

---

# Überseeinsel

Rahmenplanung  
Endbericht  
01.10.2019



---

## Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Überseeinsel im Stadtzusammenhang	7
3.	Stadtquartier zwischen Hafen und Weser	11
3.1	Verkehr	16
3.2	Freiraumstruktur	27
3.3	Hochwasserschutz	37
3.4	Bildungsstandort	40
3.5	Energiekonzept	41
3.6	Umsetzung – Schritt für Schritt	43
4.	Quartiere der Überseeinsel – lebendige Mischungen	51
4.1	Neu-Stephani, Kellogg-Höfe	53
4.2	Kellogg-Silo, Reishalle, Gemüsewerft	56
4.3	Schuppen, Gleisbett, Weser-Quartiere	58
5.	Ausblick	63
6.	Abbildungsverzeichnis	64
7.	Impressum	66

---

# 1. Einleitung

Zwischen Europahafen und Weser entsteht auf einer Fläche von etwa 41 ha 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 über das Europahafenbecken hinweg mit der restlichen Überseestadt. Auch energetisch soll die Überseeinsel zu einem Vorzeigeprojekt werden, indem der Energieverbrauch reduziert und eine CO<sub>2</sub>-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 mit vorliegendem

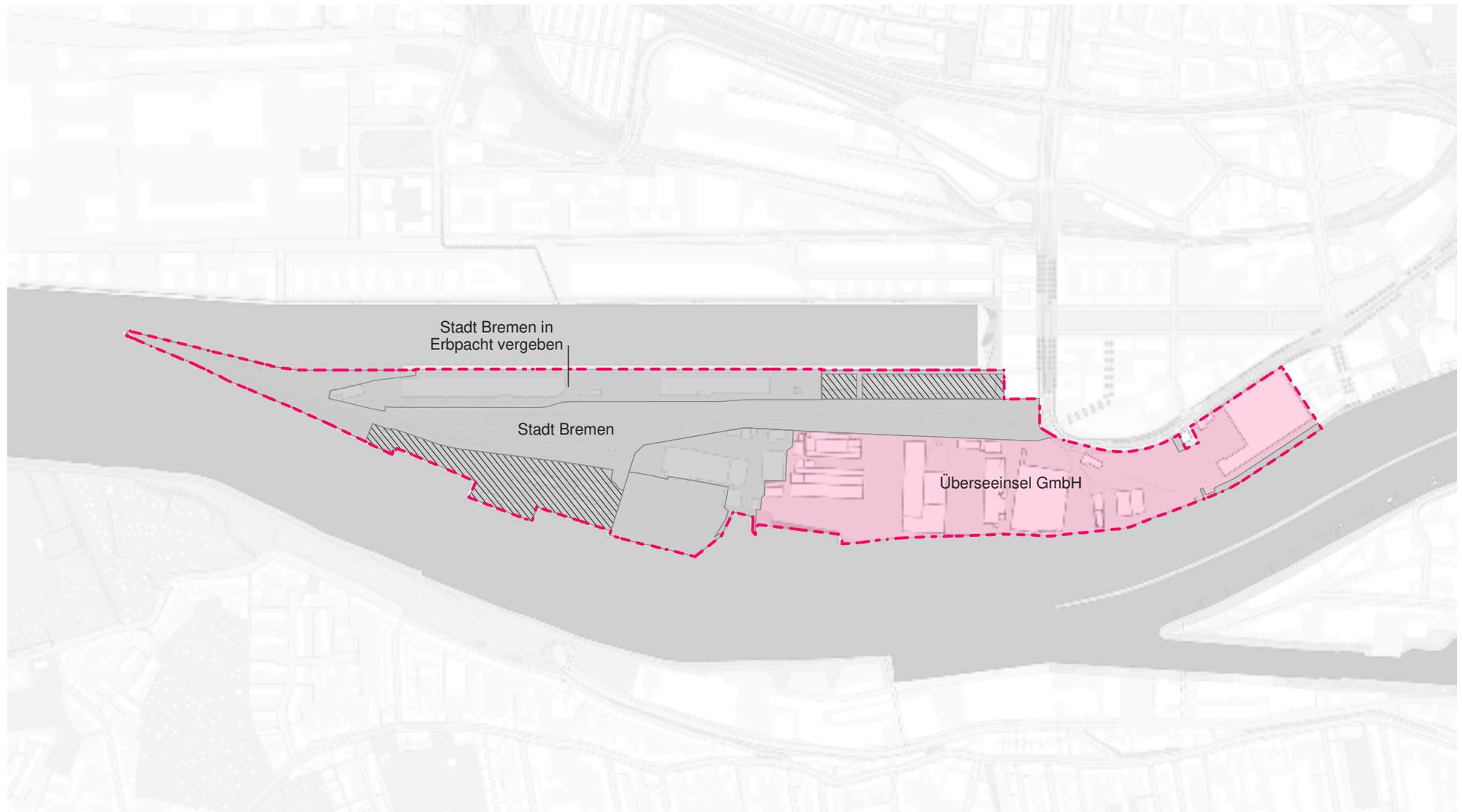
Endbericht ihren Abschluss findet. Auf dieser Grundlage soll der Bauleitplanungsprozess eingeleitet und bis Ende 2020 Planungsrecht für erste Abschnitte geschaffen werden.

In diesem Endbericht wird die Rahmenplanung dargestellt. Der Fokus des Endberichts liegt neben den zuvor erwähnten Bereichen Freiraum, Verkehr und Energie 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.

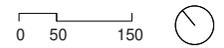
Die Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung wurde begleitet durch eine breit angelegte Beteiligung der Öffentlichkeit, der in der Nachbarschaft verbleibenden Betriebe sowie der (Stadtteil-)Politik.

# Einleitung – Eigentumsverhältnisse

Eigentumsverhältnisse im Plangebiet

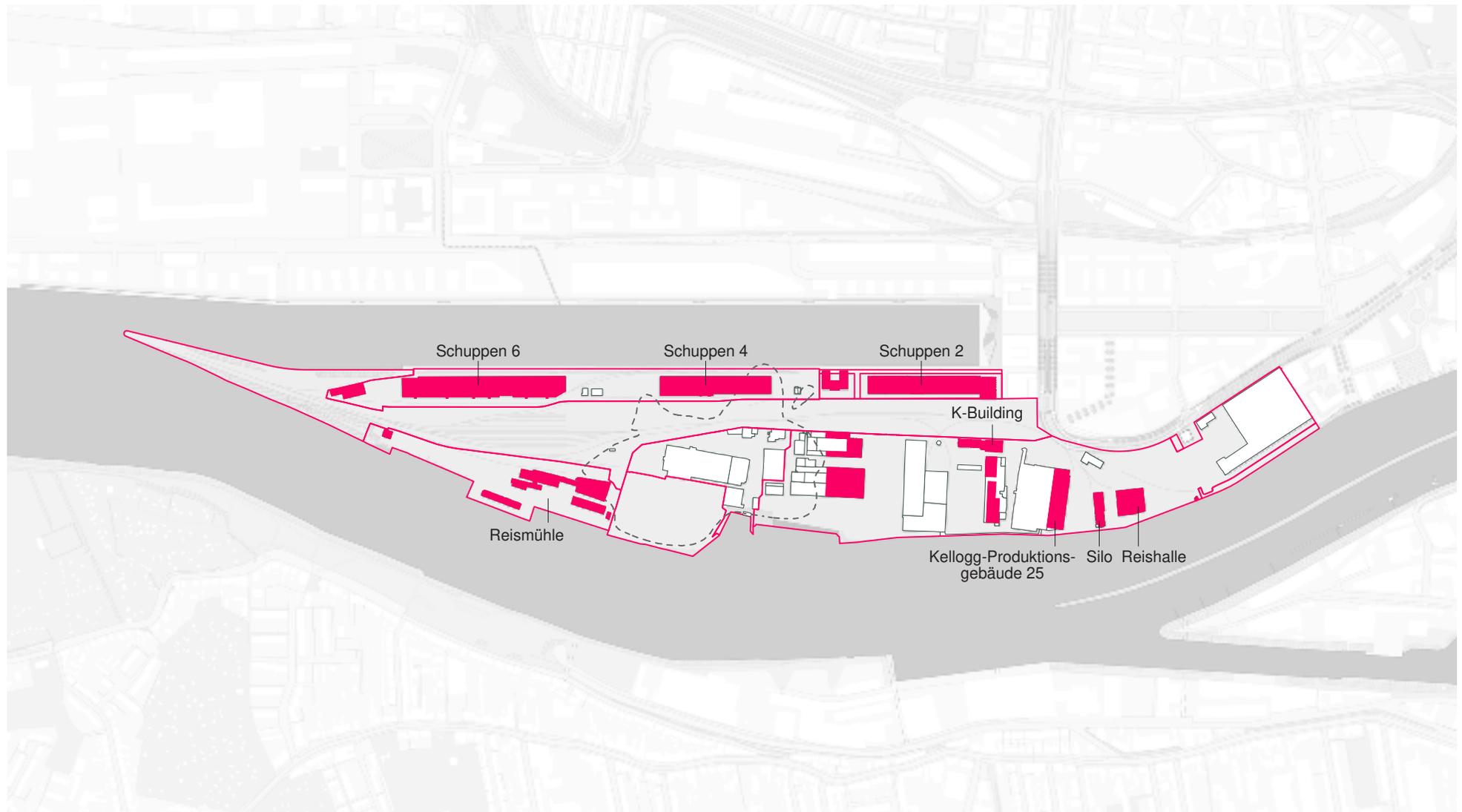


Umgriff Plangebiet Privateigentum Stadt Bremen

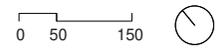


# Einleitung – Bestandsbebauung und Grundstücksgrenzen

Bestandsgebäude im Plangebiet

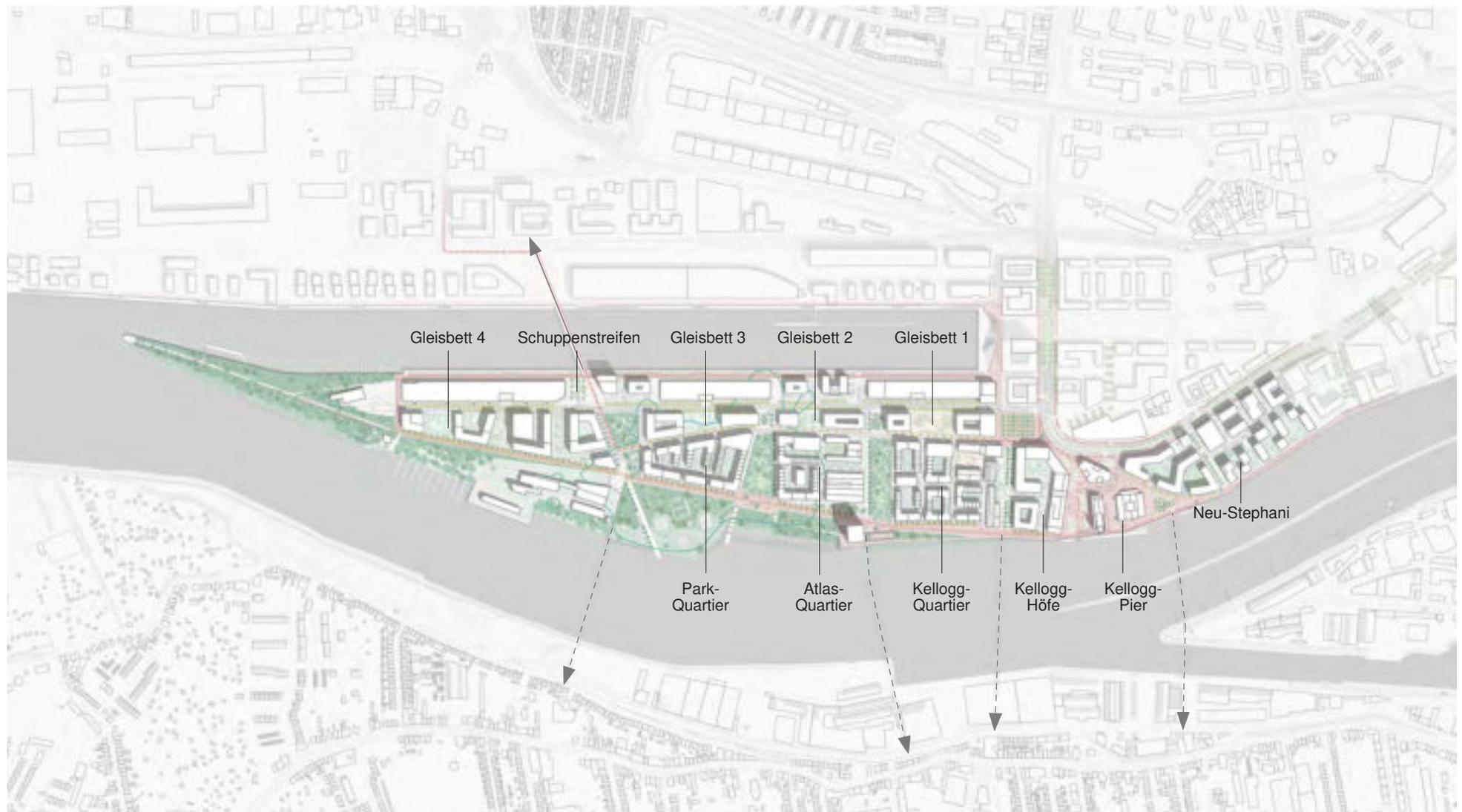


□ Bestandsbebauung Abriss    ■ Bestandsbebauung Erhalt    — Grundstücksgrenzen    - - - Altlasten

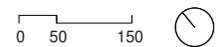


## Einleitung – Städtebaulicher Rahmenplan

Eckdaten (rd.): 215.000m<sup>2</sup> Bauflächen, 75.000m<sup>2</sup> öffentlich zugängliche Grünflächen, 60.000m<sup>2</sup> Fußgängerbereiche und Radwege, 10.000m<sup>2</sup> Gemeinbedarfsflächen (Schulen), 45.000m<sup>2</sup> Verkehrsflächen (Haupterschließung)



--- Mögliche Brückenschläge



## 2. Überseeinsel im Stadtzusammenhang

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 2,2 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 Fußgänger- und Radfahrerbrücke 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 eine Markthalle
- die Kellogg-Höfe, die sich um das umgenutzte Kellogg-Produktionsgebäude 25

gruppieren und die eine vielfältige Mischung aus kleinteiligem Gewerbe, Büroflächen und Wohnnutzungen beinhalten sollen – 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 Haupteingangsportale 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.

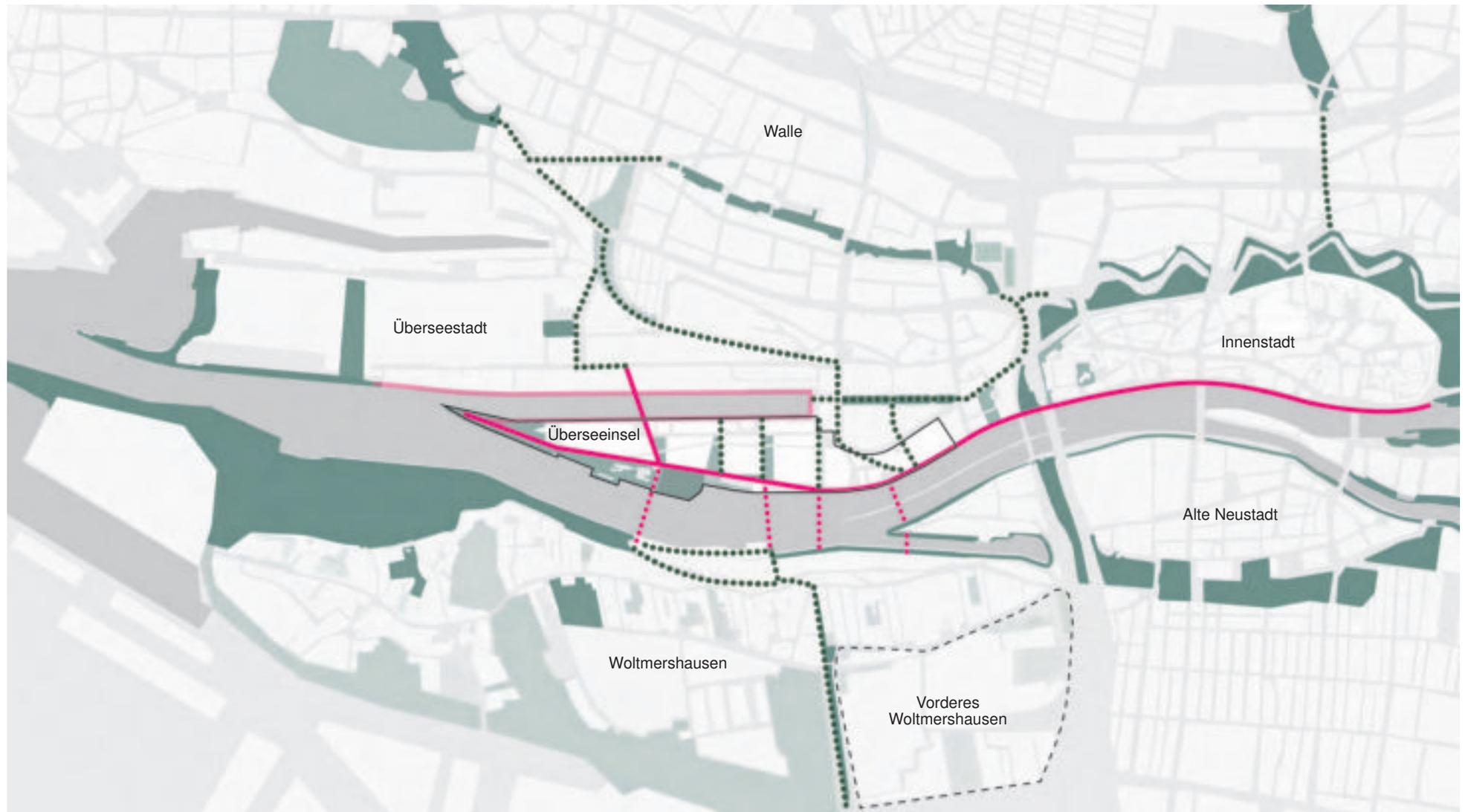
Die Stadtsilhouette entlang der Weser wird durch Setzung eines neuen und gesamtstädtisch relevanten Hochpunktes an markanter Stelle in der Biegung des Weserverlaufs akzentuiert. Mit der Umnutzung des Kellogg-Silos bleibt ein bereits bestehender Hochpunkt erhalten. Das charakteristische und zeichenhafte Bestandsgebäude des Kellogg-Silos wird durch den Rückbau der umgebenden Anlagen freigestellt. Beide Hochpunkte nehmen das Höhenprofil des Landmark- 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.

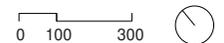
# Überseeinsel im Stadtzusammenhang – Verknüpfende Stadtinsel

Die Überseeinsel schließt die Überseestadt weserseitig 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 Fußgänger- und Radverbindung    ••• 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.

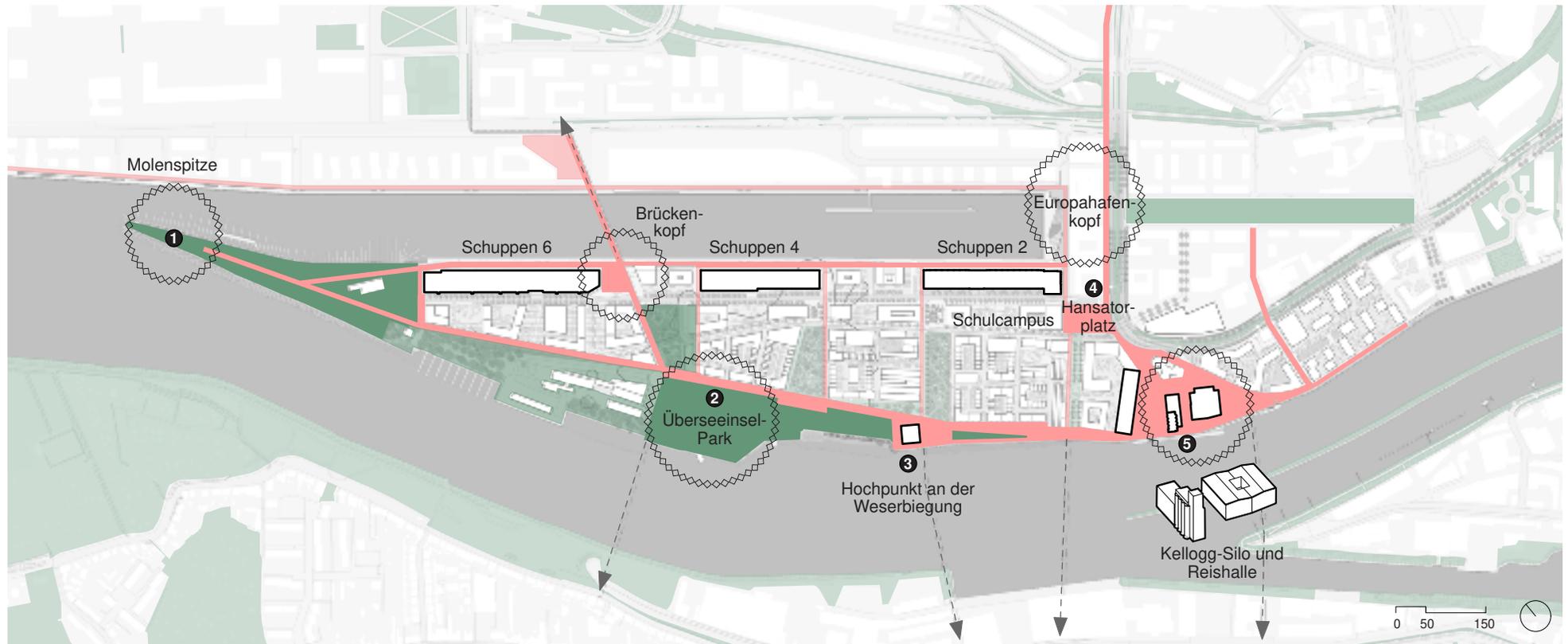


Abb.1: Überseeinsel, Bremen, DE

1 Molenspitze



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

2 Überseeinselpark



Abb.3: Überseeinsel, Bremen, DE

3 Hochpunkt an der Weserbiegung



Abb.4: Überseeinsel, Bremen, DE

4 Hansatorplatz

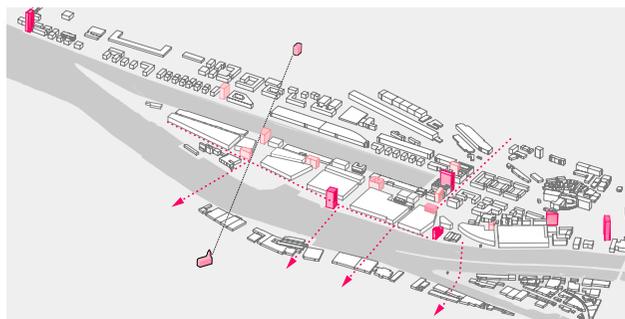


Abb.5: Überseeinsel, Bremen, DE

5 Kellogg-Pier: Kellogg-Silo und Produktionsgebäude 25

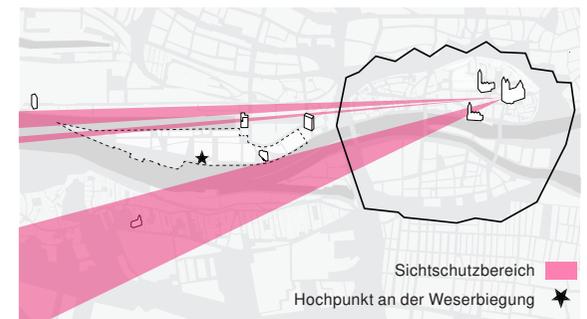
# Überseeinsel im Stadtzusammenhang – Orientierende Silhouette

Die Silhouette Bremens wird mit zwei gesamtstädtisch relevanten Hochpunkten weiterentwickelt: Kellogg-Silo und Hochpunkt 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 (XI-XIII)
- Akzentuierung mit Bedeutung im Stadtquartier (VIII)



Sichtschutzbereiche des Innenstadtensembles

### 3. Stadtquartier zwischen Hafen und Weser Schuppen, Gleisbett, Weser-Quartiere 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 Kellogg-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, WESER-QUARTIERE

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 Weser-Quartiere 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. Diese gibt zusammen mit der Bauungskante der Kellogg-Höfe und 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 Weser-Quartiere 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 Weser-Quartieren, 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 Kellogg-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 – Weser-Quartiere. Ein Teil der Charakter stiftenden Bestandsgebäude werden umgenutzt und dauerhaft die Überseeinsel prägen. Neben den Bestandsbauten gibt es Sonderbausteine, Solitärbauten, die besondere Orte innerhalb der Struktur markieren. Während der ersten Entwicklungsphasen soll ein Teil des Gebäudebestands durch Zwischennutzungen belebt werden.

