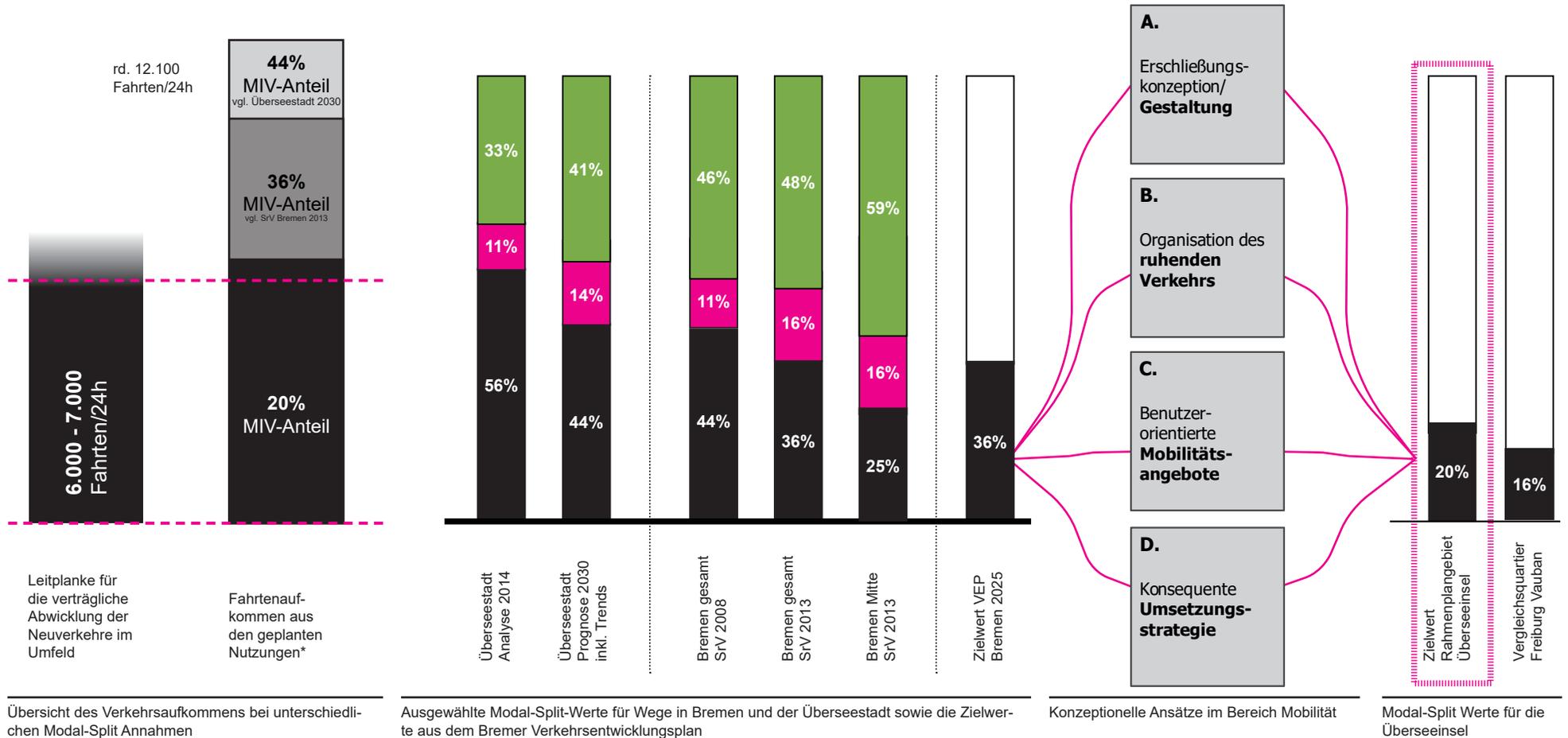
Für den ruhenden Verkehr ist ein flexibles Konzept vorgesehen, das den Bedürfnissen der Bewohner*innen angepasst werden kann. Wichtige Bestandteile dabei sind die oben beschriebene Berücksichtigung der Rückfallebene sowie die oberirdischen Quartiersgaragen: Hier sollen die Parkplätze für die Bewohner*innen und Besucher*innen sowie die Car- und Bikesharingstationen entstehen. Sollte sich der Fahrzeugbestand in dem neuen Stadtquartier reduzieren, sind diese oberirdischen Garagen (oder zumindest Teile davon) so ausgelegt, dass sie mittelfristig umgenutzt werden können. Konkrete Umsetzungsoptionen gilt es im weiteren Planungsprozess zu entwickeln.