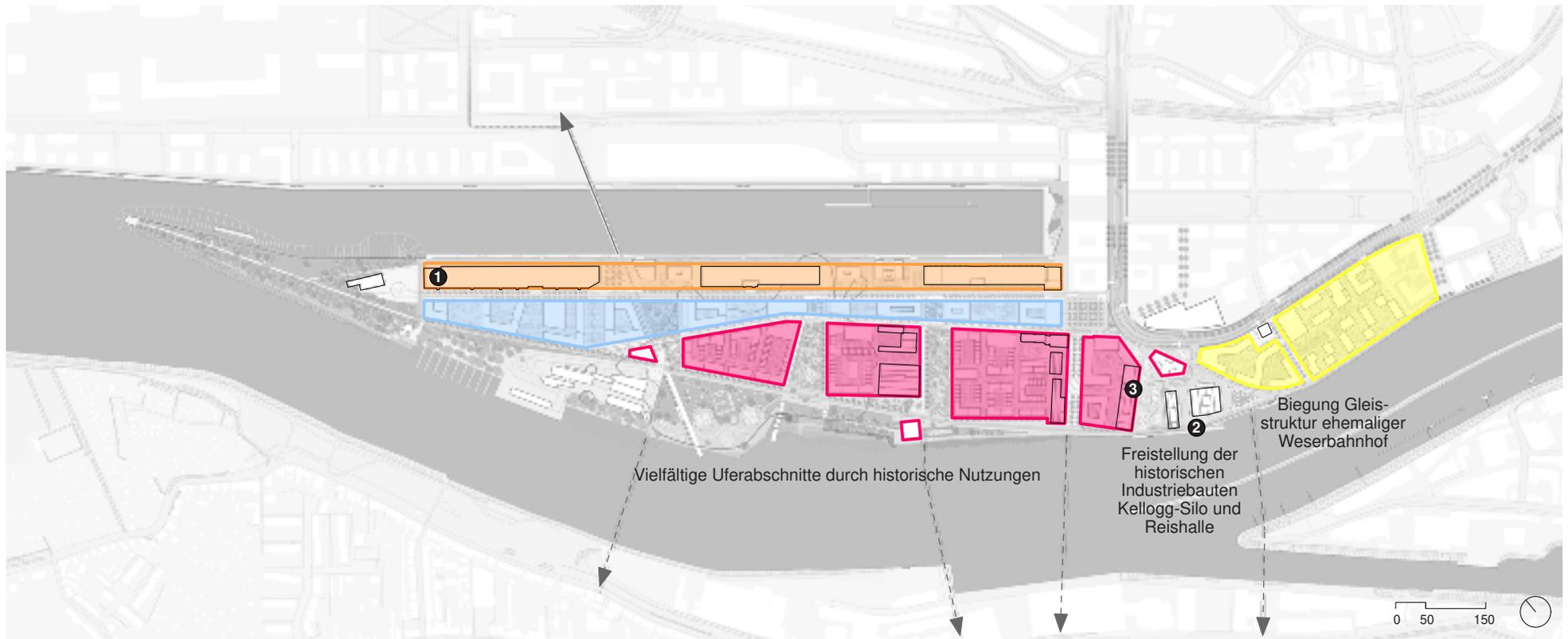


Abb.1: Überseeinsel, Bremen, DE



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



Abb.3: Überseeinsel, Kellogg-Produktionsgebäude 25 im Bau, Bremen, DE

1 Bestandsgebäude: Schuppen 6

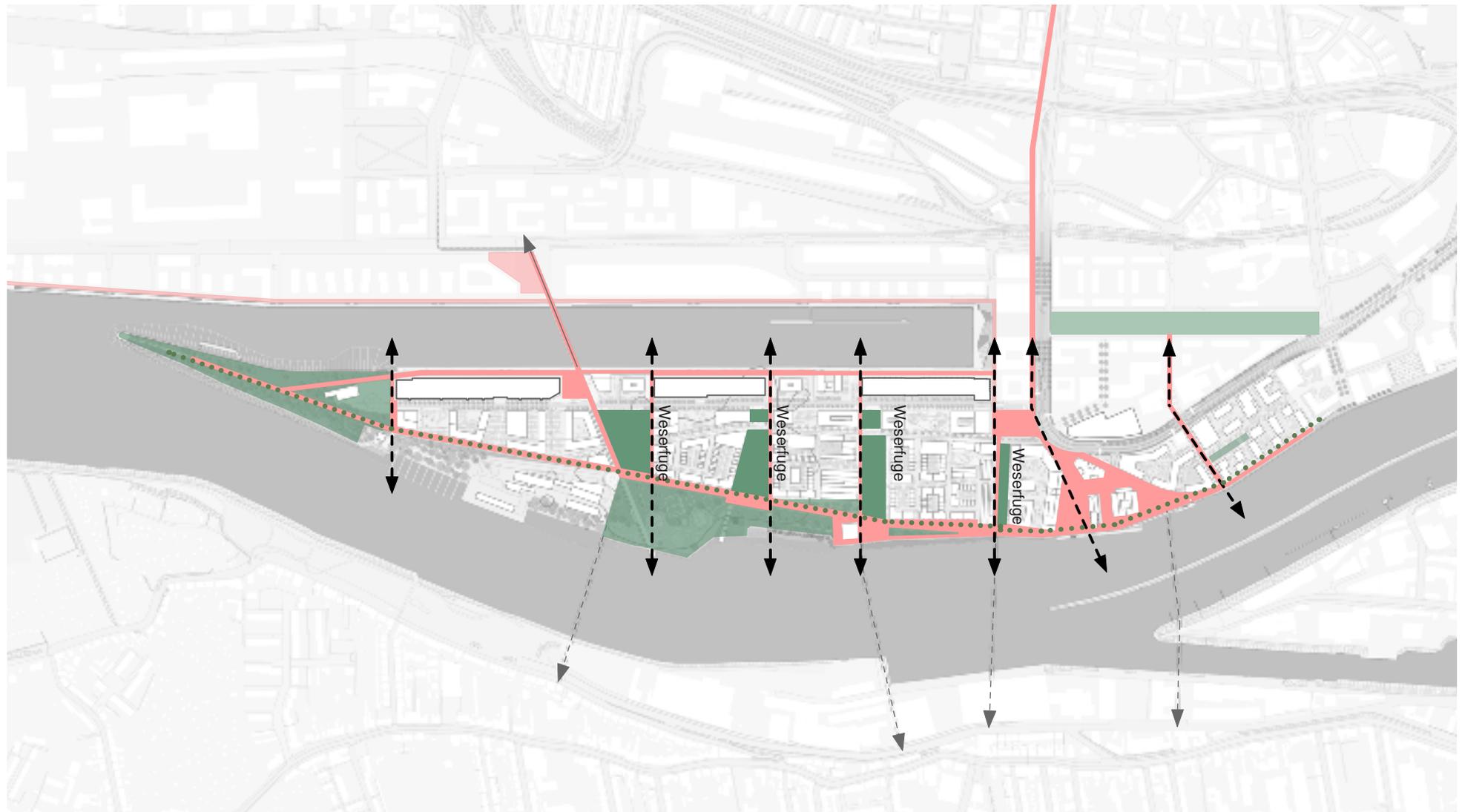
2 Umnutzung des Kellogg-Silos und der Reishalle

3 Umnutzung des Produktionsgebäudes 25

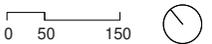
- Neu-Stephani
- Schuppenstreifen
- Weser-Quartiere
- Gleisbett
- Umgenutzte Bestandsbauten
- Sonderbausteine
- Mögliche Brückenschläge

## Stadtquartier zwischen Hafen und Weser – Weserfugen

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. Östlich der Halbinsel setzt sich das Prinzip der Durchlässigkeit in Form von öffentlichen Wegeverbindungen fort und verknüpft die Stadt mit der Weser.

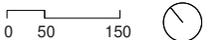
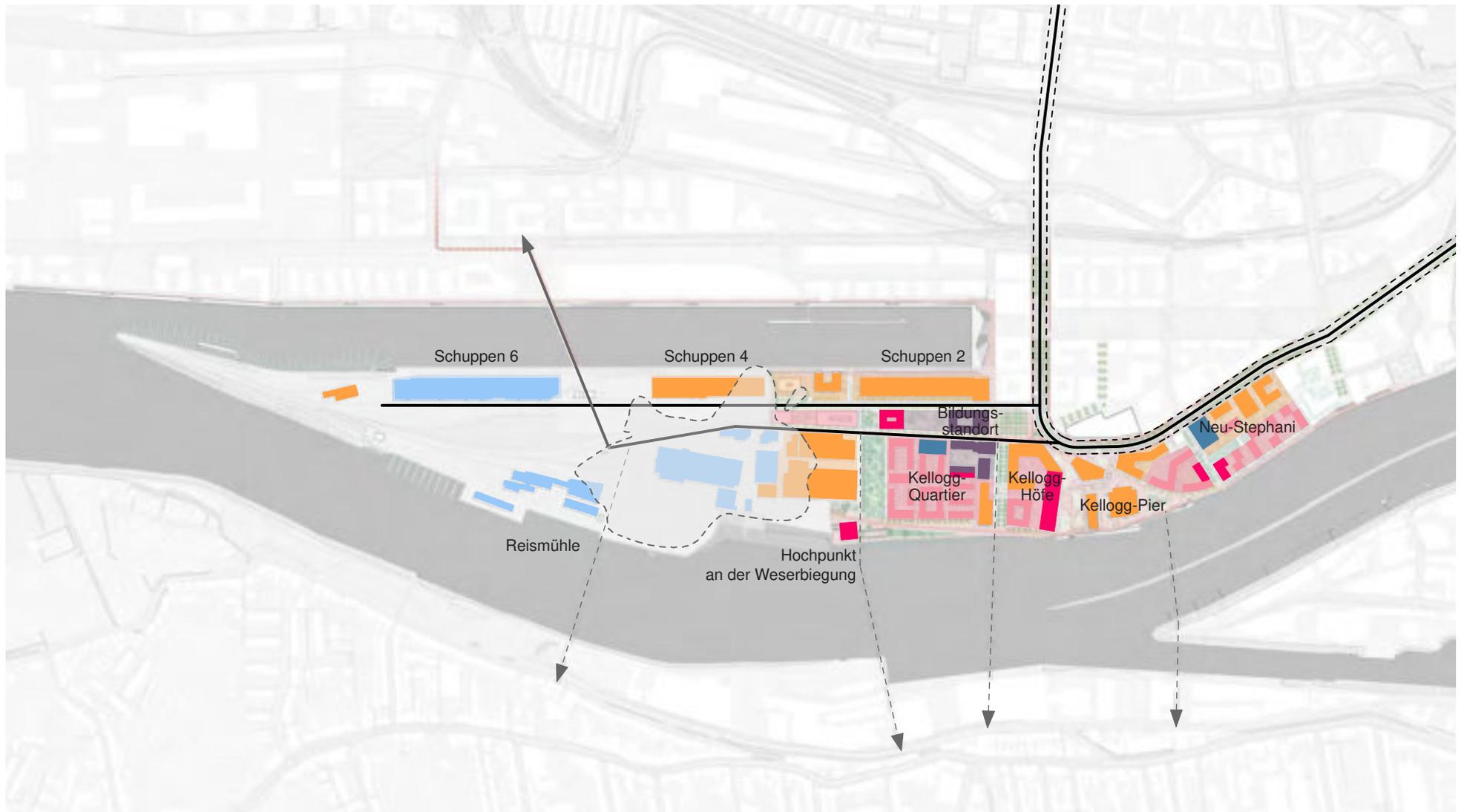


■ Grünflächen ■ Öffentliche Wegeverbindung - - - Durchlässigkeit ●●● Promenade - - - Mögliche Brückenschläge



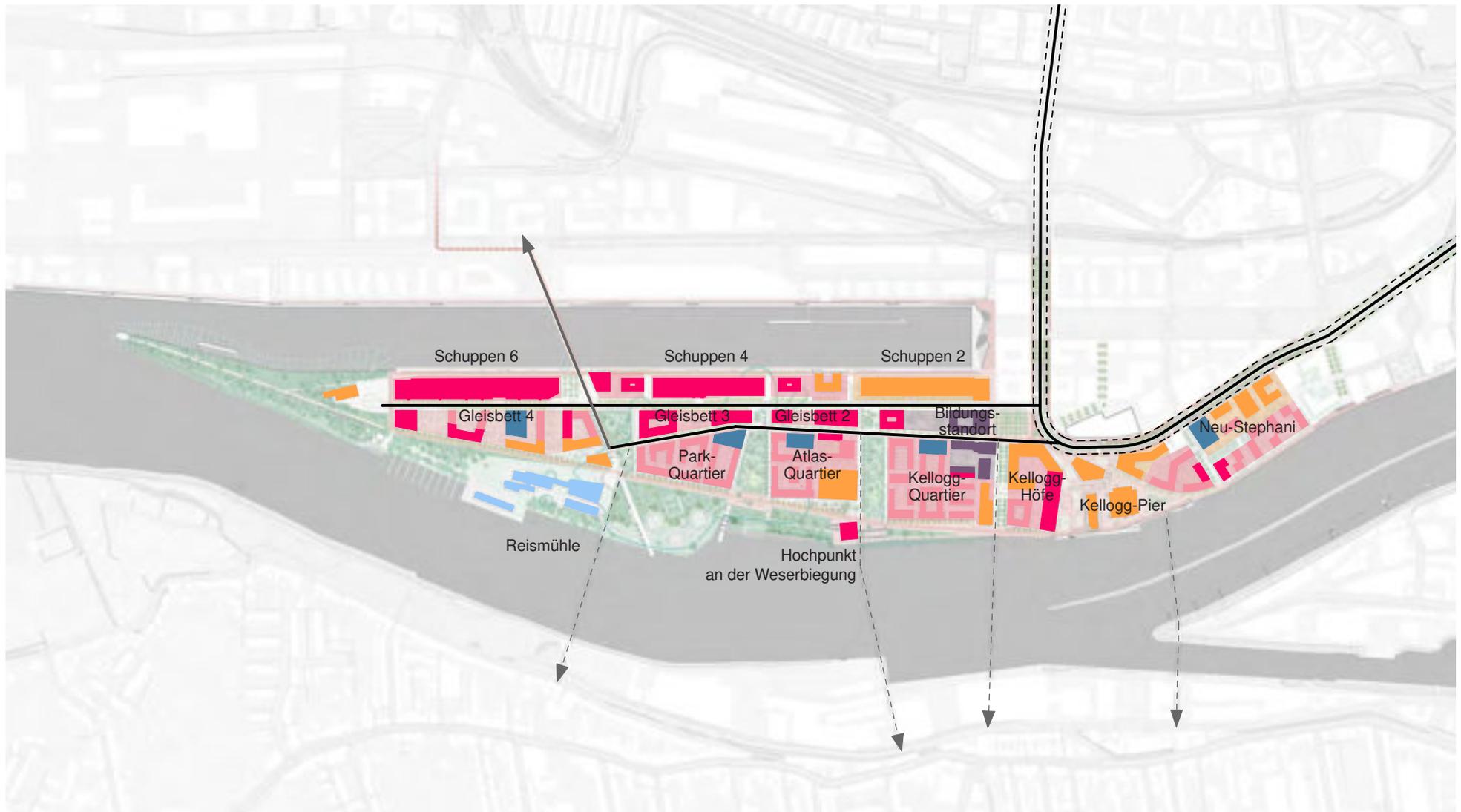
## Stadtquartier zwischen Hafen und Weser – Eingeschränktes Zielszenario unter Berücksichtigung des Bestandes

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.



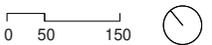
## Stadtquartier zwischen Hafen und Weser – Zielszenario

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



## 3.1 Verkehr

Die Notwendigkeit eines innovativen Mobilitätskonzeptes ergibt sich aus der verkehrlichen Gesamtsituation der Überseeestadt, 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. Eine zusätzliche Belastung der Verkehrsinfrastruktur ist nur in einem geringen Umfang möglich.

Übergeordnetes Ziel bei der Planung der Überseeinsel ist die Entwicklung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes, das geprägt ist durch einen niedrigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Erfolgreiche Beispiele aus anderen Städten im In- und Ausland zeigen, dass ein Zielwert von 20% realistisch ist. Hierzu gehören u.a. Vauban in Freiburg, Stellwerk 60 in Köln, Hammarby Sjöstad in Stockholm und Greenwich Millenium Village in London. Die Erreichung dieses Zielwertes erfordert besondere Anstrengungen in den Bereichen Infrastruktur und ÖPNV sowie die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes.

### KONZEPTION

Die Überseeinsel wird ein Stadtquartier der kurzen und schönen Wege für den Fuß- und Radverkehr. Die Kfz-Erschließung wird auf das Wesentliche reduziert. Die Haupteerschließung für den motorisierten Verkehr (inkl. Schwerlastverkehr) findet über die Hoerneckestraße statt. Die Straßenräume im Inneren der Quartiere sind als verkehrsberuhigte Wohnwege konzipiert, die keine Parkmöglichkeiten für Pkw bieten, sondern Raum zum Bewegen, Aufhalten und Treffen. Auch die Stephanikirchenweide wird perspektivisch zur Fahrradstraße und kann nur noch in Ausnahmefällen – wenn die Hoerneckestraße nicht befahrbar ist – durch den motorisierten Individualverkehr genutzt werden.

Das Freiraumkonzept und die feingliedrigen Fußwegenetze unterstützen diesen beruhigten Charakter. Vielfältige Mobilitätsangebote werden den Stadtraum und eine neue Mobilitätskultur mitprägen. Hierzu gehören u.a. dezentrale Mobilitätsstationen, Carsharingstellplätze, ebenerdig anfahrbare Fahrradabstellanlagen, Bushaltestellen, Logistik-Hubs (u.a. zur zentralisierten Anlieferung und Sammlung der Pakete für die Bewohner\*innen) mit angeschlossenem Kiosk etc.

### RUHENDER VERKEHR

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. Dies gilt insbesondere für die Weser-Quartiere. Bei den für die Büro- und Gewerbeflächen herzustellenden Stellplätzen soll die maximale Reduktionsmöglichkeit von 40% gemäß Stellplatzortsgesetz im gesamten Projektgebiet angestrebt werden. Ggf. kommt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes auch eine weitere Reduzierung des Stellplatzschlüssels in Frage. Dies wird im Rahmen der vertiefenden Planung zu untersuchen sein.

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. Konkrete Umsetzungsoptionen für diese Parkbauten gilt es im weiteren Planungsprozess zu entwickeln.

### UMSETZUNG

Wichtig ist es, die Umsetzung der erarbeiteten Ansätze sicherzustellen und ggf. Sanktionen bzw. Rückfallebenen mitzudenken. Hierfür bietet die Rahmenplanung erste Denkansätze.

# Verkehr – Erreichbarkeit

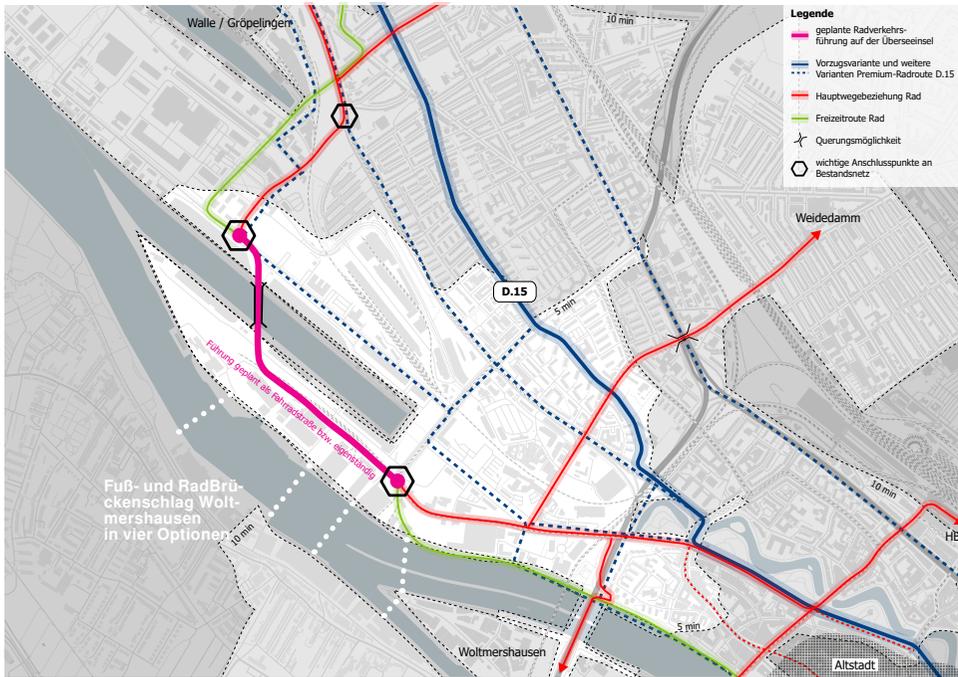


Abb. 1: Routen und Erreichbarkeitsisochronen (5-10-15min) mit dem Fahrrad

**MIT DEM ÖPNV.** Am südöstlichen Rand des Plangebietes befindet sich die Haltestelle Bremen-Europahafen. Diese Station wird durch die Straßenbahnlinien 3 und 5 jeweils im 10 bzw. 20 Minuten-Takt bedient. Von hier aus erreicht man die Altstadt bzw. den Hauptbahnhof innerhalb von rund 8 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 Bf. Walle herstellen. Darüber hinaus ist eine Anbindung der Überseeinsel über eine Fährverbindung angedacht. Die möglichen Anleger sind unter „Verkehrsfunktionen“ dargestellt.

**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. Voraussetzung ist 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 weitere schnelle Anbindung in die Überseestadt und an den dort geplanten Nahversorger



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

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.

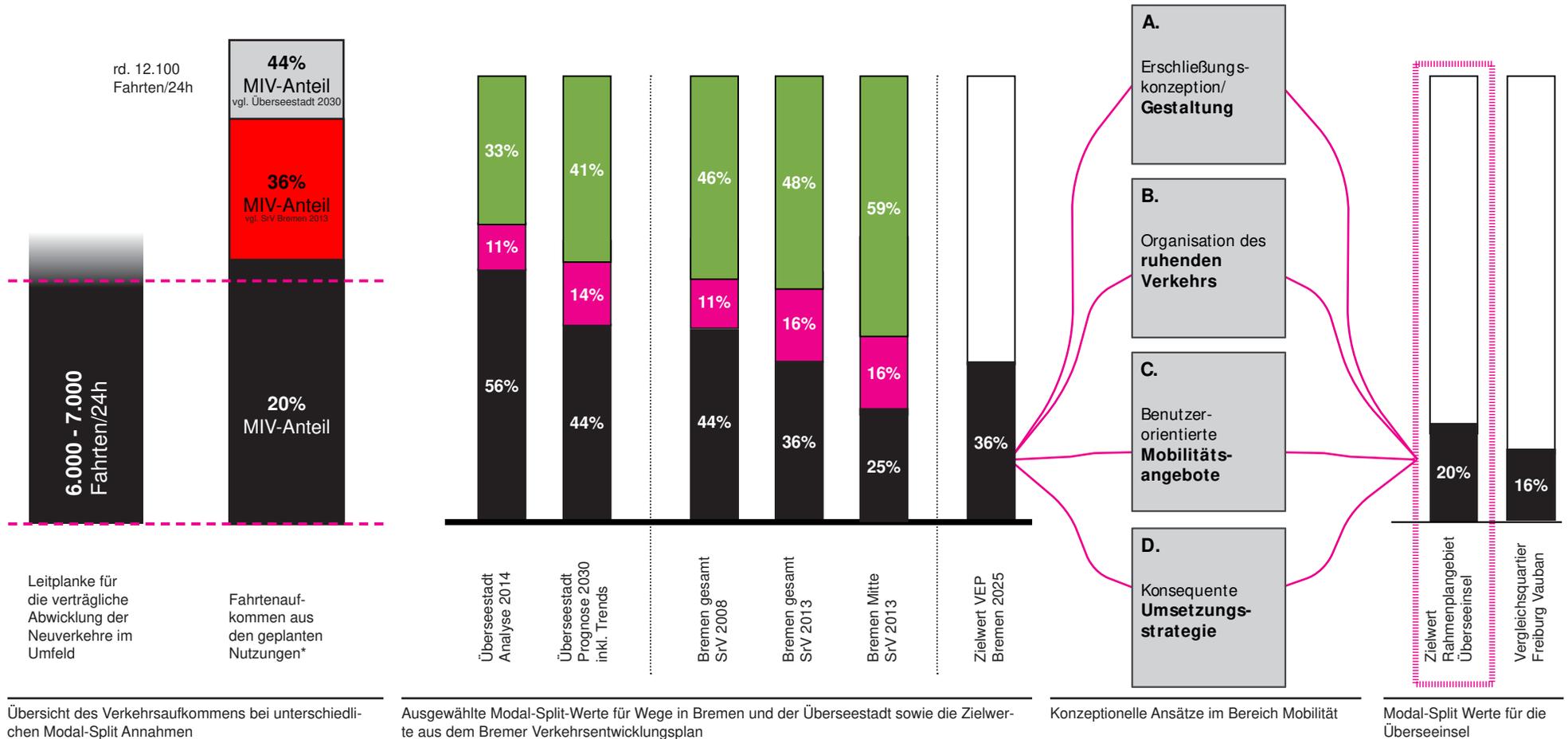
**MIT DEM KFZ.** Die äußere Anbindung der Überseeinsel wird zentral über den Knoten Hansator / Auf der Muggenburg erfolgen. Von hier aus kann in alle Richtungen aus- und eingefahren werden. Eine behelfsmäßige Umfahrung des Knotens in Ausnahmesituationen ist nördlich der

Kellogg-Höfe über die Stephanikirchenweide 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

Das Integrierte Verkehrskonzept der Überseestadt geht für den Bereich der Überseeinsel von einem definierten 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 einem Zielwert von 20% für den MIV ausgegangen.

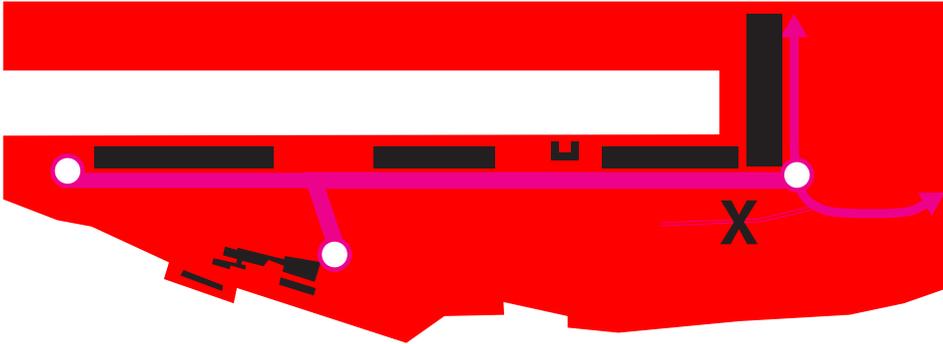


\* Zahlen gemäß Entwurf SMAQ/MML/OMP/NSP  
Stand 07.06.2019 (ohne Europahafenkopf + ohne WPD)  
rund 2.750 WE / 4.150 AP

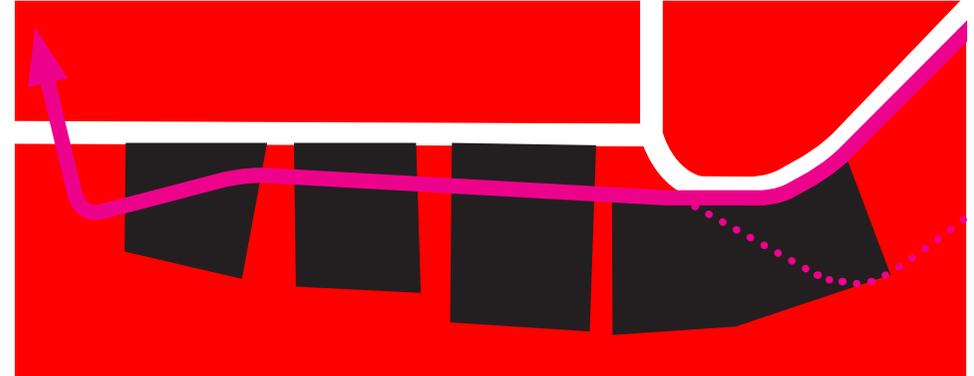
Motorisierter Individualverkehr    Öffentlicher Personennahverkehr    Rad- und Fußverkehr

## Verkehr – Konzeption

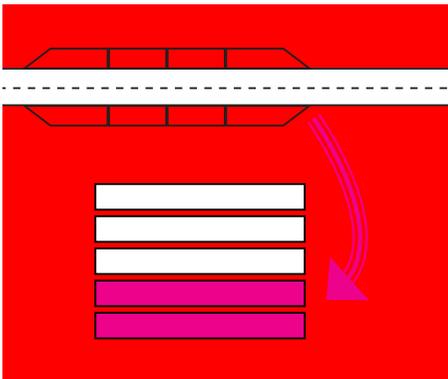
A. Erschließungskonzeption: Prinzipien. Die Erschließungskonzeption stellt ein zentrales Element des integrierten Verkehrskonzeptes dar. Die Überseeinsel wird ein Stadtquartier der kurzen und schönen Wege für den Fuß- und Radverkehr. Die Kfz-Erschließung wird auf das Wesentliche reduziert. Die Straßenräume 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 wesentlichen Inhalte der Erschließungskonzeption sind in sechs Grafiken skizzenhaft dargestellt.



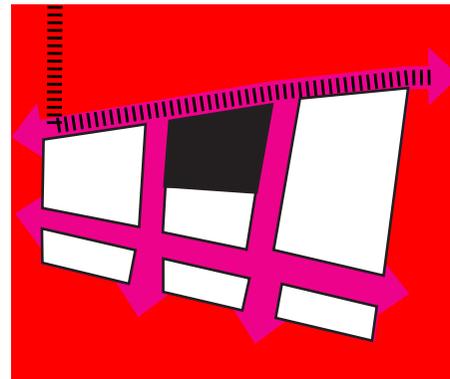
Die Kfz-Verkehre werden über die Hoerneckestraße geführt und am Knoten Hansatorplatz gebündelt und sortiert. Die Gewerbe- und Bestandserschließung bleibt erhalten.



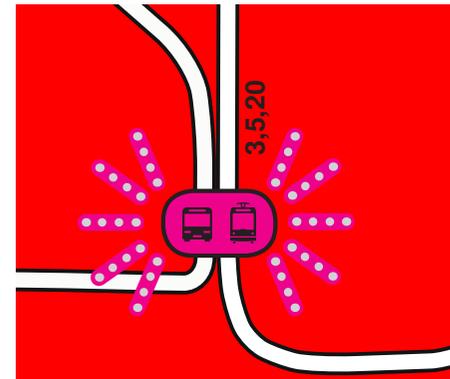
Auf der inneren Entwicklungsachse der Halbinsel – der Stephanikirchenweide – zwischen Gleisbett und Quartieren hat der Radverkehr Vorfahrt.



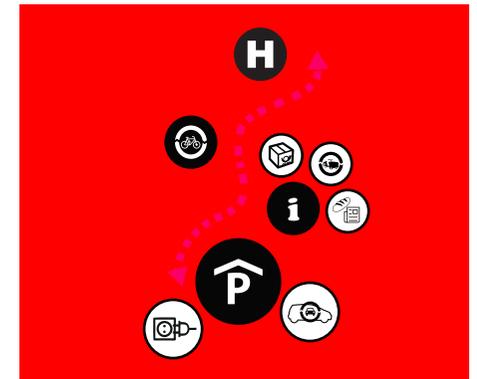
Der ruhende Verkehr (auch Besucher) wird in Sammelgaragen gebündelt.



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



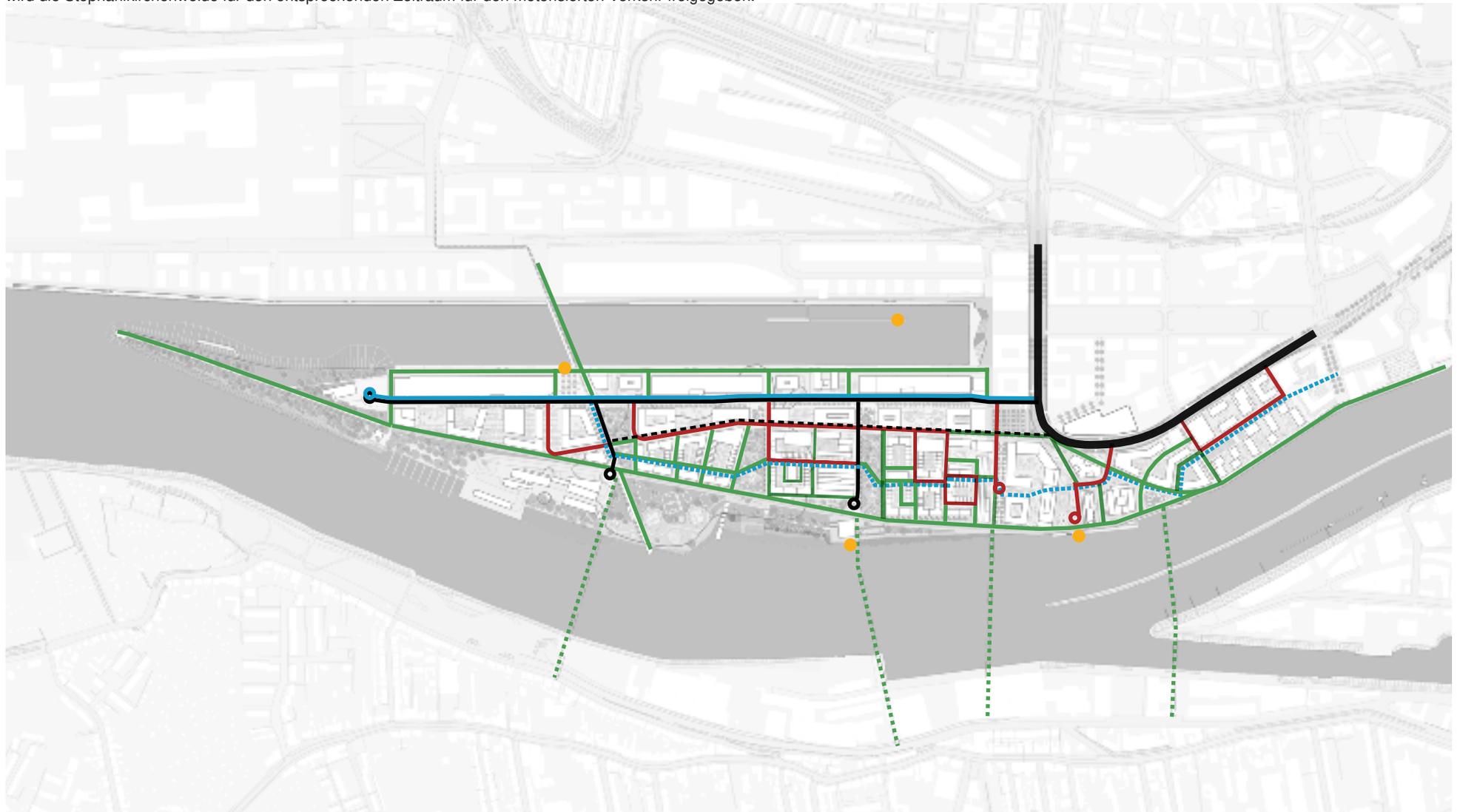
Die ÖPNV-Verbindungen und Umstiege werden optimiert.



Vielfältige Mobilitätsangebote werden den Stadtraum und eine neue Mobilitätskultur mitprägen.

## Verkehr – Konzeption

A. Erschließungskonzeption: Verkehrsfunktionen. Die Kfz-Verkehre einschließlich des Schwerlastverkehrs werden über die Hoerneckestraße geführt und am Knoten Hansatorplatz gebündelt und sortiert. Die Gewerbe- und Bestandserschließung bleibt erhalten. Auf der inneren Entwicklungsachse der Halbinsel – der Stephanikirchenweide – zwischen Gleisbett und Quartieren hat der Radverkehr Vorfahrt. Das Innere der Quartiere ist dem Aufenthalt und der fußläufigen Bewegung 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

0 50 150

# Verkehr – Ruhender Verkehr

B. Organisation des Ruhenden Verkehrs. Das Parken für Pkw soll so gestaltet werden, dass die Wege zu allen Verkehrsmitteln möglichst gleichlang sind. Es ist vorgesehen mindestens ein Drittel der herzustellenden Stellplätze in Quartiersgaragen mit einer anderweitig / bzw. aktiv genutzten EG-Fläche herzustellen. Darüber hinaus ist es Teil des Konzeptes, ein Drittel der nachzuweisenden Stellplätze zunächst nicht herzustellen, sondern als Rückfallebene in Form eines freizuhaltenen Baufeldes im Plan zu berücksichtigen.



Abb.3: Quartiersgarage Bautzner Straße, Dresden



Abb.4: Quartiersgarage Überseestadt, Bremen

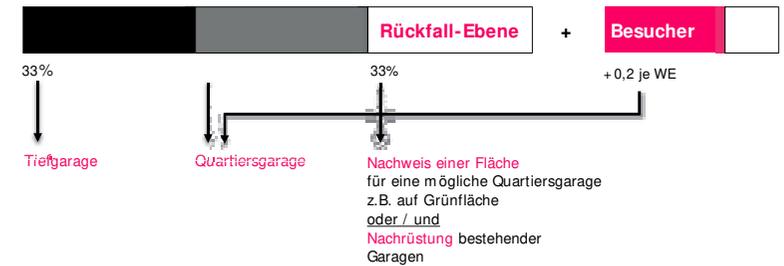


Abb. 5: Herma-Parking-Building, JOHO Architecture, Yongin-Si / Südkorea  
Beispielbilder für Quartiersgaragen mit EG-Nutzung in Dresden, Bremen, Südkorea

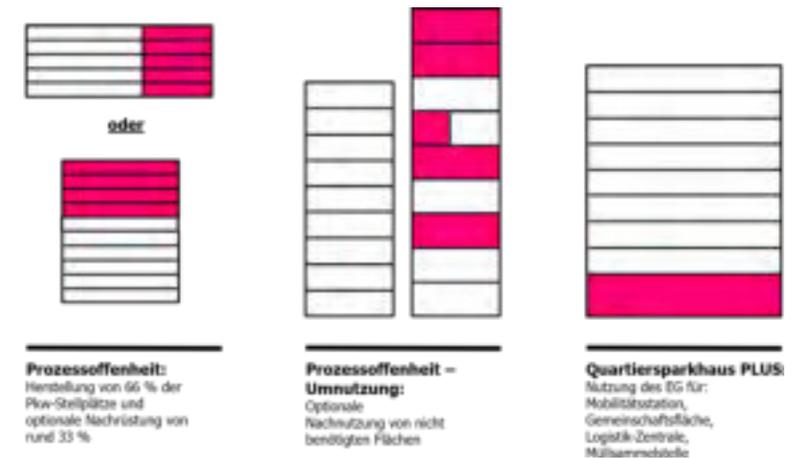
**Büro / Gewerbe** (1 Pkw-Stpl. je 40-70m<sup>2</sup>BGF)



**Wohnen** (0,8 - 1,0 Pkw je WE)



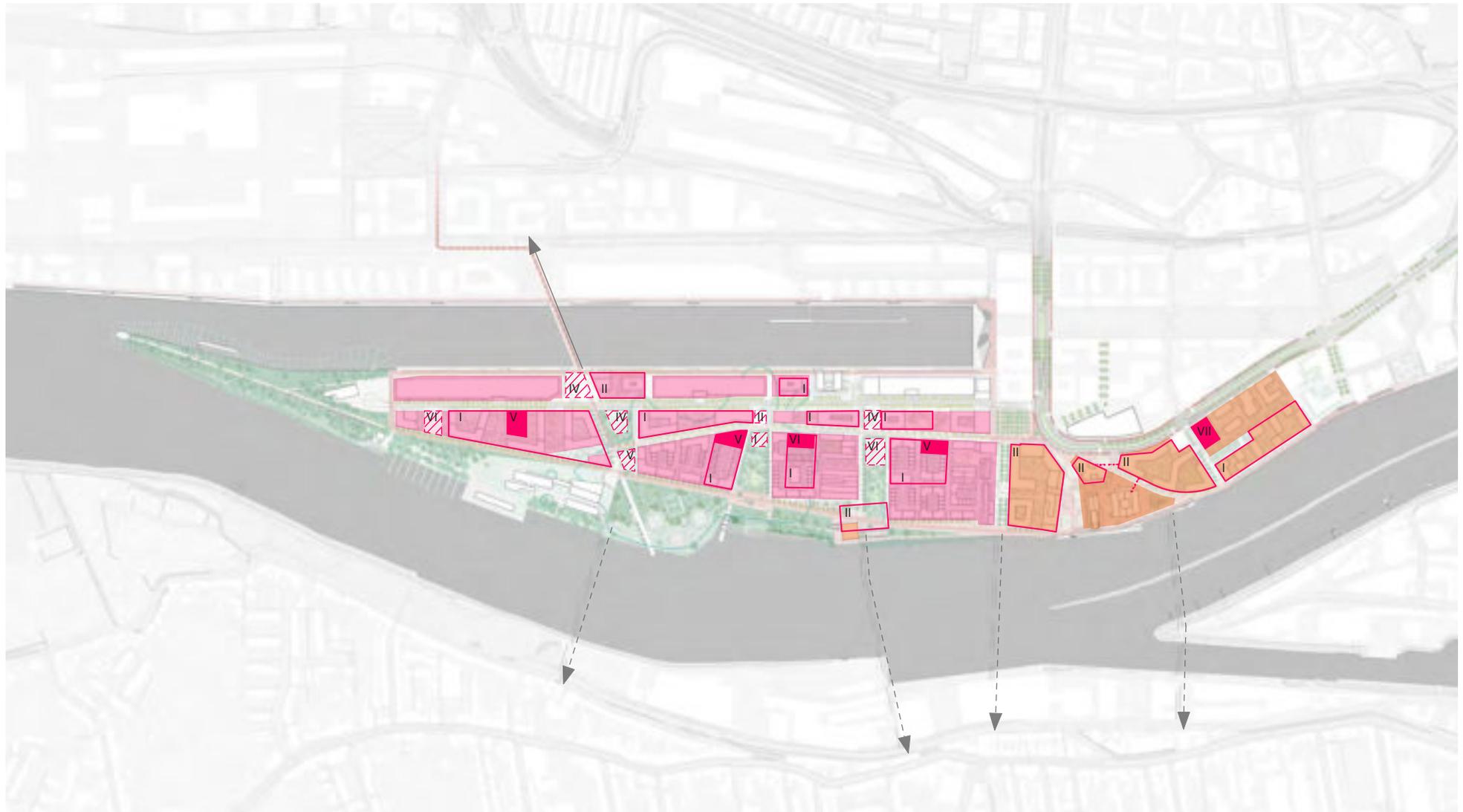
Berechnungsansatz für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr



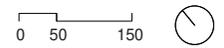
Konzeptionelle Beispiele für Quartiersgaragen

## Verkehr – Ruhender Verkehr

B. Organisation des Ruhenden Verkehrs: Übersicht Quartiersgaragen unter- und oberirdisch. Sollte die angestrebte reduzierte Anzahl der Stellplätze mittelfristig nicht ausreichen, ist eine Rückfallebene zur Herstellung weiterer Pkw-Stellplätze im Entwurf konzeptionell berücksichtigt. Dies umfasst Aufstockungen von vorhandenen Quartiersgaragen sowie möglicherweise zu ergänzende Quartiersgaragen in den Weserfugen.



- Stellplätze 1/3 in Rückfallebene
  - Stellplätze der Rückfallebene unterirdisch vorgehalten
- Quartiershochgaragen
  - Quartiershochgaragen (Rückfallebene)
- Tiefgaragen
  - Mögliche unterirdische Verbindung
- Mögliche Brückenschläge

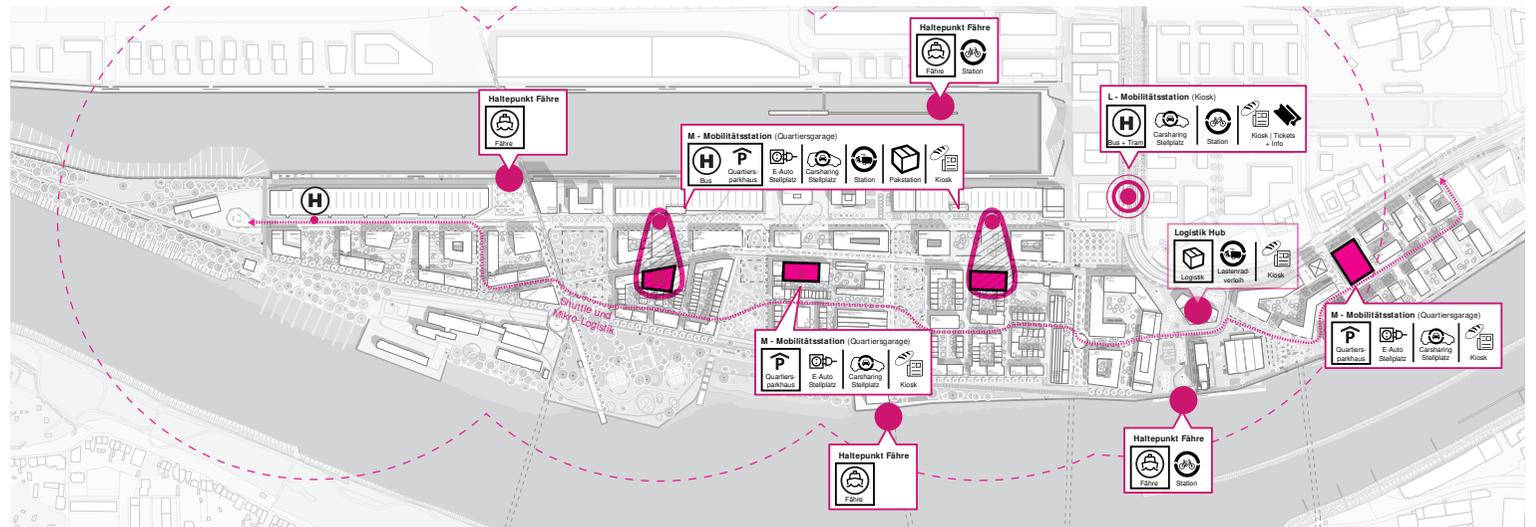


# Verkehr – Mobilität

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 angeschlossener Kiosk etc.