UMSETZUNG

Wichtig ist es, die Umsetzung der erarbeiteten Ansätze sicherzustellen und bei Bedarf Sanktionen oder Rückfallebenen in Erwägung zu ziehen. Hierfür bietet die Rahmenplanung erste Ansätze.

Verkehr – Herausforderung und Strategie

Im Integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt ist für die Überseeinsel ein bestimmtes Maß an motorisiertem Individualverkehr festgelegt. Als das Verkehrskonzept erstellt wurde, war die städtebauliche Entwicklung auf der Überseeinsel im heutigen Umfang noch nicht bekannt. Gleichwohl darf das prognostizierte Fahraufkommen nicht überschritten werden, um die Abwickelbarkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des beschlossenen Maßnahmenpaktes in der gesamten Überseestadt zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wird ein Zielwert von 20 Prozent für den motorisierten Individualverkehr zu Grunde gelegt.



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

Konzeptionelle Ansätze im Bereich Mobilität

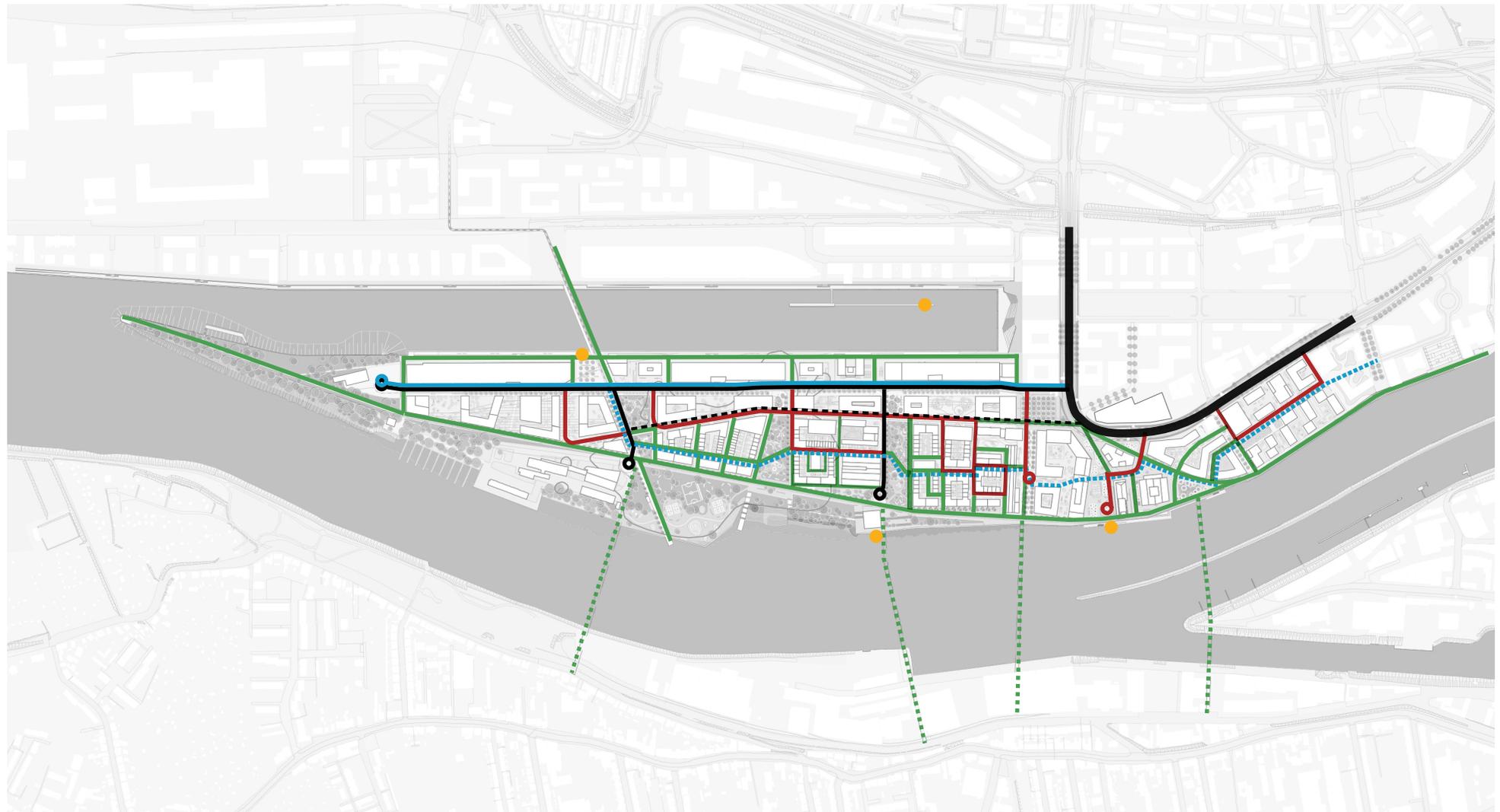
Modal-Split Werte für die Überseeinsel

* Zahlen gemäß Entwurf SMAQ/MML/OMP/NSP
Stand 07.06.2019 (ohne Europahafenkopf + ohne WPD)