Abb. 6: Beispielbilder für räumliche Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes



Mobilitätsstationen in der Überseeinsel

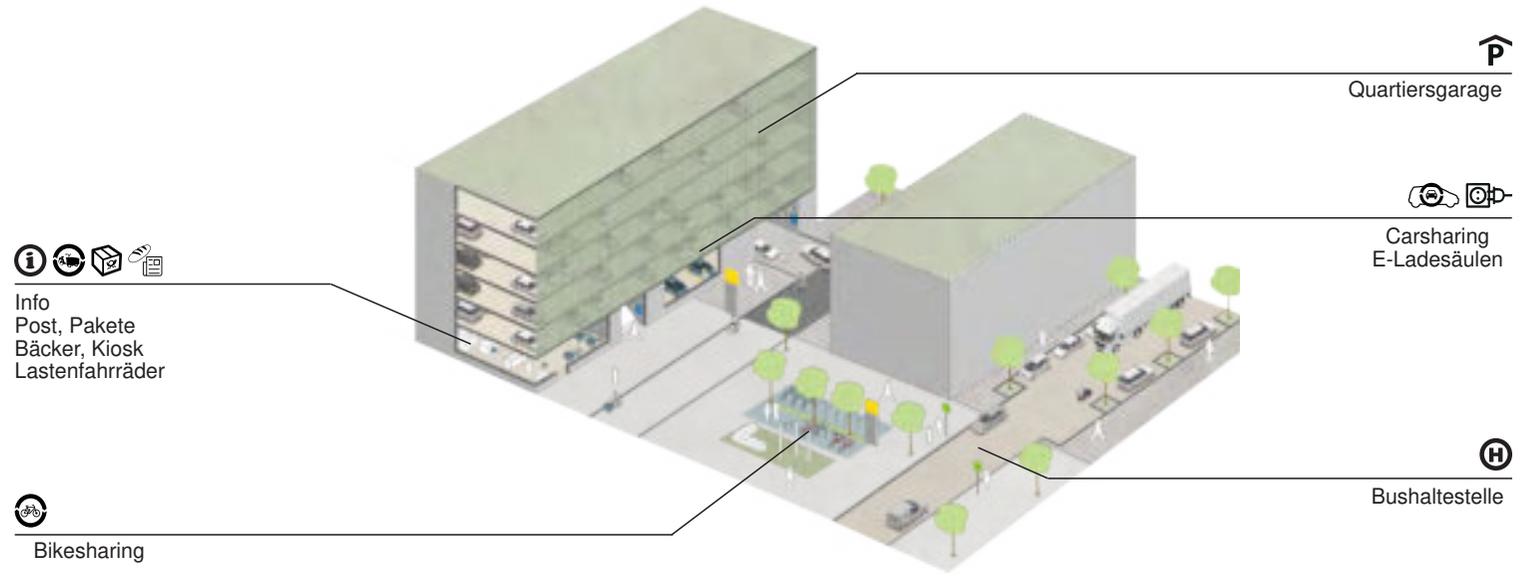
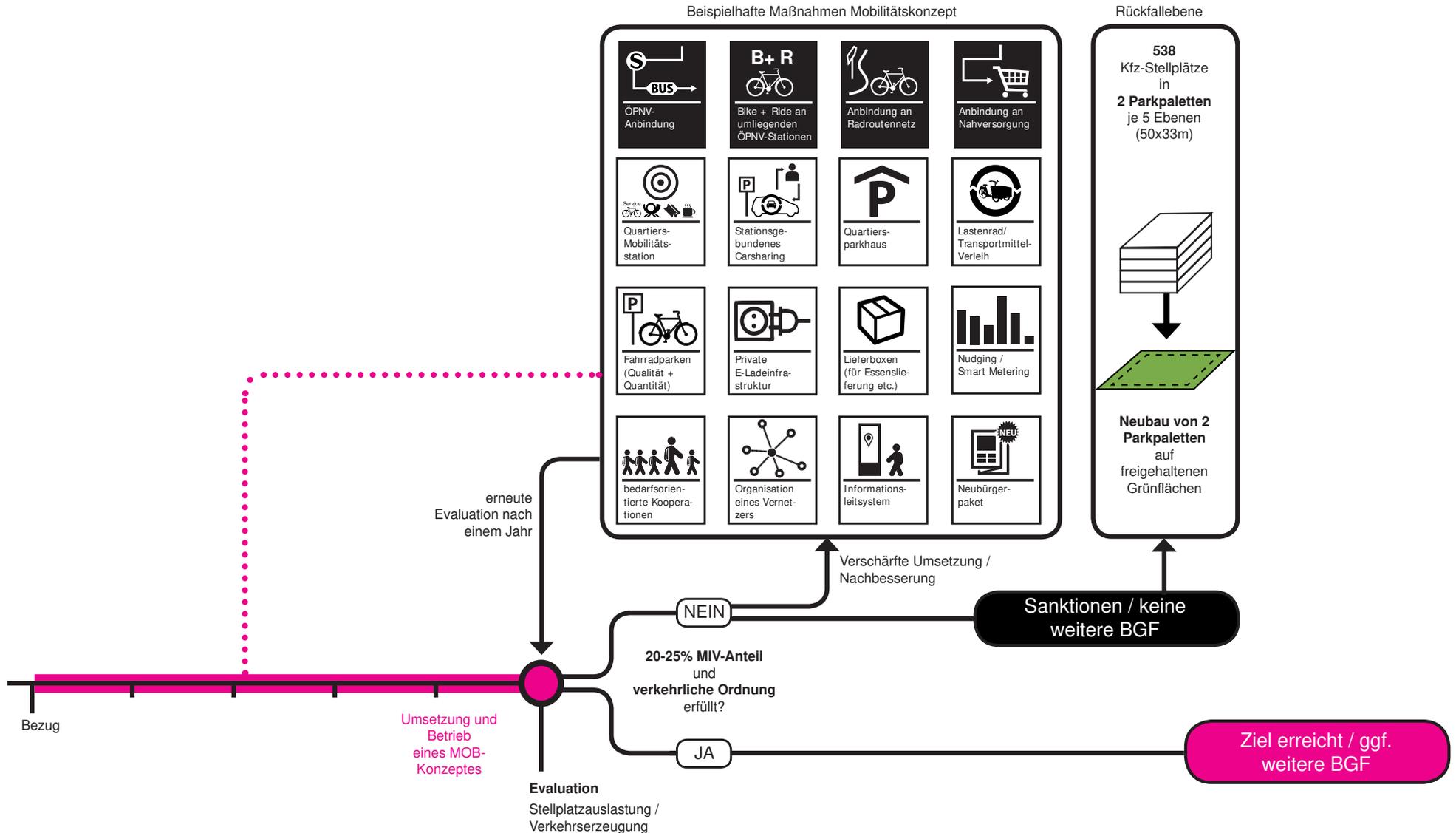


Abb. 7: Beispieldarstellung einer Mobilitätsstation an/in einer Quartiersgarage

# Verkehr – Umsetzung

D. Modellhafte Darstellung der Umsetzungsstrategie. Ein denkbarer Ansatz stellt die Festlegung eines baufeldscharfen Verkehrsbudgets – in Anlehnung an das Berner Fahrleistungsmodelles – auf Grundlage der Ziel-BGF dar. Diese maximale Anzahl an Kfz-Fahrten, die ein Baufeld erzeugen darf, gilt es, in sinnvollen Intervallen durch Zählungen zu evaluieren. Bei einer Überschreitung muss der Eigentümer 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.

Um eine umfassende und baufeldübergreifende Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes zu garantieren, ist die Einrichtung eines festen Mobilitätsfonds zu empfehlen. Hierin zahlen die Eigentümer, die Stadt und ggf. auch die Nutzer ein. Die Ausgabe dieser Mittel sind dann unter Beteiligung der unterschiedlichen Akteure fortlaufend abzustimmen. Ein mögliches Vorgehen ist hier skizziert.



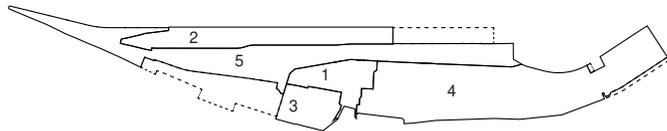
## Verkehr – Umsetzung

D. Verkehrsbudget. Als Selbstverpflichtung zur Umsetzung der Ziele eines Mobilitätskonzeptes ist beispielsweise denkbar gemeinsame Zielsetzungen zu fixieren: Zunächst in einem „Letter of Intent“ und später ggf. 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 in den Straßenräumen, Organisation des ruhenden Kfz-Quartiers in Quartiersgaragen, Umsetzung eines umfangreichen und ambitionierten Mobilitätskonzeptes, Zielsetzung eines Modal-Split von 20% aller Wege mit dem Pkw, Selbstverpflichtung zur Evaluation des Kfz-Verkehrs und des ruhenden Verkehrs, Anerkennung einer Rückfallebene für den ruhenden Verkehr.



Aufteilung eines restriktiven Verkehrsbudgets nach BGF

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
BGF Wohnen	32.700 m <sup>2</sup>	28.900 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	127.500 m <sup>2</sup>	56.300 m <sup>2</sup>
BGF Gewerbe	5.300 m <sup>2</sup>	21.100 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	95.300 m <sup>2</sup>	24.600 m <sup>2</sup>
BGF Sonstiges (ohne Garagen)	800 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	8.600 m <sup>2</sup>	10.500 m <sup>2</sup>
Summe	38.800 m <sup>2</sup>	50.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	231.400 m <sup>2</sup>	91.400 m <sup>2</sup>
Anteil an Gesamt BGF in %	9%	12%	0%	56%	22%
Verkehrsbudget anteilig nach BGF	<b>660 Kfz/24h</b>	<b>850 Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h</b>	<b>3.940 Kfz/24h</b>	<b>1.550 Kfz/24h</b>



Kennzeichnung der Grundstücke



Evaluation und ggf. Nachsteuerung  
nach z.B. 2-3 Jahren

## Verkehr – Detail

Knoten Hansatorplatz. Neben einem Verkehrskonzept für das Gesamtgebiet wurde auch eine Planung für den Knotenpunkt Hansatorplatz entwickelt, welche einen Vollknoten in Höhe der Hoerneckestraße vorsieht. Dieser ergibt sich aus den Anforderungen aus dem Erschließungskonzept des Rahmenplans sowie den allgemeinen verkehrlichen Anforderungen der Überseestadt. Das Ergebnis zeigt die grundsätzliche Machbarkeit eines Vollknotens an dieser Stelle, die in einer vertiefenden Verkehrsplanung auszuformulieren ist.



## 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, wie die Molenspitze und der Überseeinselpark.

Diese Grünflächen richten sich nicht nur an die neuen Bewohner\*innen und Arbeitenden, sondern an alle Bewohner\*innen und stellen zudem eine Bereicherung des gesamtstädtischen Freiraumangebots dar. Grüne Parks – die Weserfugen – bieten 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 Schlachtpromenade 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 wird maßgeblich die Gestaltung des öffentlichen Raumes in diesem Bereich bestimmt.

So soll dieser Ort mit Cafés im Freien, temporären saisonalen Aktivitäten wie Urban Gardening und ggf. als Nebenprodukt des Energiekonzeptes des ehemaligen Kellogg-Areals mit einer Eislaufbahn bespielt werden.

Der urbane Charakter der Promenade setzt sich Richtung Westen bis zu den neuen Kellogg-Höfen fort. 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 herunterführenden Terrassen und einem neuen Stadtteilpark am Wasser in bester Lage. Hier soll der neue Überseeinselpark entstehen, welcher sich durch zwei markante Komponenten auszeichnet: 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 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.

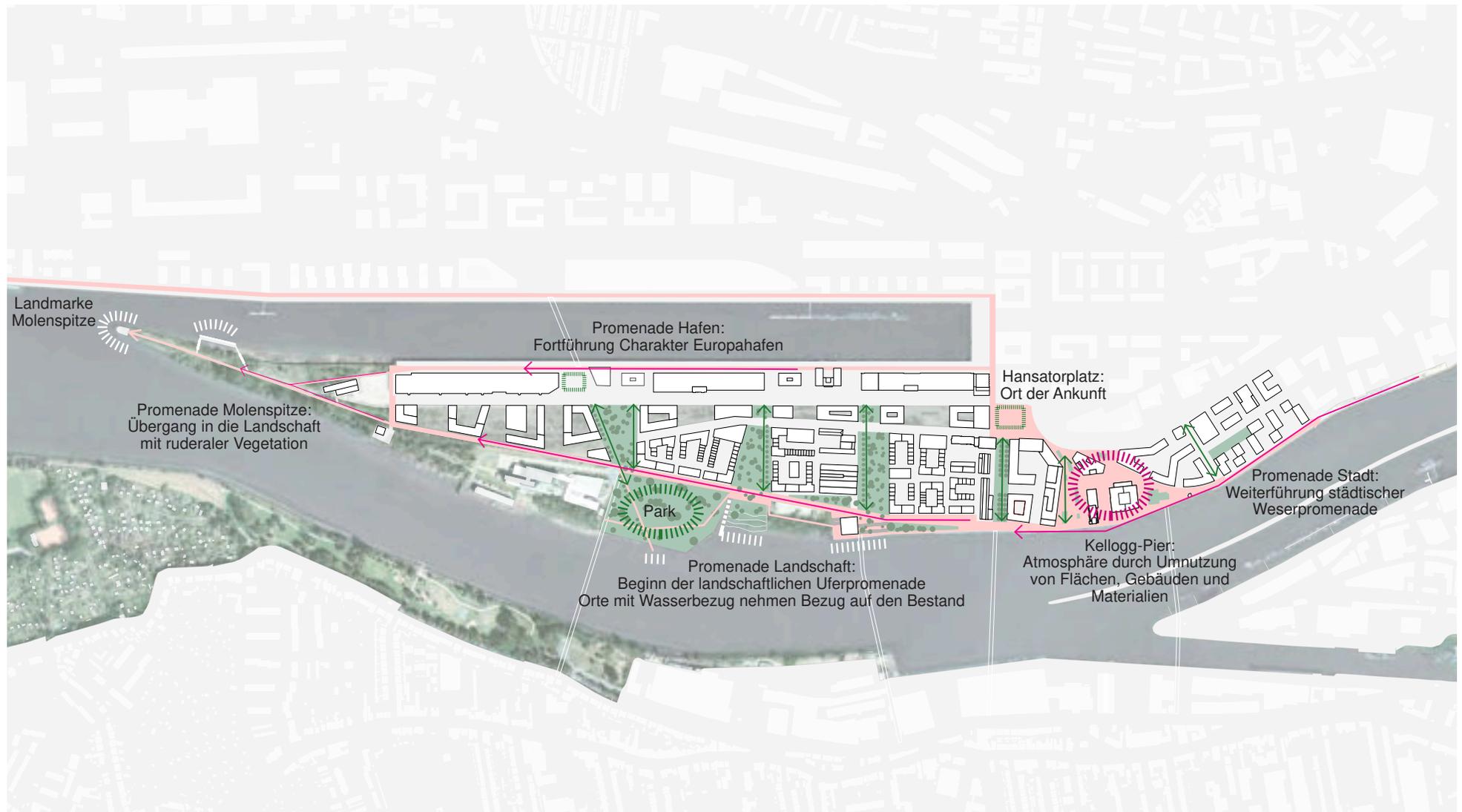
Ein wichtiges Entwurfsmerkmal ist zudem die Schaffung von Blickbeziehungen zwischen Weserufer und Europahafen. Sie heben die verschiedenen Charaktere der zwei Wasserkörper hervor. Dieser Aspekt wird durch die Schaffung der Weserfugen zwischen den einzelnen Quartieren gewährleistet. Baumreihen betonen mit ihrer Vertikalität diese Blickbeziehungen zusätzlich. Die Bäume in den Weserfugen sind in losen Gruppen zusammengefasst. Um sie herum sind Rasenflächen angeordnet. Die Arten unterscheiden sich von Park und schaffen so einen Übergang von urban (Osten) bis ruderal (Westen). Die verschiedenen Freiräume auf der Überseeinsel decken verschiedene Bedarfe

ab. So gibt es mit der Promenade an den Wasserkanten und dem Freiraum an der Molenspitze Grünflächen, die touristisches Potenzial haben und Anziehungskraft für die Bewohner\*innen und Besucher\*innen der Gesamtstadt entfalten. 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 Weserfugen dienen dagegen primär der Abdeckung der Grünflächenbedarfe der Bewohner\*innen der Überseeinsel. Darüber hinaus sollen diese auch einen Teil der Spielflächenbedarfe aus den Quartieren aufnehmen, um hier ein entsprechend attraktives Angebot bieten zu können. Zudem finden sich auch in den Quartieren private und halböffentliche Freiräume, die von den Bewohner\*innen genutzt und angeeignet werden können.

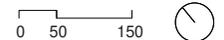
Auf der Überseeinsel kann ein lokales Regenwassermanagement mit Rückhaltung und Versickerung zu einem klimaangepassten Stadtklima beitragen sowie für die neue Vegetation eine wichtige Ressource darstellen. Dabei muss der Bereich der Altlasten gesondert betrachtet werden, da hier das Regenwasser nicht durch die Altlastenschicht in das Grundwasser gelangen darf.

# Freiraum – Konzept

Die Freiräume der Überseeinsel nehmen Bezug auf den Bestand und den einmaligen Charakter des Ortes zwischen zwei Gewässern – Hafenbecken und Weser – und im Übergang von städtischer zu ruderaler Landschaft.

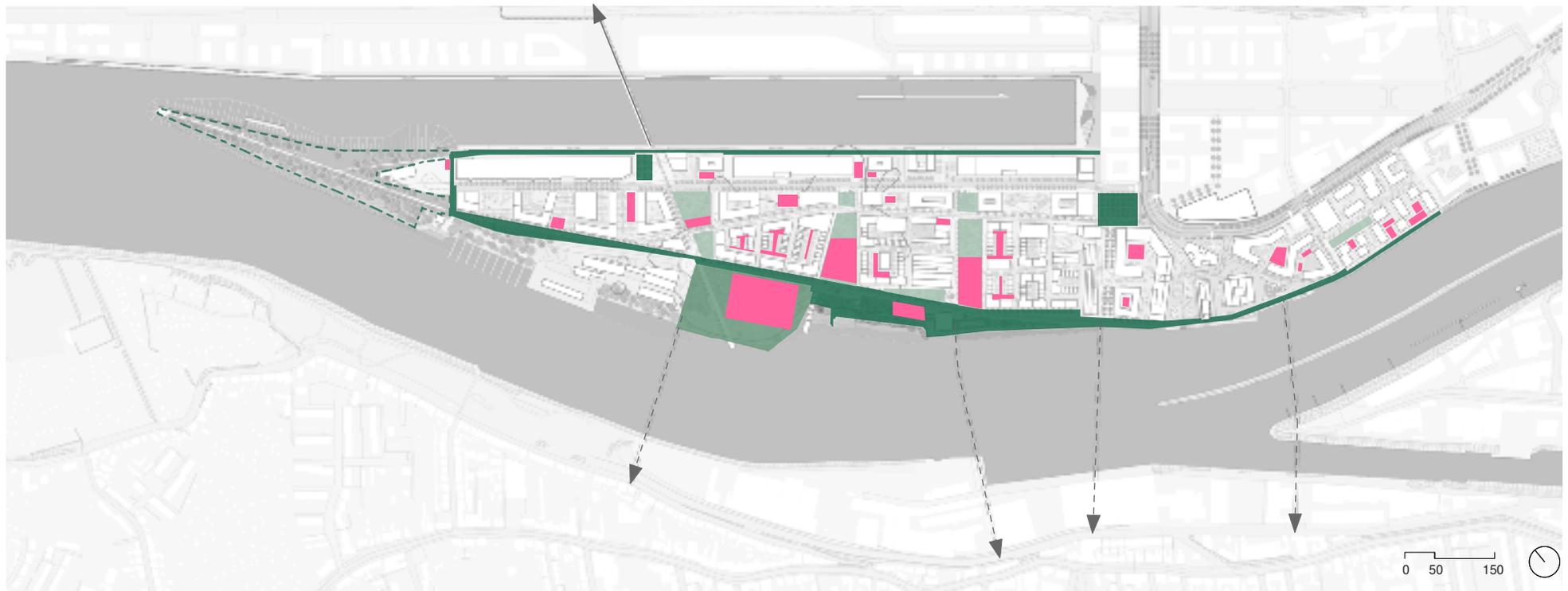


- Öffentliche Wegeverbindung
- Grünflächen
- Grüne Verbindung
- Kellogg-Pier
- Überseeinselpark
- Plätze
- Besondere Orte am Ufer

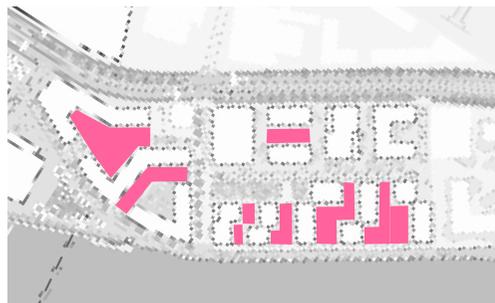


# Freiraum – Bedarfsstufen

Nachweis des Spielflächenbedarfs zu 35% im Quartier für Kleinkinder und zu 65% in öffentlichen Grünräumen zur Schaffung von zentralen Spiel- und Bewegungsangeboten für die ganze Familie.



█ Öffentliche Grün- und Freifläche - Stadtweit 
 █ Öffentliche Grün- und Freifläche - Stadtweit 
 █ Öffentliche Grün- und Freifläche - Stadtteil 
 █ Öffentliche Grün- und Freifläche - Wohnumfeld 
 █ Spielflächen 
  Mögliche Brückenschläge



█ (Beispielhaft): Spielflächenbedarf Neu-Stephani, 100% im Quartier ⌚



█ (Beispielhaft): Spielflächenbedarf Neu-Stephani, 30-40% im Quartier ⌚

## Freiraum – Promenade

Die durchgehende Promenade nimmt entlang der Weser viele Charaktere ein: als städtische Fortführung der Schlachte, als Übergang und Aufweitung der Landschaft und schließlich auch als Vollendung der Promenade im Europahafenbecken.

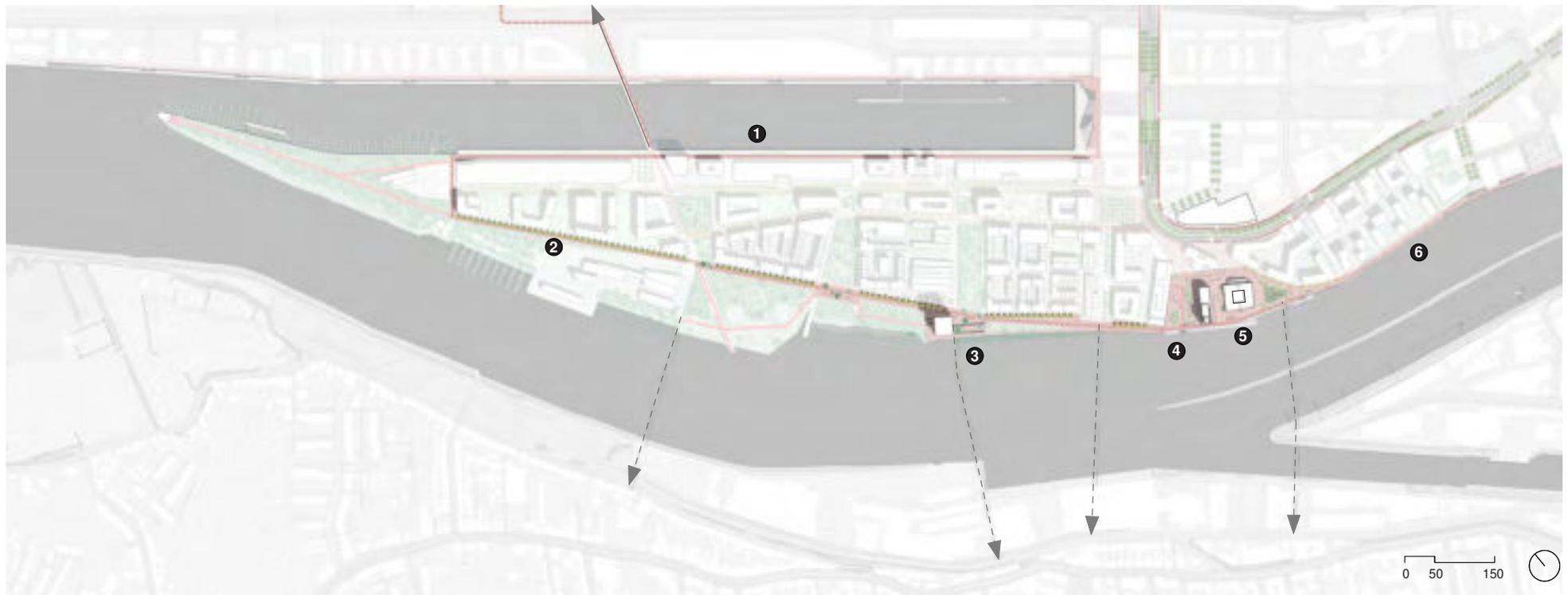


Abb.1: Überseeinsel, Bremen, DE

- 1** Hafenpromenade  
Weiterführung der bestehenden Europahafenpromenade



Abb.2: Atelier LOIDL, Park am Gleisdreieck, Berlin, DE

- 2** Promenade Molenspitze  
Ehemalige Gleise und bestehende ruderale Landschaft



Abb.3: Atelier LOIDL, Siegen, DE

- 3** Freitreppe Weser  
Treppe am Hochpunkt an der Weserbiegung zur niedrigen Ebene der Promenade

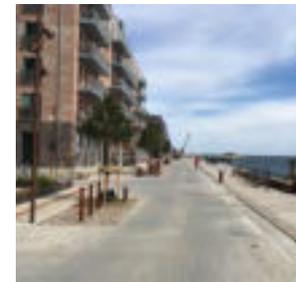


Abb.4: Cobe.dk, Nordhafen, Kopenhagen, DK

- 4** Weserpromenade  
Weserpromenade mit Baumreihe

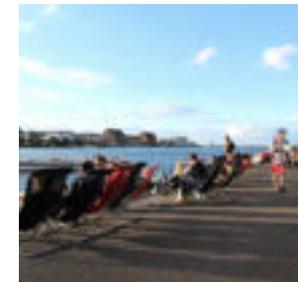


Abb.5: Papiroen Insel, Kopenhagen, DK

- 5** Kellogg-Pier  
Aktiver Ort an der Markthalle und Silo mit Urban Gardening und Außengastronomie



Abb.6: Ilex paysage+urbanisme, Rives de Saône, Lyon, FR

- 6** Weserpromenade Neu-Stephani  
Bestehende tiefliegende städtische Promenade.

# Freiraum – Begrünte Freiräume

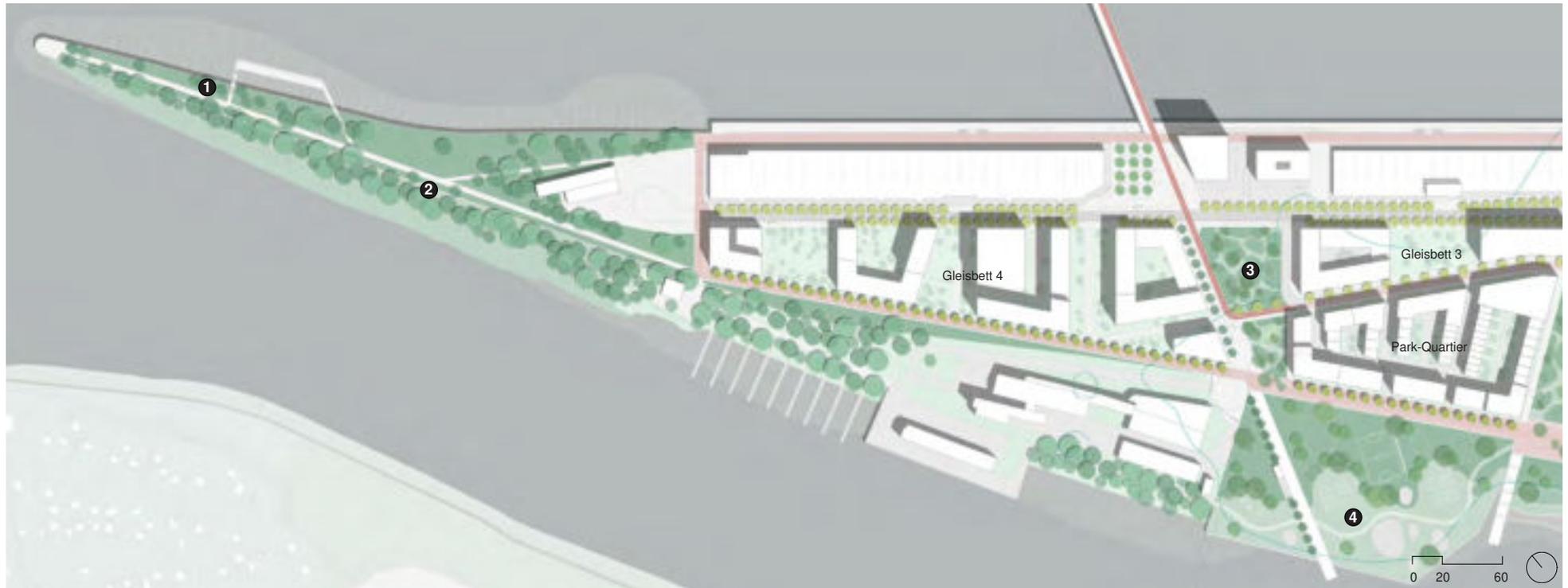


Abb.7: ACTA Algaída Path, Bahia de Cadiz, ES

**1** Landmarke Molenspitze  
Die Spitze der Überseeinsel gilt weiterhin als wichtige Landmarke in der Weserhafensilhouette



Abb.8: Gruppe Odious, Südgelände Park, Berlin, DE

**2** Molenspitze Wildnis  
Ehemalige Gleisanlage



Abb.9: Atelier LOIDL, Park am Gleisdreieck, Berlin, DE

**3** Weserfuge  
Nachbarschaftspark mit Treffpunkten, Spielplätzen, Orten zur Aneignung und Wiesen

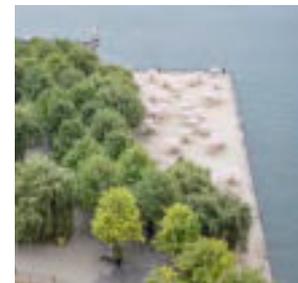
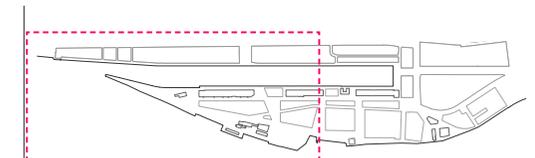


Abb.10: Claude Cormier + Associés Sugar Beach, Toronto, CA

**4** Überseeinselpark  
Stadtpark Sport- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie einer Strandfläche



# Freiraum – Begrünte Freiräume



Abb.11: A24 Landschaft Schwäbisch Gmünd, DE

5 Sonnenfängerbucht Zugang zum Wasser



Abb.12: Bureau B+B Mariahilferstraße, Wien, AT

6 Weserfuge an den Kellogg-Höfen Urbane Esplanade mit hohen Stadtbäumen



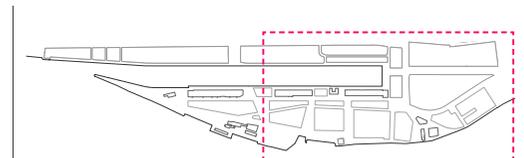
Abb.13: Atelier Descombes Rampini Turbinenplatz, Zürich, CH

7 Hansatorplatz Eingangszplatz mit Baumhain



Abb.14: Vogt Landschaftsarchitekten Geschäftshaus Elsässertor, Basel, CH

8 Silo und Reishalle Dichte Baumgruppen

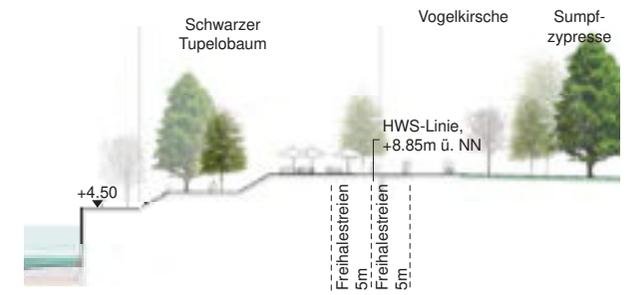


# Freiraum – Detail 1

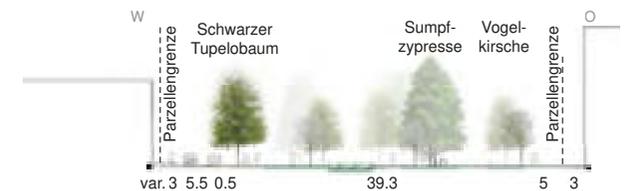
Weserfuge mit Freitreppen und Terrasse am Wasser



Die Weserfuge zwischen Atlas-Quartier und Kellogg-Quartier verbindet Weser mit Europahafen. Der begrünte Platz im Norden am Gleisbett schafft einen Treffpunkt und Platz vor dem Schuppen 4. Die Weserfuge ist ein Nachbarschaftspark und soll ein begrünter Raum werden, welcher im Kontrast zu den verdichteten öffentlichen Räumen im Quartier steht. Im Park soll das Regenwasser der öffentlichen Flächen versickert werden. Die Weserfuge beinhaltet Spielplätze für ältere Kinder und für Jugendliche, extensive Wiesenflächen zur Entspannung und Orte zum Aneignen für die Bewohner\*innen. Um den Hochpunkt an der Weserbiegung herum weitet sich die Weserpromenade auf, und eine Freitreppen führt zu einer tieferliegenden Ebene, wo die Außengastronomie einen besonderen Zielort darstellt. Diese Weserfuge ist ein möglicher Standort für die Weserquerung.



1 Profil Freitreppen und Promenade am Hochpunkt an der Weserbiegung



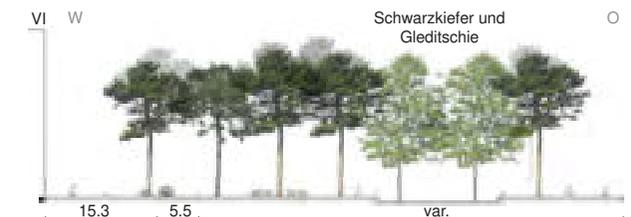
2 Profil Weserfuge

# Freiraum – Detail 2

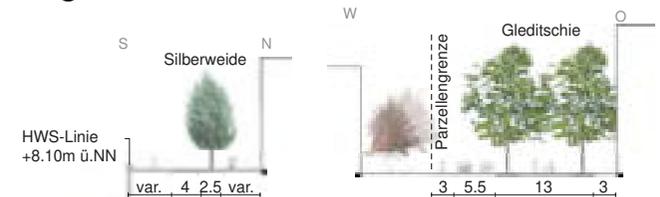
Hansatorplatz, Esplanade und Weserpromenade



Der Hansatorplatz ist ein Ort des Ankommens, der sowohl einladend als auch funktional sein soll. Es werden große Ansprüche an die Funktionalität der verschiedenen Verkehrsströme von Fahrrad, Fußgänger\*innen, Tram, Bus und Pkw sowie an die sichere Querung und Eingangssituationen der beiden Schulen gestellt. Der Ort soll der Eingangszugang zur Überseeinsel sein und hat deswegen eine repräsentative Rolle zu erfüllen. Um die Aufenthaltsqualität und Funktionalität zu stärken, werden sämtliche Verkehrsströme auf Großzügige Fahrradstellplätze dienen der Öffentlichkeit. Unter den lichten Schatten eines Baumhains aus Schwarzkiefern und Gleditschien sind Sitzgelegenheiten verteilt. Die Esplanade führt den Charakter des Baumhains am Platz zur Weserpromenade weiter. Dort wird der landschaftliche Charakter der Promenade von einer Silberweidenbaumreihe erzeugt. Die Promenade ist mindestens 8 Meter breit und wird von Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen geteilt.



1 Profil Hansatorplatz



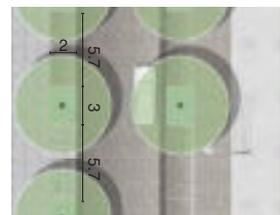
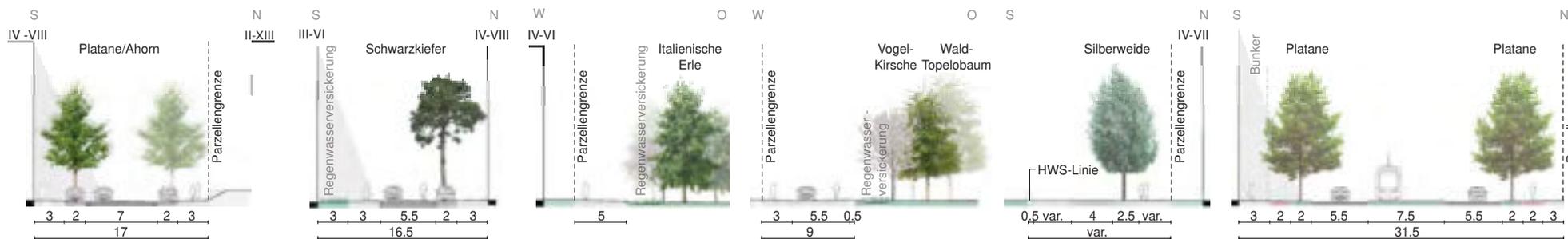
2 Profil Weserpromenade

3 Profil Esplanade Grundschule

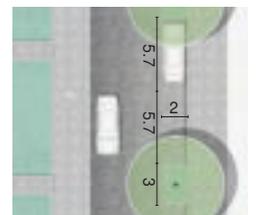
# Freiraum – Straßentypologien



— Fahrradroute   
 - - - Mögliche zukünftige Fahrradverbindung   
  Promenade / Öffentliche Plätze   
 — Parkweg   
 ●●●● Straßenbäume



**1** Sammelstraße (Hoerneckestraße)



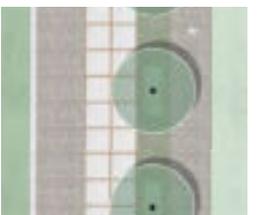
**2** Wohnstraße (Stephanikirchenweide)



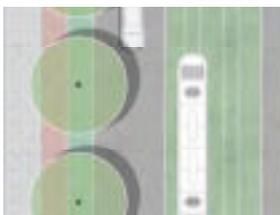
**3** Parkweg, befahrbar nur für Anlieferverkehr, Müll- und Rettungsfahrzeuge



**4** Parkweg, Erschließung Tiefgarage und Vorfahrt Wohnturm



**5** Weserpromenade



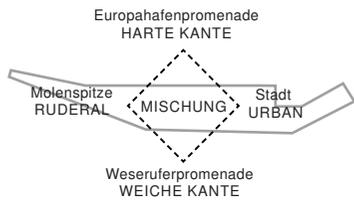
**6** Auf der Muggenburg

# Freiraum – Standorte Gehölze

Die Verteilung der Gehölze erfolgt anhand der Gradienten "ruderal" (Westen) - "urban" (Osten) sowie "harte Kante" (Norden) - "weiche Kante" (Süden). Die vorgeschlagenen Arten haben zudem einen Bezug zum Thema Wasser und Ufer. Die verschiedenen Hybridformen aus ruderal - urban - Ufer erzeugen individuelle, atmosphärisch starke Räume mit heimischen und exotischen Gehölzen, passend zur Geschichte des Ortes. Alle Gehölze sind für das zukünftige Stadtklima geeignet und ertragen sowohl Starkregen als auch Trockenperioden.



Standortgradient Gehölze :



Innenstadtbereich:

Sequenzierte Allee:  
Harte Hafenkante / gemischte Großbäume:  
Hoerneckestrasse



Charakterbäume:  
Platane (Bestand), Freemanii-Ahorn, Spitzahorn

Urbane Reihe und Platz: Gehölze mit offenen Kronen  
Stephanikirchenweide/Esplenade/Hansatorplatz



Charakterbäume: Schwarzkiefer Gleditschie Gleditschie, Schwarzkiefer

Weserpromenade -  
Ufercharakter, säulenartig



Charakterbaum:  
Silberweide "Belders"

Außenstadtbereich:

Naturnahe Weseraue

Eiche, Hainbuche  
Verwendung von gebietsseigenen,  
heimischen Gehölzen

Urbane Gehölze, Ufercharakter mit zur Stadt zunehmenden urbanen Charakter: Weserfugen und Überseeinselpark



Gruppe Ruderalcharakter: Robinie "Bessoniana" (nicht Bruchgefährdet), Sandbirke, Silberweide



Gruppe Prunus: Traubenkirsche, Vogelkirsche, Vogelkirsche "Plena"



Gruppe Dunkelgrün mit Ufercharakter: Schwarzkiefer, Italienische Erle, Sumpfpfypresse, Tupelobaum

Postindustrielle Gehölze /  
Postindustrieller Garten:  
Kellogg-Pier



Charakterbäume: Himalaya-Birke, Immergrüne Eiche

### 3.3 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 bei 8,00 m über NormalNull (NN). 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 Überseeinselpark bis 8,10 m ü. NN und 8,85 m ü. NN bei dem Hochpunkt an der Weserbiegung. Auf der Ostseite der ehemaligen Reishalle ist die neue HWS-Linie mit der bestehenden verbunden. Ob der neue Park aus Gründen der Altlastensicherung eingedeicht werden muss, wird sich bei der Vertiefung der Planung auf nachfolgenden Ebenen klären. Beide Varianten sind zeichnerisch auf den folgenden Seiten 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.

Der Hochpunkt an der Weserbiegung ist durch Objektschutz gesichert. Aufgrund der vielen angrenzenden Bestandsbauten und der Einfahrt in die Tiefgarage stellt sich eine nachträgliche Erhöhung auf 8,85 m als sehr

schwierig dar, weshalb die HWS-Linie an dieser Stelle von Anfang an auf einer Höhe von 8,85 m errichtet wird.

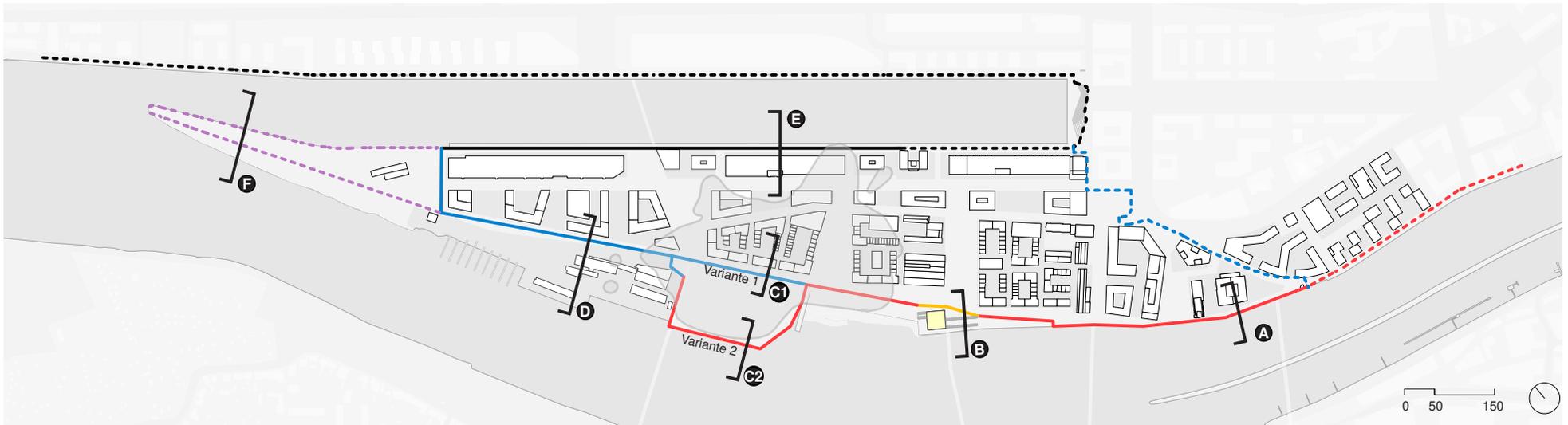
Bei einer von Ost nach West verlaufenden sukzessiven Bebauung des Areals kann der Hochwasserschutz ebenfalls abschnittsweise hergestellt werden.

Bedingung ist die Sicherstellung einer vollständigen Umschließung der neu bebauten Areale durch, vom Europahafen bis zur Weserpromenade verlaufende, HWS-Anlagen.

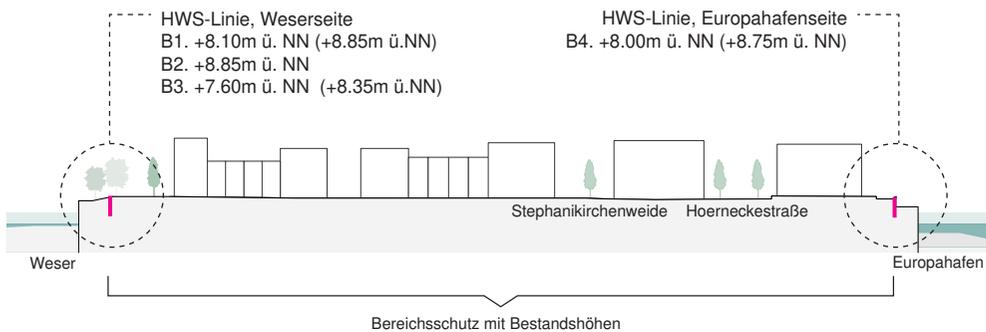
Diese werden in den Weserfugen unter Nutzung der vorhandenen oder einer neu gestalteten Topographie realisiert. Dies greift nur geringfügig in die vorhandene Topographie ein, da das Geländeniveau bereits relativ hoch liegt.