rund 2.750 WE / 4.150 AP

Motorisierter Individualverkehr Öffentlicher Personennahverkehr Rad- und Fußverkehr

Verkehrsfunktionen

Der Kfz-Verkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs wird über die Hoerneckestraße geführt und am Knoten Hansatorplatz gebündelt und sortiert. Die Zufahrt zu Gewerbe und Bestandsbauten bleibt erhalten. Auf der inneren Entwicklungsachse der Halbinsel – der Stephanikirchenweide – zwischen Gleisbett und Quartieren hat der Radverkehr Vorfahrt. Das Innere der Quartiere ist Fußgängern vorbehalten. Die ÖPNV-Verbindungen werden optimiert und bis tief auf die Halbinsel geführt. Bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße wird die Stephanikirchenweide für den entsprechenden Zeitraum für den motorisierten Verkehr freigegeben.



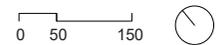
Motorisierter Individualverkehr
inkl. Schwerverkehr

Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV
Mögliche Verbindung
Shuttlebus

Fuß- und Radverkehr
Alternative Varianten
Fuß- und Radverkehr

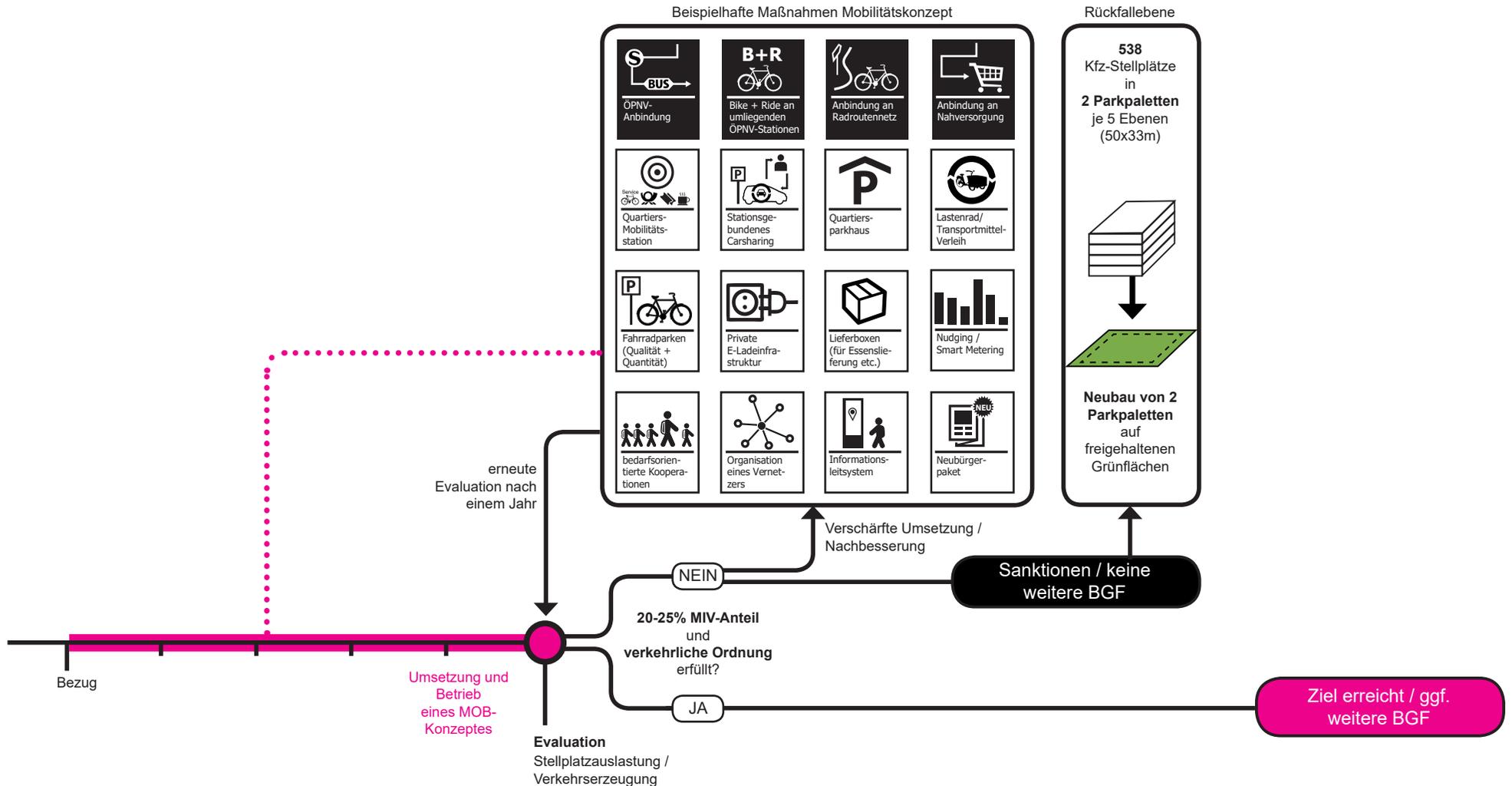
Haltestelle Wassertaxi
Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit
der Hoerneckestraße