# Hochwasserschutz

## Übersicht

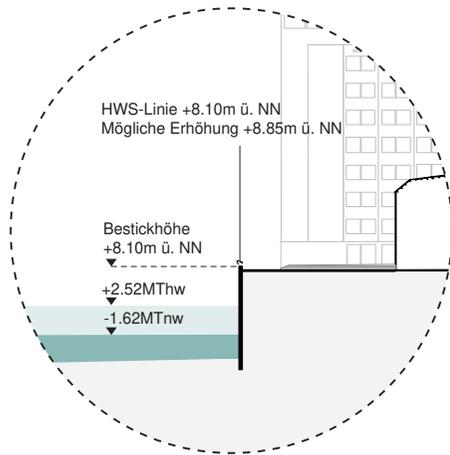


- |   |   |   |   |   |           |
|---|---|---|---|---|-----------|
| Bestickhöhe 1: +8.10m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.85m ü. NN, Mögliche Erhöhung)       | Bestickhöhe 2: +8.85m ü. NN, neue HWS-Linie   | Bestickhöhe 3: +7.60m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.35m ü. NN, Mögliche Erhöhung)       | Bestickhöhe 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) |           |

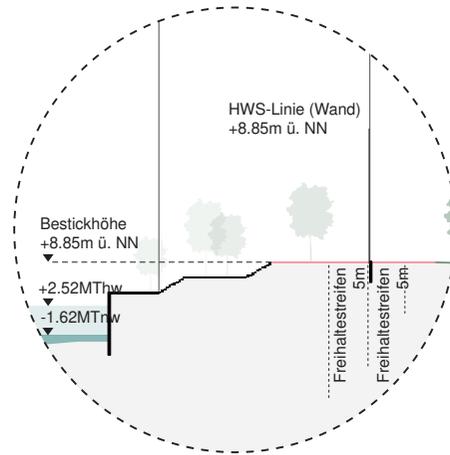


# Hochwasserschutz

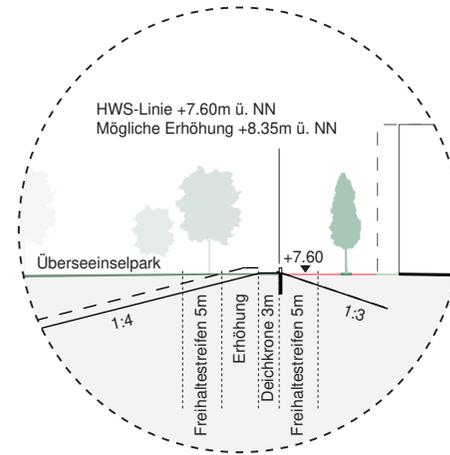
Schnitte



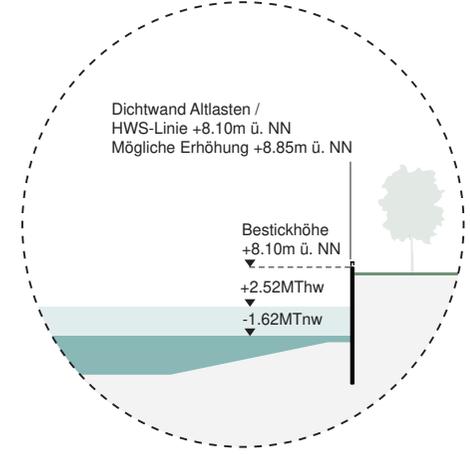
**A** Schnitt A  
Bestickhöhe 1:  
Kellogg-Silo / Reismühle  
HWS-Linie +8.10m ü. NN  
(Mögliche Erhöhung +8.85m ü. NN)



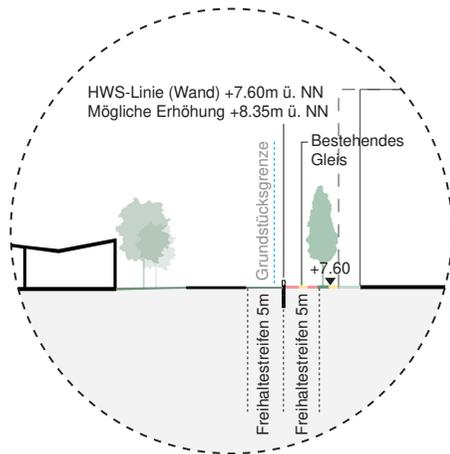
**B** Schnitt B  
Bestickhöhe 2:  
Hochpunkt an der Weserbiegung  
HWS-Linie +8.85m ü. NN



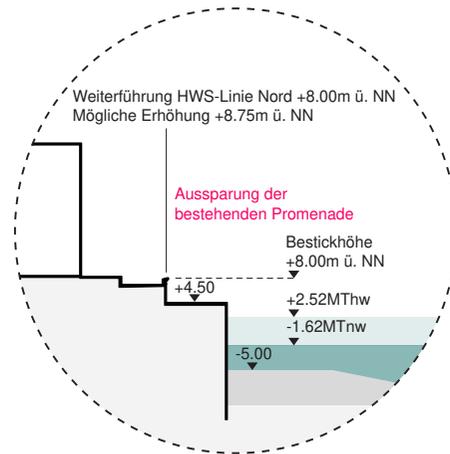
**C1** Schnitt C1 / Variante 1  
Bestickhöhe 3:  
Überseeinselpark / Landesinneres / Altlasten  
HWS-Linie +7.60 m ü. NN  
(Mögliche Erhöhung +8.35m ü. NN)



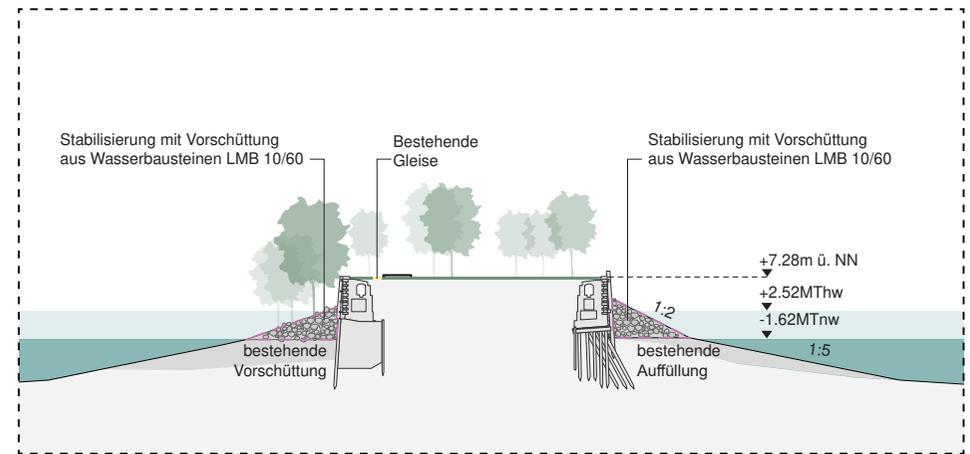
**C2** Schnitt C2 / Variante 2  
Bestickhöhe 1:  
Überseeinselpark / Weserkante / Altlasten  
HWS-Linie +8.10 m ü. NN  
(Mögliche Erhöhung +8.85m ü. NN)



**D** Schnitt D  
Bestickhöhe 3:  
Reismühle / Altlasten  
HWS-Linie +7.60m ü. NN  
(Mögliche Erhöhung +8.35m ü. NN)



**E** Schnitt E  
Bestickhöhe 4:  
Europahafen  
HWS-Linie +8.00m ü. NN  
(Mögliche Erhöhung +8.75m ü. NN)



**F** Schnitt F  
Aufschüttung Molenspitze, sofern Erhalt möglich

### 3.4 Bildungsstandort

Oberschule, Grundschule, Kindertagesstätte. Der Schulstandort bildet den Auftakt der Neubebauung der Gleisbettachse. Hier entsteht das erste Gebäude am Hansatorplatz, das auf die bauliche Entwicklung in Richtung Überseeinselspitze hinweist. Dem Gebäude kommt somit eine wichtige repräsentative Rolle für die folgende Bebauung am südlichen Europahafenrand, dem Gleisbett und in den Quartieren zu. Der Schulstandort in der Gleisachse wird ergänzt durch schulergänzende Räume für die Grund- und Oberschule wie bspw. Mensa, Fach-, Projekt- und Ganztagsräume, welche in drei Bestandsgebäuden südlich der Stephaniekirchenweide untergebracht werden. Auch die Unterbringung von stadtteilbezogenen Angeboten ist hier denkbar. Gemeinsam bilden die Neubauten für Grund- und Oberschule, die umgenutzten Bestandsgebäude sowie eine südlich angrenzende Kita den Bildungscampus der Überseeinsel. Dieser ist durch seine Lage direkt am Hansatorplatz gut an die Infrastrukturen aller Verkehrsträger angeschlossen. Das Bestandsgebäude südlich der Stephaniekirchenweide soll kurzfristig als Interims-Standort sowohl der aufwachsenden Grundschule als auch der Oberschule dienen.

<b>Kita</b>		<b>Grundschule</b>		<b>Oberschule</b>	
Lage	: Kellogg-Quartier	Lage	: Kellogg-Quartier	Lage	: Gleisbett 1
Größe insgesamt	: 6 Gruppen, ca. 1.500 m <sup>2</sup> BGF*	Größe insgesamt	: 4-zügig, Klassen 1-4, ca. 5.000 m <sup>2</sup> BGF*	Größe insgesamt	: 4-zügig, Klassen 5-10, ca. 8.100 m <sup>2</sup> BGF*
Anzahl Kinder	: ca. 120	Sporthalle	: Einfeldhalle, ca. 700 m <sup>2</sup> BGF*	Sporthalle	: Zweifeldhalle ca. 1500 m <sup>2</sup> BGF*
		Anzahl Schüler*innen	: ca. 385*	Anzahl Schüler*innen	: ca. 600*



\*Grundlage der Berechnung: Flächenstandard Grund- und Oberschule Bremen,

Vorlage für die Klassenbildung (Stand: 2016) Grundschule: Klasse 1-4,

pro Klasse 24 Schüler\*innen  
Oberschule: Klasse 5-10, pro Klasse 25 Schüler\*innen

Kita: ca. 13 m<sup>2</sup> pro Kind

## 3.5 Energiekonzept

### MACHBARKEITSSTUDIE ENERGIEKONZEPT

Für Bereiche des ehemaligen Kellogg-Areals wird aktuell im Sinne der Sektorkopplung ein zeitgemäßes, strombasiertes Wärme- und Mobilitätskonzept erstellt, welches den Anspruch hat, CO<sub>2</sub>-Emissionen auf ein Minimum zu reduzieren und gleichzeitig netzdienlich zu sein.

Die Machbarkeit des in der Abbildung auf der folgenden Seite schematisch dargestellten Energiekonzeptes wird zunächst nur für die Bauabschnitte Neu-Stephani und Kellogg-Pier untersucht.

Aussagen über die wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Übertragbarkeit des Konzeptes auf weitere Bauabschnitte der Überseeinsel werden sich erst nach Abschluss der Machbarkeitsstudie treffen lassen, was für Februar 2020 geplant ist.

### STROMERZEUGUNG-, SPEICHERUNG UND VERBRAUCH

Das Konzept sieht vor, das Lastprofil von ausgewählten Windkraftanlagen im Umkreis von 15 km sowie von Photovoltaik-Dachanlagen im Quartier zur Versorgung der

Überseeinsel mit strombasierter Wärme und E-Mobilität zu nutzen. Der dazu benötigte Strom sollte in maximalem Umfang, aber in einem technisch und wirtschaftlich verträglichen Aufwand, aus diesen Anlagen stammen und auch maximal in Echtzeit verbraucht werden.

Zum Erreichen dieses Ziels müssen unterschiedliche Speichertechnologien betrachtet und verglichen werden, um die zeitliche Verschiebung zwischen Verbrauch und Angebot auszugleichen.

### KOPPLUNG MIT MOBILITÄTSKONZEPT

Das Mobilitätskonzept sieht vor, den Pkw-Verkehr innerhalb der Quartiere auf ein Minimum zu reduzieren. In zentralen Quartiersgaragen werden ausreichend Stellplätze sowie ein Carsharing-Angebot mit Elektrofahrzeugen vorgehalten. Im Rahmen des Energiekonzeptes wird eine Vielzahl der Stellplätze in den Quartiersgaragen mit Ladeinfrastruktur und einem intelligenten Lade- und Energiemanagement ausgestattet, welches bei Bedarf stetig erweitert werden kann. Die Parkhäuser werden zudem mit großflächigen Photovoltaik-Dachanlagen versehen. Die

wirtschaftliche Umsetzbarkeit von Batteriespeichern in den Quartiersgaragen zur Steigerung des Eigenstromverbrauchs aus Photovoltaik und Windenergie sowie zur Lastspitzenkappung und Netzstabilisierung werden aktuell geprüft.

Ebenso befindet sich die Belieferung der Überseeinsel mit nachhaltig und regional produziertem Wasserstoff zur Betankung von Brennstoffzellenfahrzeugen in der Prüfung.

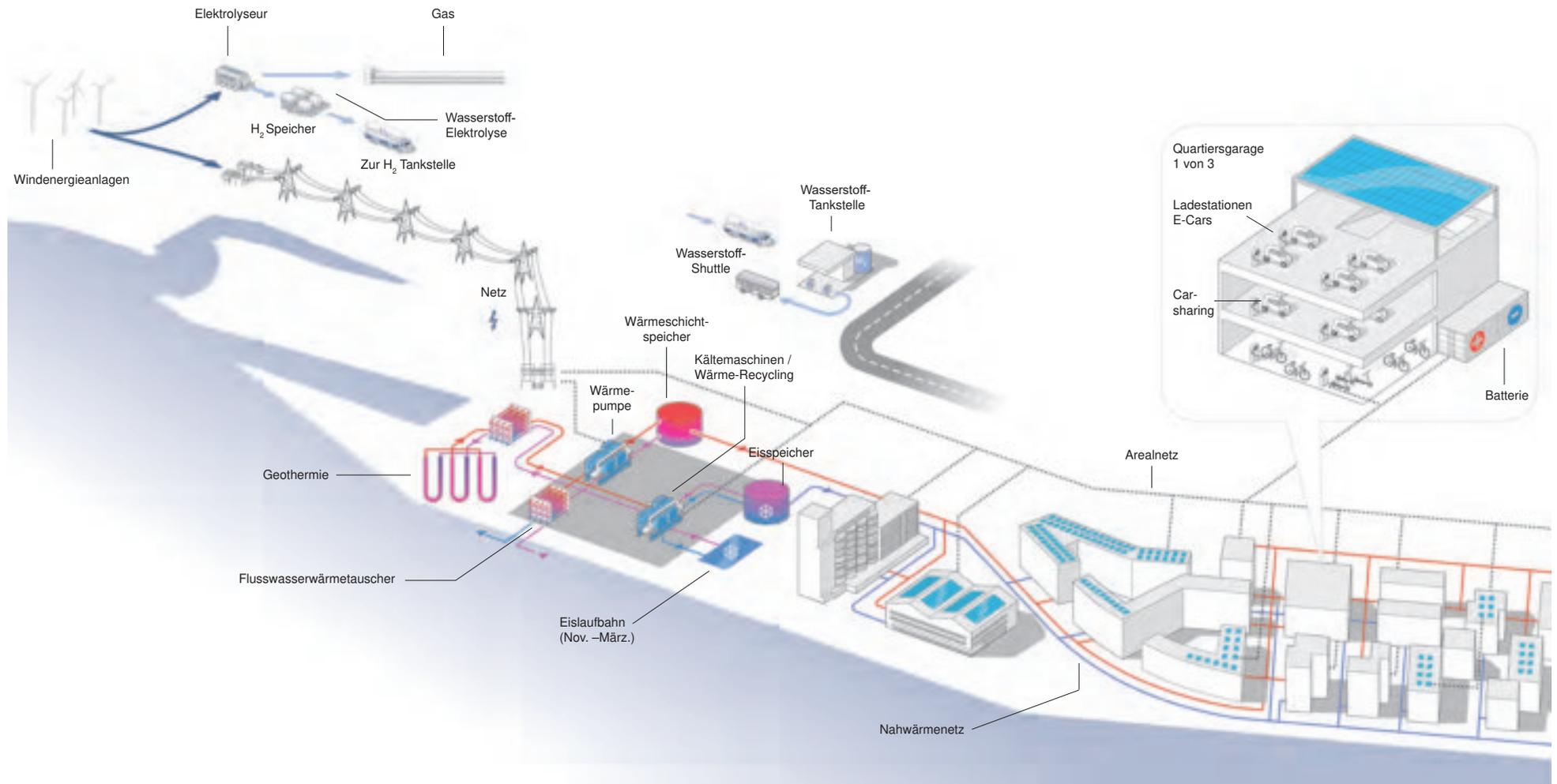
### WÄRME- UND KÄLTEVERSORGUNG

Es wird für die untersuchten Bauabschnitte ein Nahwärme- und Kältenetz ausgelegt, an welches alle Gebäude angeschlossen werden. Wärme und Kälte sollen nach Möglichkeit strombasiert durch Wärmepumpen zur Verfügung gestellt werden. Wärmepumpen sind besonders effizient da sie bis zu 75% ihrer Energie aus der Umweltwärme beziehen. Als Umwelt-Wärmequelle werden die Erschließung von Flusswasserwärme aus der Weser mittels Flusswasserwärmetauschern sowie von Erdwärme mittels Sonden untersucht. Die Wärmepumpen

und Flusswasserwärmetauscher sollen in einer Energiezentrale stehen, von wo aus Wärme- und Kälteverteilung erfolgt. Darüber hinaus ist die Integration einer stationären Eislaufbahn in das Wärme-konzept geplant. Die bei der Eisproduktion entstehende Abwärme der Kältemaschinen soll in diesem Zusammenhang im Wärmenetz recycelt werden. Das Wärme- und Kältekonzept soll nach Möglichkeit Teil des vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle geförderten Modellvorhabens Wärmenetze 4.0 werden. Ein entsprechender Antrag wurde gestellt.

# Energiekonzept

Die Darstellung zeigt ein Konzept, nach welchem die Überseeinsel sektorenübergreifend mit sauberer Energie aus regionalen Windenergie- und Photovoltaik (PV)-Dachanlagen versorgt werden kann. Das Konzept ermöglicht eine emissionsfreie und zugleich netzdienliche Versorgung eines neuen Stadtteils.



## 3.6 Umsetzung - Schritt für Schritt

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

Die Entwicklungsrichtung verläuft vom innenstadtnahen Osten hin zum gewerblich genutzten und in Teilen 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. Wichtiges Augenmerk ist dabei, dass die Bestandsbetriebe auf der Überseeinsel zu jedem Zeitpunkt uneingeschränkt erschlossen sind und in ihren Betriebsabläufen nicht beeinträchtigt werden.

Die Entwicklung startet in Teilbereichen des ehemaligen Kellogg-Areals. Den Auftakt bilden der Umbau des bestehenden Silos und der ehemaligen Reishalle zu einem Hotel und einer Markthalle. Zusätzlich entstehen in beiden Gebäuden Räume für Büronutzungen, u.a. für Start-Ups.

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 Teil eines Schulstandortes, soll frühzeitig geschehen, um zukünftigen Bewohner\*innen von Beginn an zur Verfügung zu stehen.

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

Darauf folgen die Kellogg-Höfe, das Kellogg-Quartier und die Oberschule im

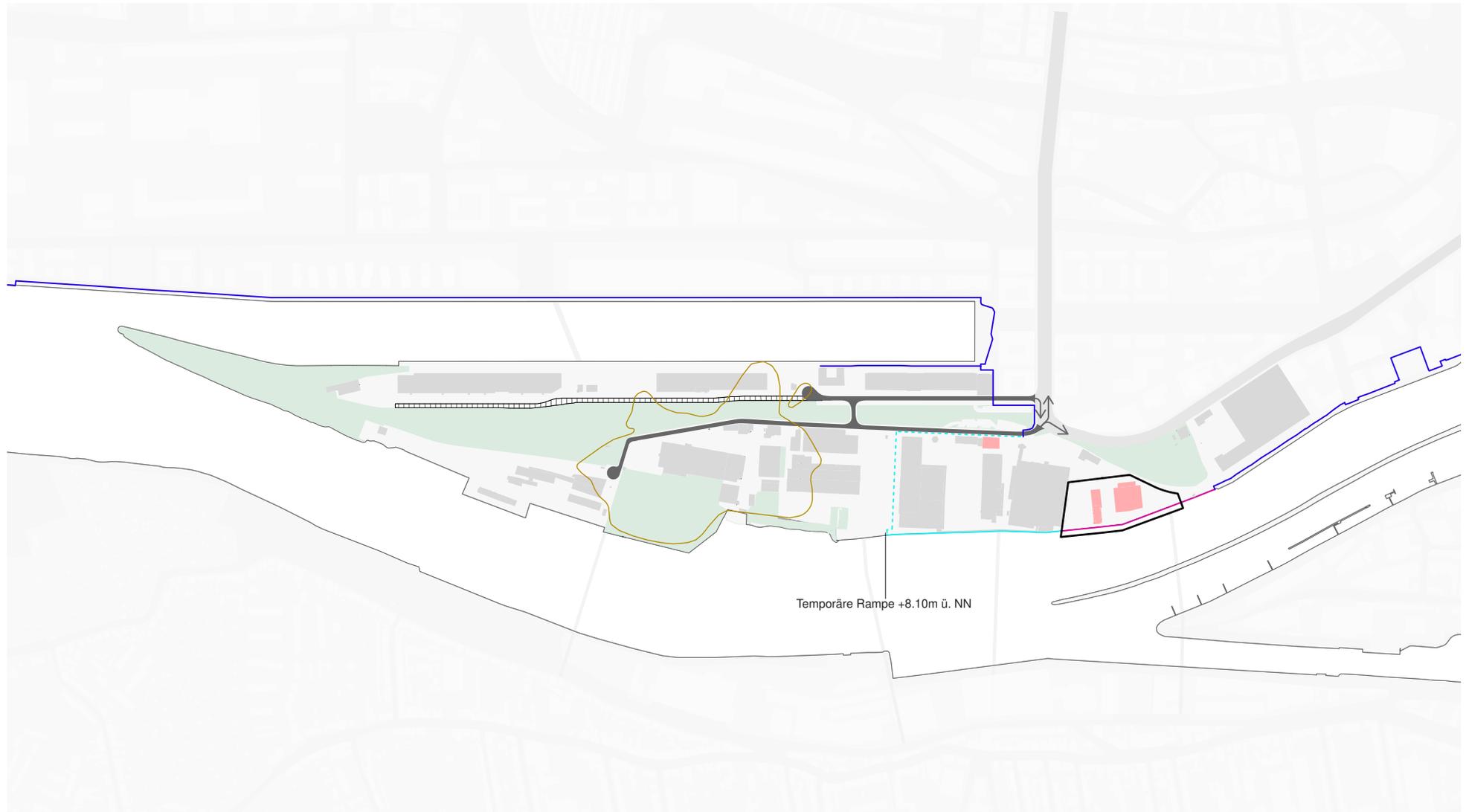
Gleisbett. Hierfür muss der Hochwasserschutz bis zur Weserfuge am Hochpunkt an der Weserbiegung hergestellt werden. Zum Schutz dieses Entwicklungsabschnittes wird in der Weserfuge ein temporärer Hochwasserschutz notwendig. Weitere Voraussetzung hierfür ist der durchgeführte Umbau des Knotenpunkts Hoerneckestraße / Auf der Muggenburg / Hansator.

In einem weiteren Schritt folgen infrastrukturelle Maßnahmen, wie die Errichtung einer Dichtwand zur Sicherung der vorhandenen Flächenkontamination, der Ausbau der Hochwasserschutzlinie und der Promenade. Darauf aufbauend können der Hochpunkt an der Weserbiegung, das Atlas-Quartier, das Gleisbett 2, das Park-Quartier, das Gleisbett 3, die Weserfugen und der Überseeinselpark unabhängig voneinander entwickelt werden.

Sobald die Hoerneckestraße aus der Erbpacht an die Stadt zurückfällt und als öffentliche Straße hergestellt werden kann, können der Schuppenstreifen und das Gleisbett 4 entwickelt werden.

# Umsetzung – Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040 – Phase 0

Umnutzung des Kellogg-Silos und der Reishalle, Einrichtung der Gemüsewerft. Umnutzung eines Teils des K-Buildings als Interims-Schulstandort. Der Hochwasserschutz entlang des Ufers wird hergestellt. Fortführung landeinwärts als temporäre Hochwasserschutzlinie. Die bestehenden Geländehöhen sind hier hoch genug um die Baufelder der Phasen 0-1 zu sichern.