Verkehr – Umsetzung

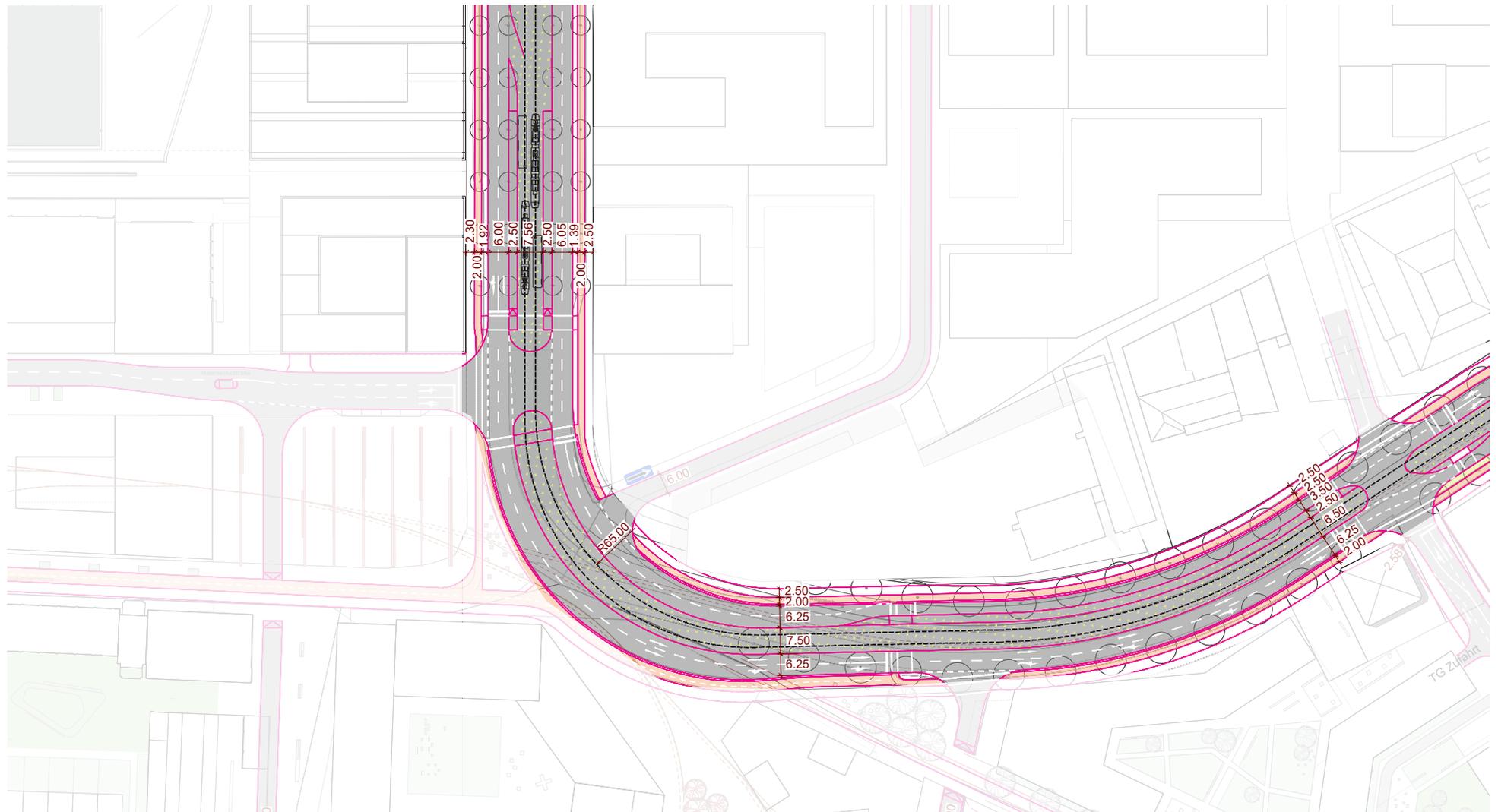
Umsetzungsstrategie. Denkbar ist die die Festlegung eines Verkehrsbudgets auf Grundlage der angestrebten Bruttogeschossfläche und in Anlehnung an das Berner Fahrleistungsmodell. Dieser Ansatz umfasst eine festzulegende maximale Anzahl an Kfz-Fahrten, die in einem Baufeld stattfinden dürfen. Die Fahrten werden in sinnvollen Intervallen durch Zählungen erfasst. Bei einer Überschreitung muss der Eigentümer dieser Fläche geeignete Maßnahmen (unter anderem Mobilitätsmanagement) vorweisen, um die Einhaltung zu gewährleisten. Auch eine phasenweise Umsetzung von Quartieren oder die Option zur Begrenzung zusätzlicher Bruttogeschossfläche sollte diskutiert werden. Entsprechende Vereinbarungen müssen flankierend zur Bauleitplanung im Rahmen eines weiteren städtebaulichen Vertrages getroffen werden.

Um die Beteiligten zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu verpflichten, könnten gemeinsame Zielsetzungen festgelegt werden: Zunächst in einem „Letter of Intent“ und später eventuell in Form eines städtebaulichen Vertrages. Mögliche Inhalte des „Letter of Intent“ können sein: Bekennen zur Überseeinsel als Stadtquartier der kurzen Wege / Quartier der Zukunft, Realisierung eines Quartiers mit Vorrang für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, Organisation von parkenden Fahrzeugen in Quartiersgaragen, Umsetzung eines umfangreichen und ambitionierten Mobilitätskonzeptes, Nutzung von 20 Prozent aller Wege durch Pkw, Selbstverpflichtung zur Evaluation des Kfz-Verkehrs und der parkenden Fahrzeuge, Anerkennung einer Rückfallebene für Parkplätze.



Verkehr – Detail

Detail Hansatorplatz: Neben einem Verkehrskonzept für das Gesamtgebiet wurde auch eine Planung für den Knotenpunkt Hansatorplatz entwickelt. Die Pläne sehen einen Vollknoten in Höhe der Hoerneckestraße vor, so dass zukünftig eine Ein- und Ausfahrt in alle Richtungen möglich sein wird. Die Notwendigkeit hierfür leitet sich aus dem Rahmenplan ab und ergibt sich aus den allgemeinen verkehrlichen Anforderungen der Überseestadt. Das Ergebnis zeigt die grundsätzliche Machbarkeit eines Vollknotens an dieser Stelle, die in einer vertiefenden Verkehrsplanung auszuformulieren ist.