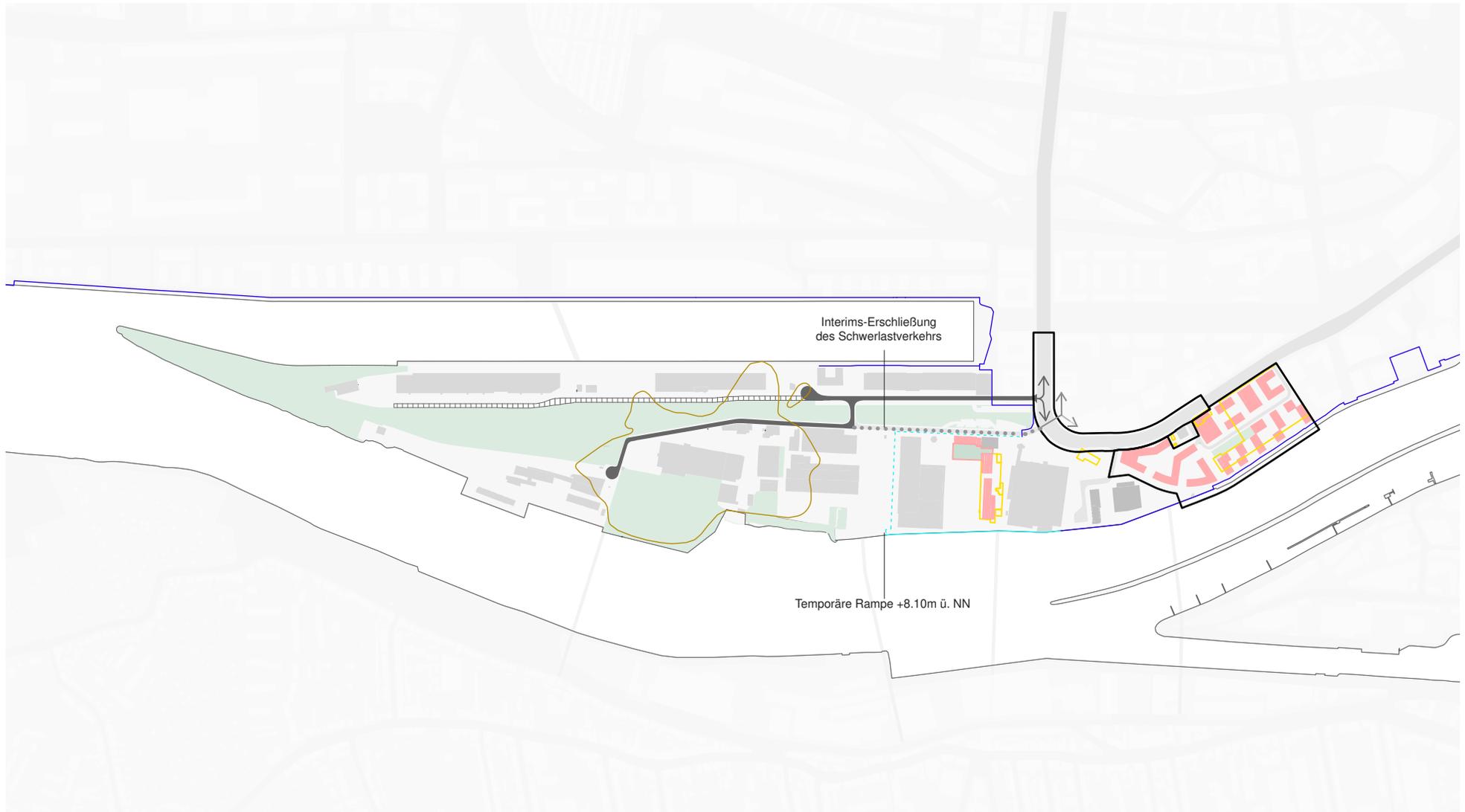


<span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> HWS-Linie (Bestand)	<span style="border: 1px dashed cyan; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> HWS-Linie (temporär, Bau)	<span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Begrenzung Bauphasen	<span style="background-color: #c8e6c9; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Grünfläche	<span style="border-bottom: 2px solid black; display: inline-block; width: 15px;"></span> Erschließung (Schwerlastverkehr)	<span style="background-color: #e0e0e0; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Erschließung (Individualverkehr)	<span style="background-color: #ffcdd2; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Gebäude (Neu bzw. Umnutzung)	<span style="border: 1px solid yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Altlast	<span style="border: 1px dotted black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße
<span style="border: 1px solid magenta; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> HWS-Linie (Neu)	<span style="border: 1px dashed cyan; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> HWS-Linie (temporär, bestehende Geländehöhe)	<span style="background-color: #e8f5e9; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Rückfallebene (Quartiersgaragen)	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-left: 1px solid black;"></span> → Ausfahrt	<span style="border-bottom: 2px dashed black; display: inline-block; width: 15px;"></span> Erschließung - privat (Schwerlastverkehr)	<span style="background-color: #e0e0e0; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Gebäude (Neu, gebaut)	<span style="background-color: #e0e0e0; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Gebäude (Bestand)	<span style="border: 1px dashed yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Dichtwand	



# Umsetzung – Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040 – Phase 1

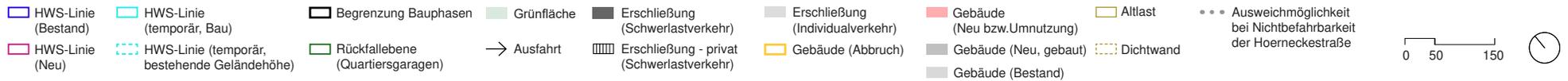
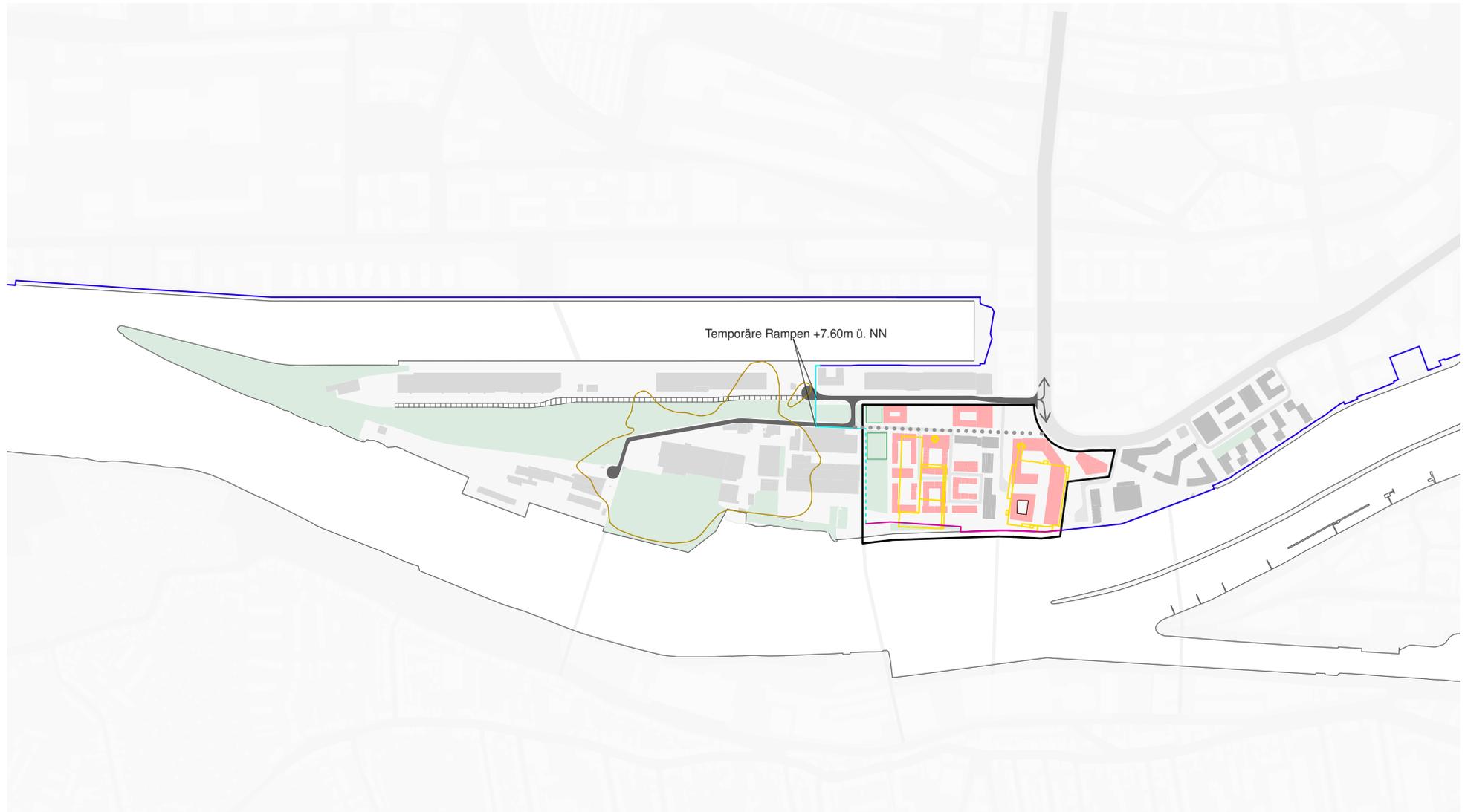
Umbau des Knotenpunktes Hansatorplatz und Realisierung des Quartiers Neu-Stephani. Umnutzung des restlichen K-Buildings als Interims-Schulstandort und eines Teils der sich anschließenden Bestands-halle als Sporthalle. Sowohl die Hoerneckestraße als auch die Stephanikirchenweide müssen wegen des Umbaus des Knotenpunktes in dieser Phase für den Schwerlastverkehr temporär befahrbar sein.



- |                     |  |                                  |            |   |                                  |                              |           |  |
|---------------------|--|----------------------------------|------------|---|----------------------------------|------------------------------|-----------|--|
| HWS-Linie (Bestand) | HWS-Linie (temporär, Bau)                    | Begrenzung Bauphasen             | Grünfläche | Erschließung (Schwerlastverkehr)          | Erschließung (Individualverkehr) | Gebäude (Neu bzw. Umnutzung) | Altlast   | Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße |
| HWS-Linie (Neu)     | HWS-Linie (temporär, bestehende Geländehöhe) | Rückfallebene (Quartiersgaragen) | Ausfahrt   | Erschließung - privat (Schwerlastverkehr) | Gebäude (Abbruch)                | Gebäude (Neu, gebaut)        | Dichtwand | 0 50 150   |
|                     |  |                                  |            |   | Gebäude (Bestand)                |                              |           |  |

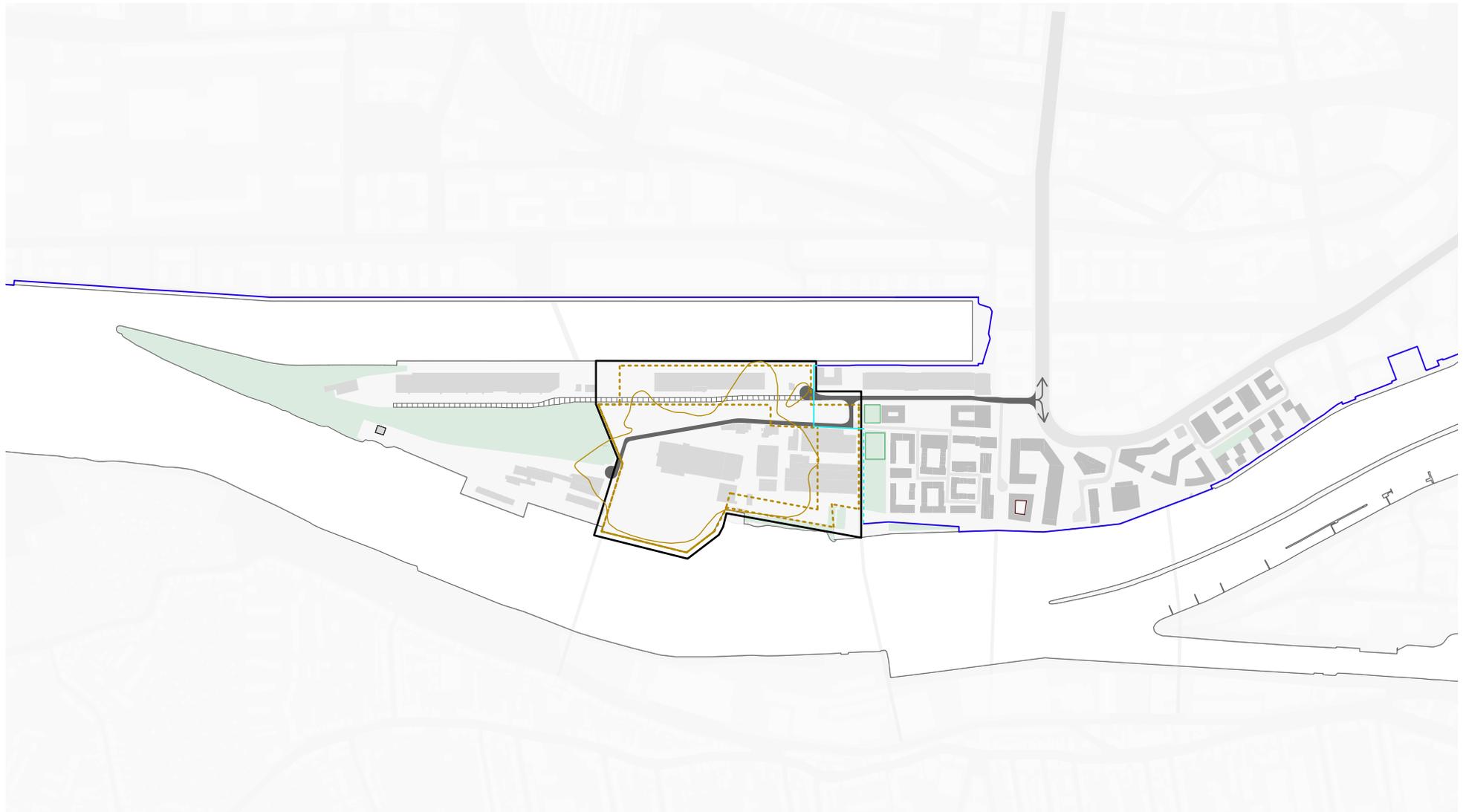
## Umsetzung – Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040 – Phase 2

Entwicklung der Bauabschnitte Gleisbett 1 mit Schulcampus, Kellogg-Höfe, Kellogg-Pier, Kellogg-Quartier samt Weserfuge. Umnutzung des Kellogg-Produktionsgebäudes 25. Einrichtung Hochwasserschutzlinie bis zur Weserfuge. Entlang der Weserfuge sind die bestehenden Geländehöhen ausreichend um den Hochwasserschutz für dieses Gebiet zu gewährleisten. Die Hochwasserschutzlinie verläuft über die Stephanikirchenweide und die Hoerneckestraße. Dort müssen temporär Rampen eingerichtet werden.



# Umsetzung – Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040 – Phase 3

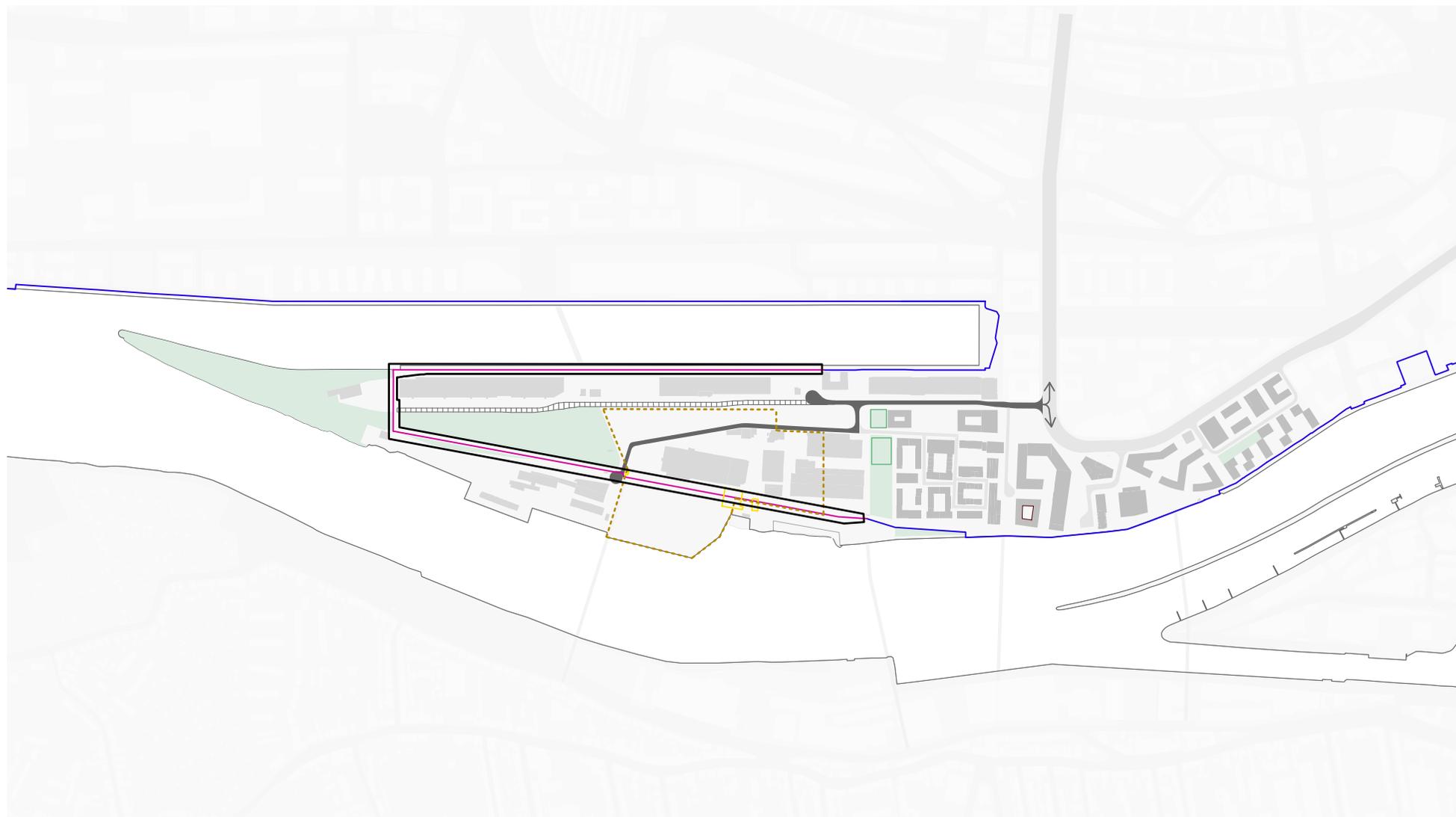
Infrastrukturelle Maßnahmen: Altlastensanierung. Herstellung einer grundstücksübergreifenden Dichtwand. Höhe der Spundwand zur Weser auf +8.10 m ü. NN. Die Erschließung des Gewerbes an der Weser erfolgt über die Hoerneckestraße und die Stephanikirchenweide.



HWS-Linie (Bestand)	HWS-Linie (temporär, Bau)	Begrenzung Bauphasen	Grünfläche	Erschließung (Schwerlastverkehr)	Erschließung (Individualverkehr)	Gebäude (Neu bzw. Umnutzung)	Altlast	Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße
HWS-Linie (Neu)	HWS-Linie (temporär, bestehende Geländehöhe)	Rückfallebene (Quartiersgaragen)	Ausfahrt	Erschließung - privat (Schwerlastverkehr)	Gebäude (Abbruch)	Gebäude (Neu, gebaut)	Dichtwand	0 50 150
						Gebäude (Bestand)		

# Umsetzung – Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040 – Phase 4

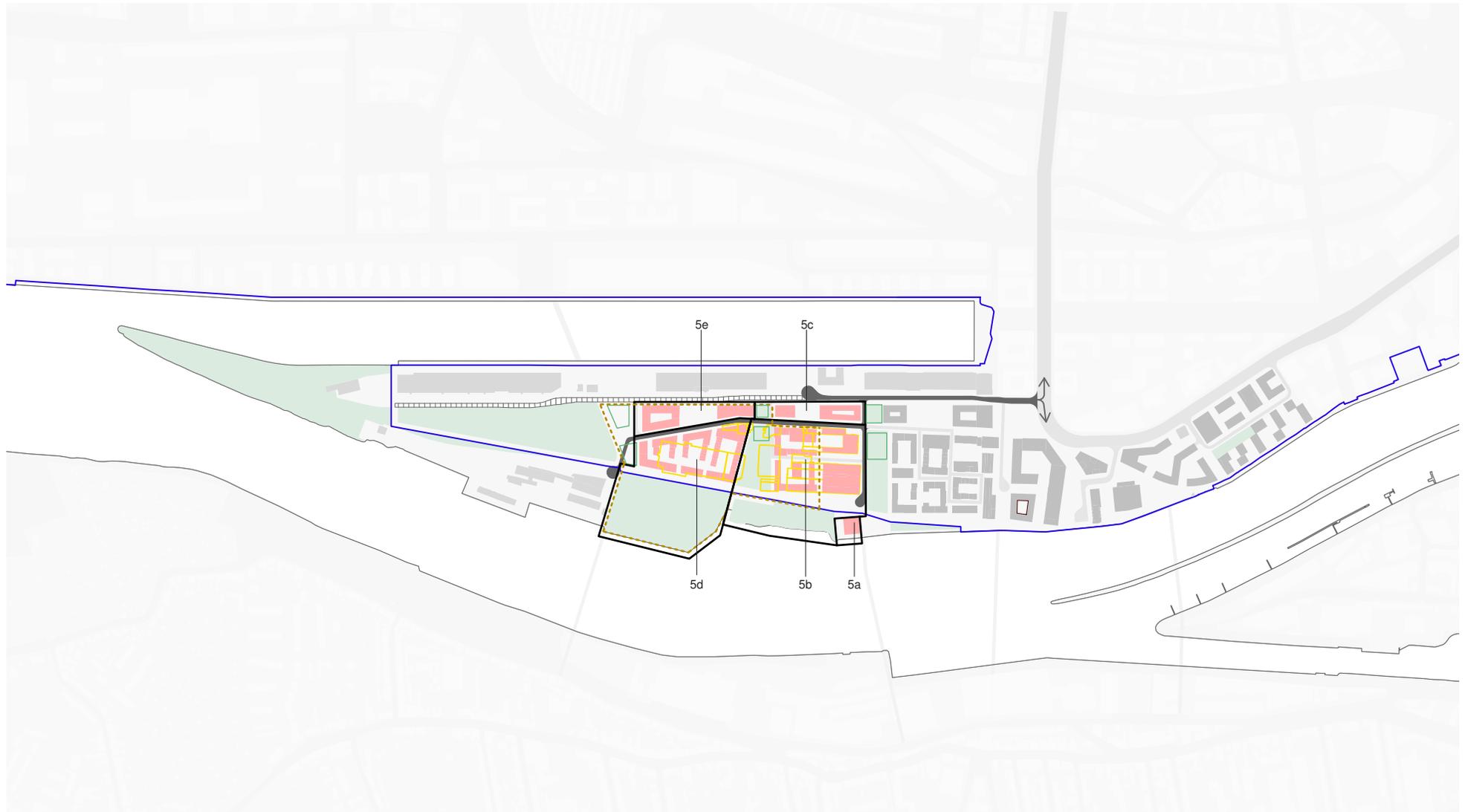
Infrastrukturelle Maßnahmen: Hochwasserschutz. Herstellung der Hochwasserschutzlinie und der Promenade.