Freiraumkonzept und Hochwasserschutz

Das alles verbindende Element ist die Verlängerung der Weserpromenade über die gesamte Länge der Überseeinsel. Im Verlauf dieser Promenade können verschiedene Freiräume und Landschaftsmerkmale erreicht und erlebt werden: Von den urbanen Promenaden am Europahafen und der Schlachte bis hin zu ausgedehnten Grünflächen an der Weser, wie dem Überseeinselpark und der Molenspitze. Diese Grünflächen sind nicht nur für die neuen Anwohner*innen und die am Standort Beschäftigten gedacht, sondern stellen für alle Bewohner*innen der Stadt eine Bereicherung dar. Die Bremer*innen können hier auf einer Länge von 2,2 Kilometer ihre Stadt und ihren Fluss neu erleben.

WESERPROMENADE, ÜBERSEEINSEL-PARK, MOLENSPITZE

Die Weiterführung der bestehenden Schlachtepromenade in Richtung Westen und die Nähe zur Altstadt machen die Überseeinsel zu einem attraktiven und gut erreichbaren Freizeitort, der die historischen und neuen Stadtbereiche miteinander verbindet. Die neue Weserpromenade beginnt auf dem Gelände des ehemaligen Kellogg-Silos und der Reishalle. Der urbane Charakter der Promenade setzt sich in Richtung Westen bis zu den Kellogg-Höfen fort.

Vom Kellogg-Quartier aus wird die Promenade und breiter und grüner. Die Vegetation entlang des Weserufer bleibt erhalten und soll zu Grünflächen mit verschiedenen

einzigartigen Charakteren weiterentwickelt werden.

Am Fuß des geplanten Hochpunktes an der Weserbiegung befindet sich eine sogenannte städtische Terrasse, deren Stufen auf die untere Ebene der Promenade führen.

Ein weiteres wichtiges Element der Promenade ist die Sonnenfängerbucht. Sie setzt sich zusammen aus einer natürlichen Bucht mit zum Wasser herunterführenden Terrassen und einem neuen Stadtteilpark am Wasser, dem Überseeinselpark. Dieser zeichnet sich durch zwei markante Komponenten aus: einem städtischen Strand mit Dünenlandschaft und einer grünen Rasenfläche mit Baumgruppen. Der Überseeinselpark leistet über den Bedarf der Bewohner*innen der Überseeinsel hinaus einen Beitrag zur Deckung des Grünbedarfs des gesamten Stadtteils Walle inklusive der weiteren Überseestadt.

Die Molenspitze selbst stellt einen bedeutenden Landschaftsraum dar, der nach Möglichkeit für die Zukunft gesichert werden soll. Dazu müssten die einsturzgefährdeten Kajen gesichert werden.

WESERFUGEN

Ein wichtiges Entwurfsmerkmal ist die Schaffung von Blickbeziehungen zwischen Weserufer und Europahafen. Sie heben die verschiedenen Charaktere der zwei Gewässer hervor. Dieser Aspekt wird durch

die Schaffung der Weserfugen zwischen den einzelnen Quartieren gewährleistet. Die Weserfugen dienen insbesondere als „Quartierparks“ der Abdeckung des Grünflächenbedarfs der Bewohner*innen der Überseeinsel. Darüber hinaus sollen diese auch einen Teil des Bedarfs an Spielflächen aus den Quartieren decken, um hier ein attraktives Angebot zu schaffen. Zusätzlich finden sich auch in den Quartieren private und halböffentliche Freiräume, die von den Bewohner*innen genutzt werden können.

REGENWASSER

Auf der Überseeinsel kann ein nachhaltiges Regenwassermanagement zu einem verbesserten Stadtklima beitragen. Das gewonnene Wasser kann zudem für die Bewässerung der neuen Pflanzungen genutzt werden.

HOCHWASSERSCHUTZ

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

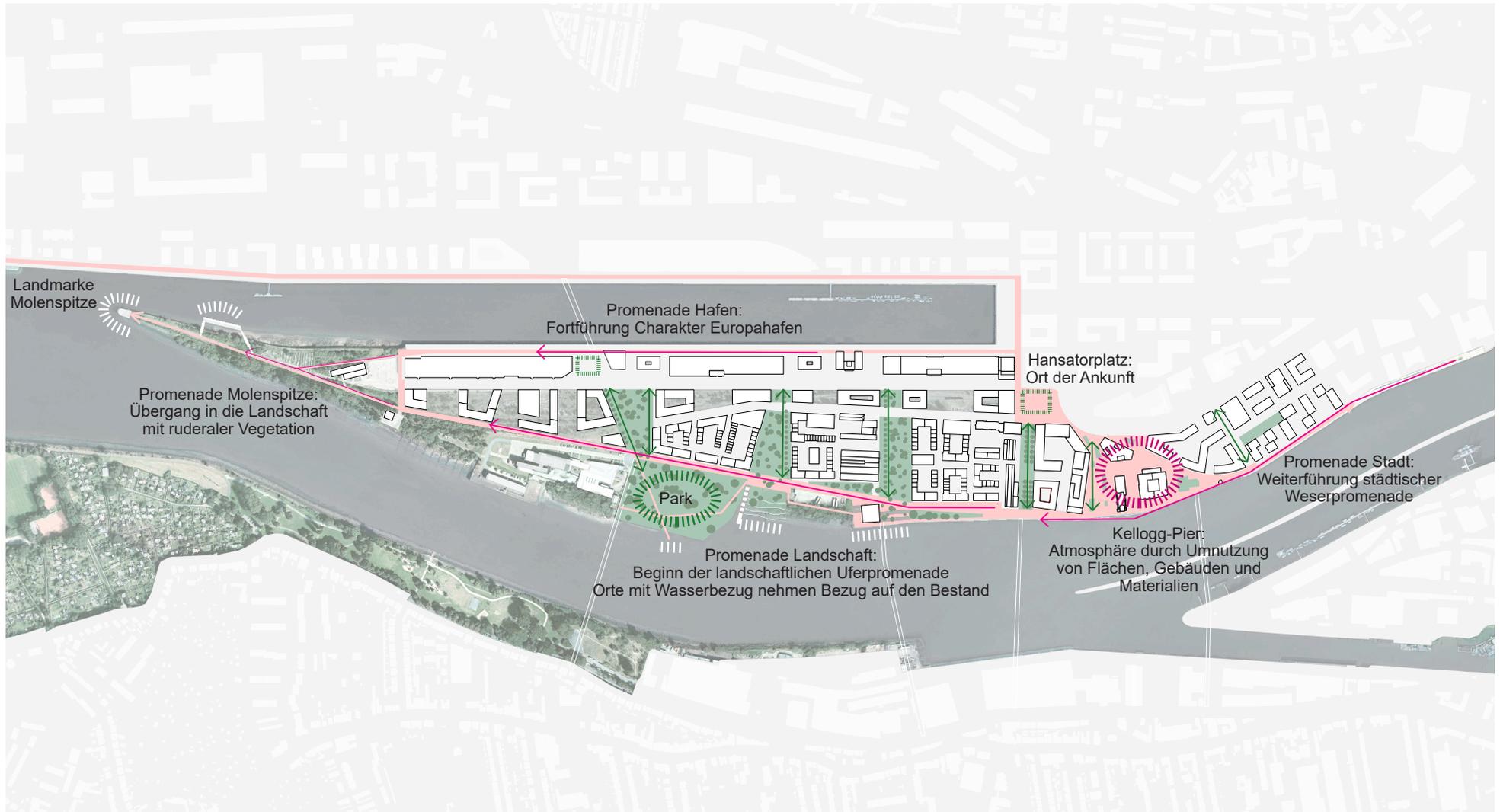
Bei einer von Ost nach West verlaufenden abschnittswisen Bebauung des Areals

kann die Errichtung des Hochwasserschutz ebenfalls abschnittsweise erfolgen, wenn durch die vom Europahafen bis zur Weserpromenade verlaufende HWS-Anlagen eine vollständige Umschließung der neu bebauten Areale sichergestellt wird. Diese werden in den Weserfugen unter Nutzung der vorhandenen oder einer neu gestalteten Topographie realisiert.

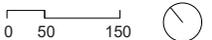
Alle HWS-Linien sind so konzipiert, dass eine mögliche spätere Erhöhung durch die Einführung verschiedener Gestaltungselemente realisierbar ist.

Freiraum – Konzept

Die Freiräume der Überseeinsel harmonisieren mit den Bestandsbauten und betonen den einmaligen Charakter des Ortes zwischen zwei Gewässern – Hafenbecken und Weser – und die Verbindung zwischen Stadt- und Naturlandschaft.



- Öffentliche Wegeverbindung
- Grünflächen
- Grüne Verbindung
- Kellogg-Pier
- Überseeinselpark
- Plätze
- Besondere Orte am Ufer

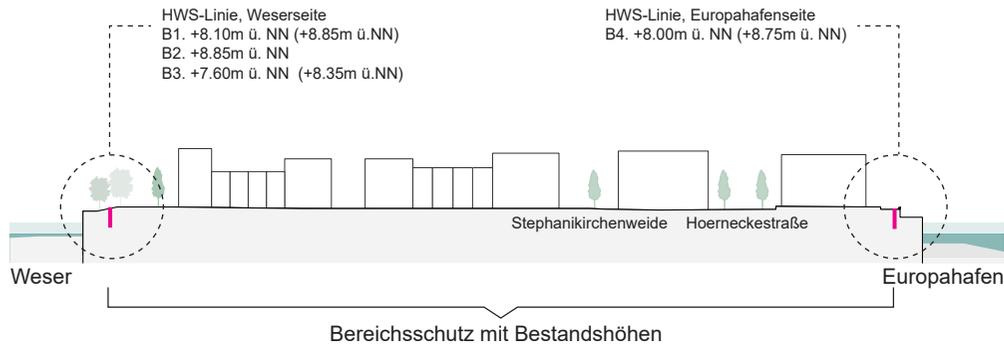


Hochwasserschutz

Die bestehende HWS-Linie entlang des Europahafens wird bis zum Schuppen 6 fortgeführt. Das hochwassersichere Niveau liegt an dieser Stelle bei 8,00 m über NormalNull (NN). Ab Schuppen 6 verläuft die HWS-Linie senkrecht zur Weser und weiter entlang der 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 (Reismühle) bis 8,10 m ü. NN (Überseeinselpark) und 8,85 m ü. NN (Hochpunkt an der Weserbiegung). Auf der Ostseite der ehemaligen Reishalle wird die neue HWS-Linie mit der bestehenden verbunden. Ob der Park aufgrund von Altlastensicherung eingedeicht werden muss, wird sich bei der Vertiefung der Planung auf nachfolgenden Ebenen klären. Beide Varianten sind dargestellt.



- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|-----------|
| Bestickhöhe 1: +8.10m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.85m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 2: +8.85m ü. NN, neue HWS-Linie | Bestickhöhe 3: +7.60m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.35m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 4: +8.00m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.75m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Objektschutz | Altlasten |
| Bestickhöhe 1: +8.10m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8.85m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 3: +7.60m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8.35m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 4: +8.00m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8.75m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Aufschüttung Molespitze, sofern Erhalt möglich | Schnittlinien (Schnitte siehe folgende Seite) | |



Impressum

AUFTRAGGEBER:

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Ole Brennecke
Sven Jäger

SWAE

Dr. Dirk Kühling
Simone Geßner

SKUMS

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

Überseeinsel GmbH

Dr. Klaus Meier
Johannes Aderholz
Kai-Uwe Thase

Fachliche Begleitung

Bettina Hesse, Ref. Grünordnung, Schutzverordnungen, ökologische Landwirtschaft, Forst und Jagd, SKUMS
Dirk Hürter, Ref. Naturschutz und Landschaftspflege, SKUMS
Dr. Wolfgang Kumpfer, Verfahrensleitstelle, SKUMS
Markus Löwer, Ref. Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächennutzungsplan, SKUMS
Axel Mohr, Ref. Wasserwirtschaft, Hochwasser-, Küsten- und Meeresumweltschutz, SKUMS
Fred Radder, Ref. Verkehrsprojekte, SKUMS
Ulrich Wessel, Ref. Bodenschutz, SKUMS

GRUNDSTRUKTUR, BAUSTEIN A, SCHNITTSTELLENMANAGEMENT

SMAQ Architektur und Stadt GmbH

ManMadeLand Bohne Lundqvist Mellier GbR

Prof. Andreas Quednau
Prof. Sabine Müller
Prof. Anna Lundqvist
Julia Streletzki
Yana Korolova
Alexandre Berianidze
Sofie Vaasen

BAUSTEINE B UND C

gruppeomp Architektengesellschaft mbH

nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner

Oliver Platz
Valerie Hoberg
Nele Dörschner
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 AG

Dr. Klaus Meier
Tobias Werner