- |                     |  |                                  |            |   |                                  |                              |           |  |
|---------------------|--|----------------------------------|------------|---|----------------------------------|------------------------------|-----------|--|
| HWS-Linie (Bestand) | HWS-Linie (temporär, Bau)                    | Begrenzung Bauphasen             | Grünfläche | Erschließung (Schwerlastverkehr)          | Erschließung (Individualverkehr) | Gebäude (Neu bzw. Umnutzung) | Altlast   | Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße |
| HWS-Linie (Neu)     | HWS-Linie (temporär, bestehende Geländehöhe) | Rückfallebene (Quartiersgaragen) | Ausfahrt   | Erschließung - privat (Schwerlastverkehr) | Gebäude (Abbruch)                | Gebäude (Neu, gebaut)        | Dichtwand | 0 50 150   |
|                     |  |                                  |            |   |                                  | Gebäude (Bestand)            |           |  |

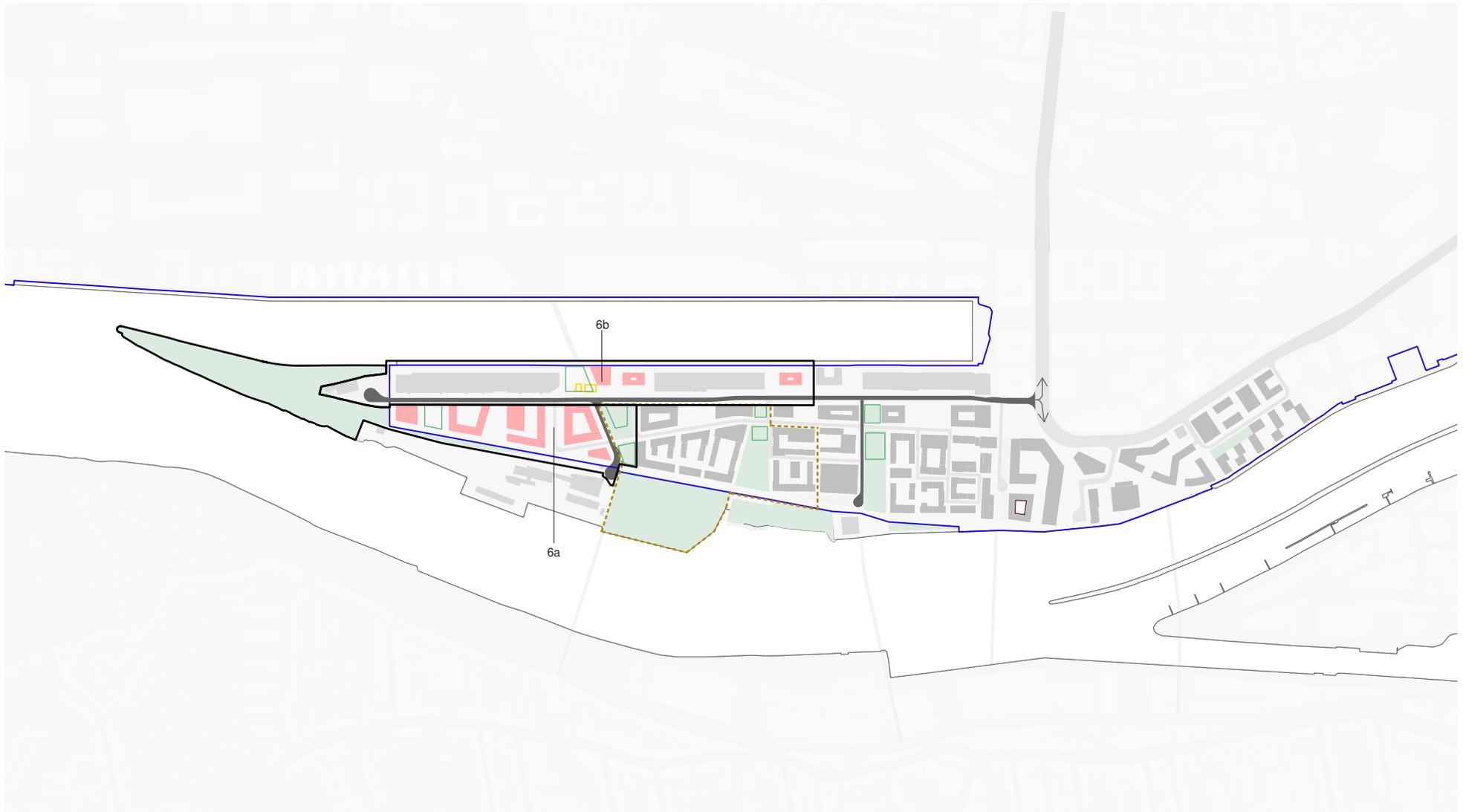
# Umsetzung – Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040 – Phase 5 a-e

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



# Umsetzung – Entwicklungsperspektiven ab 2020 bis 2040 – Phase 6 a-b

Herstellung der Hoerneckestraße als öffentliche Straße. Erschließung des Gewerbes an der Weser durch eine fugenbegleitende Straße. Unabhängige Entwicklung der Bauabschnitte: Gleisbett 4 (6a), Brückenkopf (6b), Weserfuge und Molenspitze.



## 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-Pier 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\*innen und Radfahrer\*innen, als wesentliche Akteure der Belegung 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



-- Mögliche Brückenschläge

## 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 der 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 schließt nördlich an die Weserpromenade an und integriert den bestehenden Bunker an der Straße Auf der Muggenburg, 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 Quartiersanger 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 wpd AG 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: GEWERBEHOF, WOHNHOF, WERKPASSAGE

Die Kellogg-Höfe sind ein urbanes Ensemble mit Gewerbe- und Wohnnut-

zung auf dem Footprint der ehemaligen Kellogg-Produktionsstätten, mit vergleichbarer Dichte wie das gegenüberliegende Ensemble der Zech-Gruppe am Europahafenkopf.

Das Rückgrat des Ensembles bildet das Kellogg-Produktionsgebäude 25, ein prägnantes Stahlbetonregal, welches mit neuen Wohnformen in dem tiefen Volumen, Gewerbe und Gastronomie umgenutzt werden soll. Direkt am Hansator gelegen stellen die Kellogg-Höfe mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen wie z.B. einem Brauhaus an der Weser 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. Teil des fünf- bis siebengeschossigen Ensembles ist ein elfgeschossiger Hochpunkt, der den Endpunkt der Achse des Hansators formuliert und zum Kellogg-Silo und zur Weser leitet. Das Ensemble ist durch eine Abfolge von Höfen und einer

Passage 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 Hofinnenbereich.

Das Ensemble kann bei Bedarf in mehreren Entwicklungsschritten entwickelt werden.

Die Erschließung erfolgt über den Hansatorplatz mittels einer Wohnstraße als Teil der Esplanade. Der Individualverkehr wird dort in eine Tiefgarage geführt.

# Neu-Stephani

Wohnen und Arbeiten mit Bezug zur Weser



Wohneinheiten	650 - 950*
Arbeitsplätze	600 - 900*
Spielflächenbedarf	4.250 - 6.350 m <sup>2</sup> *

\* Grundlage der Berechnung:  
 +/-20%:  
 100m<sup>2</sup> BGF pro WE in MFH  
 25m<sup>2</sup> BGF pro WE in Studentenwohnenheim  
 35m<sup>2</sup> BGF pro WE in Seniorenwohnenheim  
 40m<sup>2</sup> BGF pro Arbeitsplatz  
 10m<sup>2</sup> Spielfläche pro Wohneinheit  
 5m<sup>2</sup> Spielfläche pro Wohneinheit < 40m<sup>2</sup>



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

1 Bebauung an der Weser

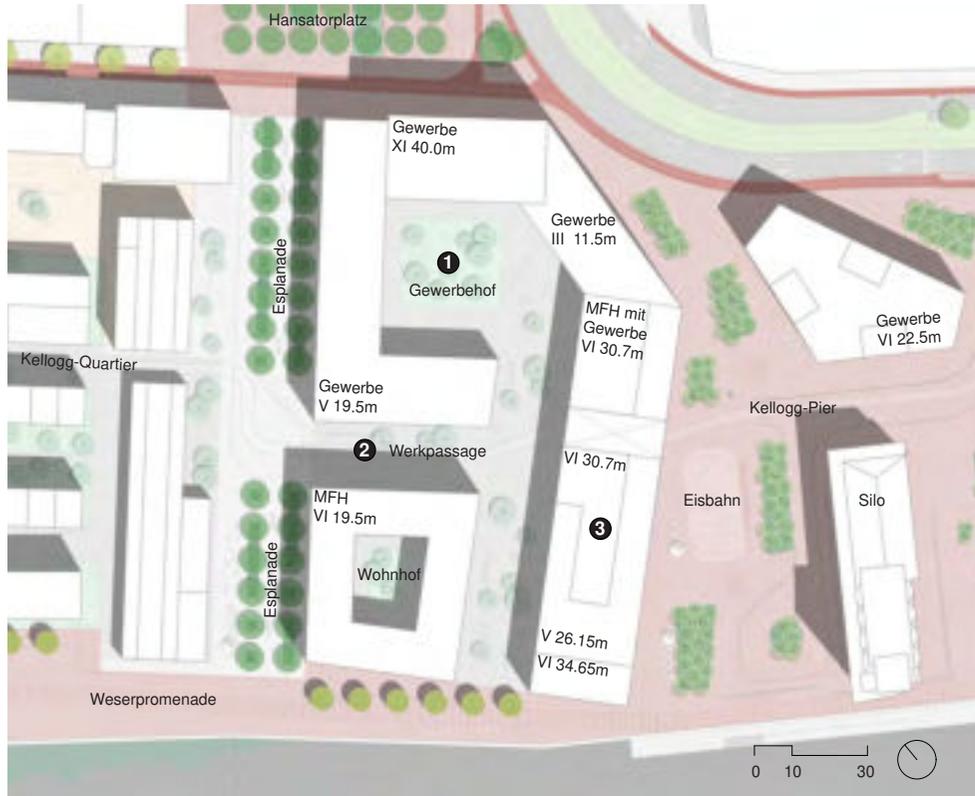


Abb.2: Carsten Lorenzen, KBNK Architekten  
 LRW Architekten, Kaiserkai, Hamburg, DE

2 Bebauung an der Weser

# Kellogg-Höfe

Gewerbehof, Wohnhof, Werkpassage



Wohneinheiten 150 - 250\*  
 Arbeitsplätze 550 - 750\*  
 Spielflächenbedarf 2000 - 2.400 m<sup>2</sup>\*

\* Grundlage der Berechnung:  
 +/-20%:  
 100m<sup>2</sup> BGF pro WE in MFH  
 25m<sup>2</sup> BGF pro WE in Studentenwohnheim  
 35m<sup>2</sup> BGF pro WE in Seniorenwohnheim  
 40m<sup>2</sup> BGF pro Arbeitsplatz  
 10m<sup>2</sup> Spielfläche pro Wohneinheit  
 5m<sup>2</sup> Spielfläche pro Wohneinheit < 40m<sup>2</sup>

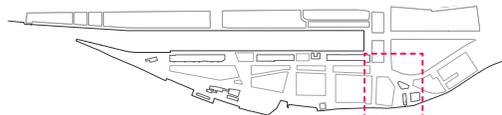


Abb.3: Fritz Höger, Chile Haus, Hamburg, DE

1 Gewerbehof



Abb.4: Hackesche Höfe, Berlin, DE

2 Werkpassage



Abb.5: Innenräume Kellogg-Produktionsgebäude 25, Bremen, DE

3 Ausbaufähiges Wohn- und Werkregal

## 4.2 Kellogg-Silo, Reishalle und Gemüsewerft

**EIN EMOTIONALER ORT IM WANDEL**  
Das bestehende Silo auf dem ehemaligen Kellogg-Areal sowie die benachbarte ehemalige Reishalle 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 Kellogg-Silos zu einem Hotel und der Reishalle zu einer Markthalle und Büro verwandeln den Ort in ein für Bremen einzigartiges Ziel an der Weser. Die Erdgeschosszonen der beiden Gebäude öffnen sich den Besucher\*innen mit einem Bio-Supermarkt sowie verschiedenen gastronomischen Angeboten mit Terrassen zur Weser. 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 bevorzugen. 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

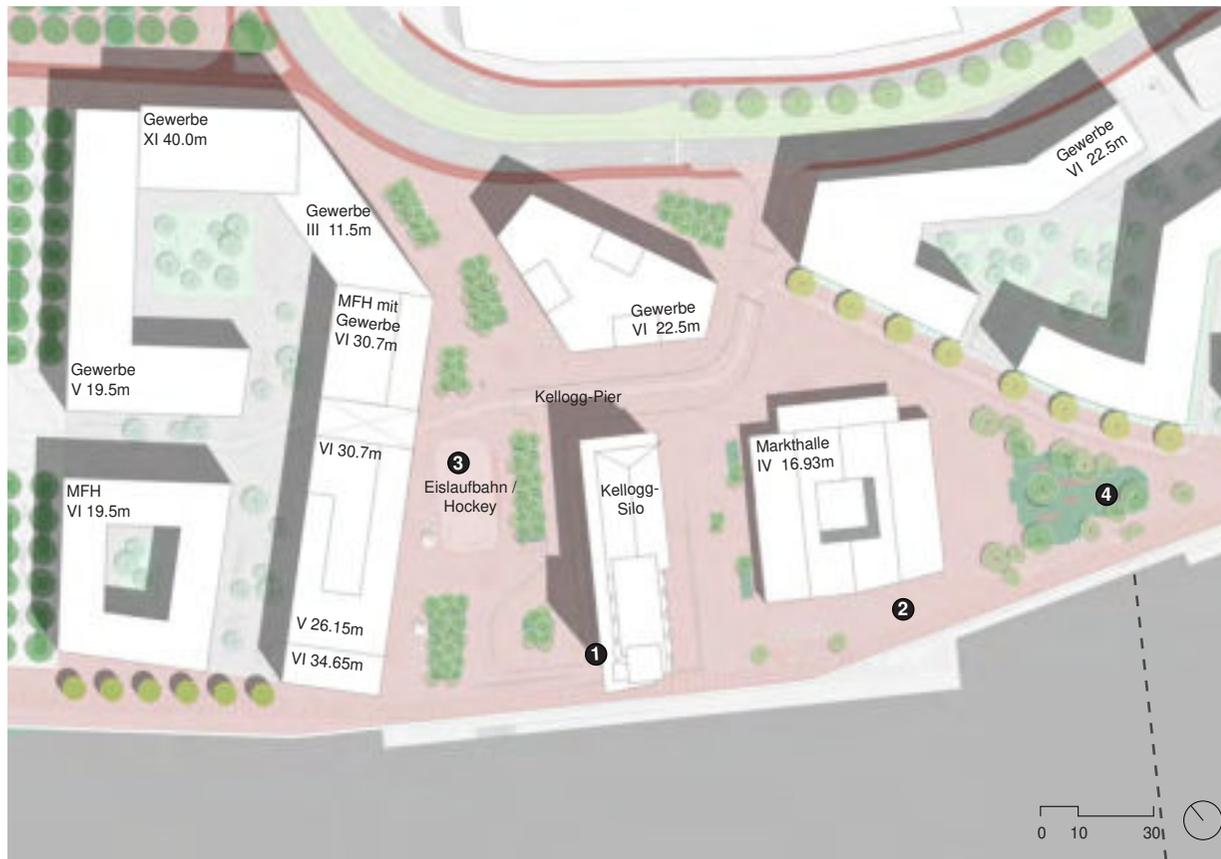
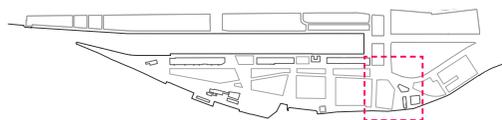


Abb.1: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE  
**1** Kellogg-Silo mit Hotelnutzung



Abb.2: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE  
**2** Markthalle an der Weserpromenade  
**3** Eislaufbahn / Hockey  
**4** Urban Gardening und Biergarten



## 4.3 Schuppen, Gleisbett, Weser-Quartiere

### SCHUPPEN

Die am Europahafen stehenden Bestandschuppen 2, 4 und 6 sind wichtige Zeugen der Hafengeschichte Bremens. Für die Entwicklung der Überseeinsel sind sie charakterbildende Identitätsträger des Ortes und geben den Neubauentwicklungen Halt und Orientierung.

Die kräftige Bebauung der Bestandschuppen soll nicht geschwächt werden, sondern lediglich durch einen Neubau am Brückenkopf der Brücke über das Hafenbecken und durch einen Neubau neben dem Krahnhaus ergänzt werden..

### 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, präsenste 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 Sporthalle beinhalten. Das Ende des Gleisbettes bildet ein siebengeschossiger Baukörper, welcher den Übergang in den Grünraum an der Molenspitze bildet. 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 Belebung 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 gemischte Bautypologien vorgeschlagen. Kompakte Blöcke und bis zu achtgeschossige hohe Häuser vermitteln zwischen den Bestandsschuppen und den Quartieren. Neben den vielen Gewerbeflächen, werden im Gleisbett 4, gegenüber von Schuppen 6, geschützte Geschosswohnungen entstehen.

### WESER-QUARTIERE

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 ungewöhnliche 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.

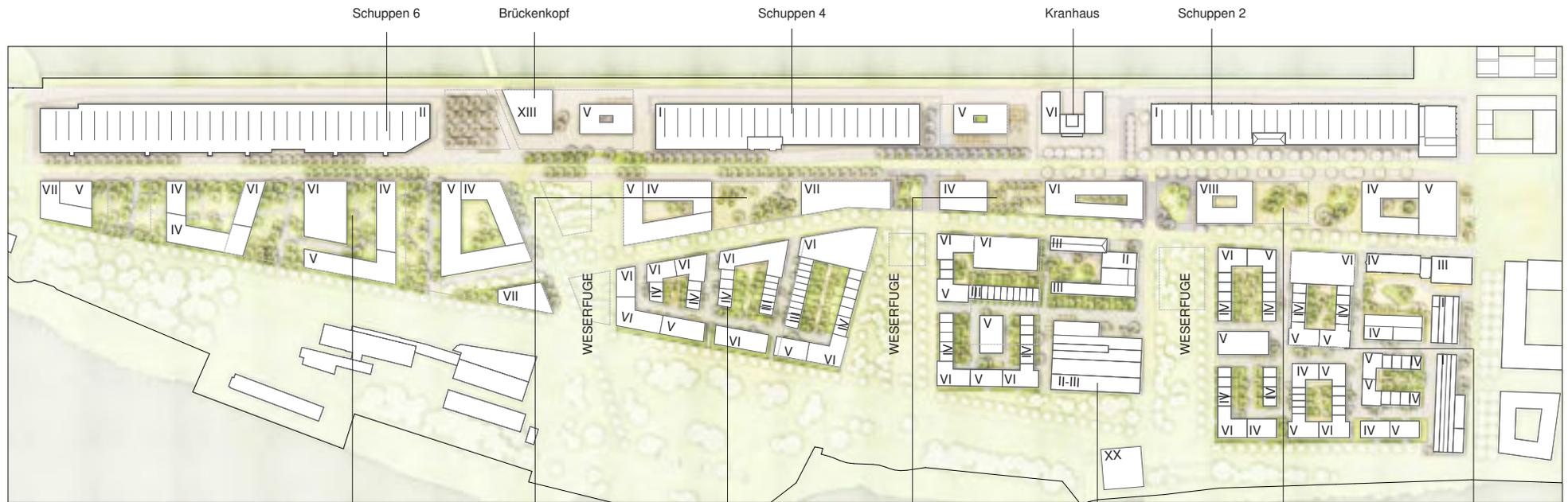
In Summe entsteht ein Portfolio verschiedener Wohnungsgrößen, -typologien und -formen: Neben Geschosswohnungsbauten bilden Adaptionen und Varianten des Altbremer Haustypus', sowohl als Einfamilien-, aber auch als gestapeltes Reihenhaus, einen Schwerpunkt. Gemeinschaftliche Wohnformen lassen sich leicht 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 Kompo-

nenten 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 Straßenraum ermöglicht, welche in den Quartieren den Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen vorbehalten ist. 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 präsenste 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 Schuppen, Gleisbett und Quartiere



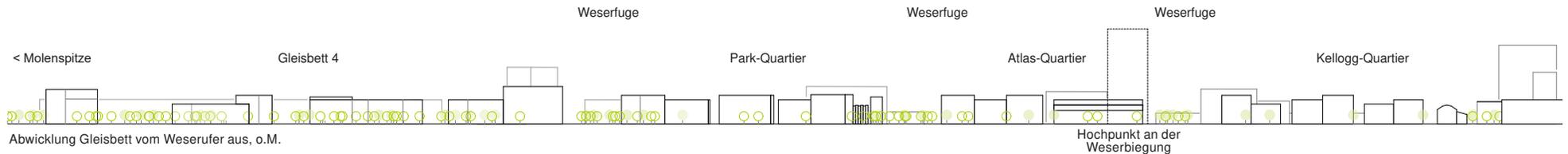
Lageplan Schuppen, Gleisbett + Quartiere o.M.

\*Grundlage der Berechnung  
 +20%:  
 100m² BGF pro WE MFH  
 100m² BGF pro RH  
 40m² BGF pro Arbeitsplatz  
 10m² Spielfläche pro Wohneinheit

Gleisbett 4	Gleisbett 3	Park-Quartier	Gleisbett 2	Atlas-Quartier	Gleisbett 1	Kellogg-Quartier
Wohneinheiten 275	Wohneinheiten 170	Wohneinheiten 275	Wohneinheiten 50	Wohneinheiten 190	Wohneinheiten 85	Wohneinheiten 330
Arbeitsplätze 425	Arbeitsplätze 95	Arbeitsplätze 120	Arbeitsplätze 60	Arbeitsplätze 200	Arbeitsplätze 30	Arbeitsplätze 180
Spielflächenbedarf 2.750m²	Spielflächenbedarf 1.800m²	Spielflächenbedarf 2.900m²	Spielflächenbedarf 500m²	Spielflächenbedarf 1.900m²	Spielflächenbedarf 850m²	Spielflächenbedarf 3.300m²



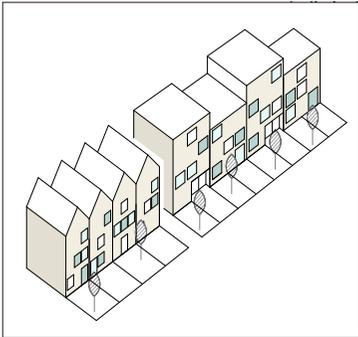
Längsschnitt Gleisbett, o.M.



Abwicklung Gleisbett vom Weserufer aus, o.M.

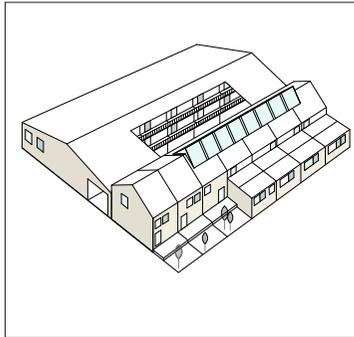
# Quartiere

Freiräumlich-städtebauliche Situationen und Typologien



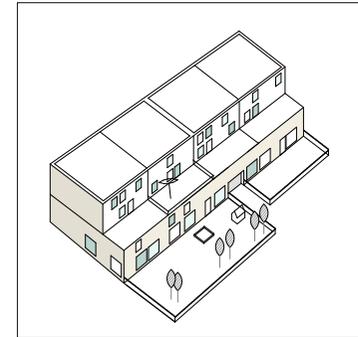
## Typus REIHENHÄUSER

- Einfamilienhäuser
- gestapelte Reihen-  
häuser als Mehr-  
familienwohnung
- private Gärten



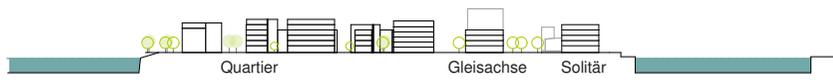
## Typus UMNUTZUNG BESTAND

- Anknüpfung an den historischen Kontext
- Potential für neue und gemeinschaftliche Wohnformen oder Gewerbenutzung (zum Beispiel: Start-up)

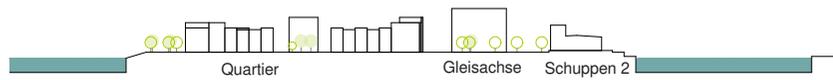


## Typus GEMISCHTE NUTZUNG

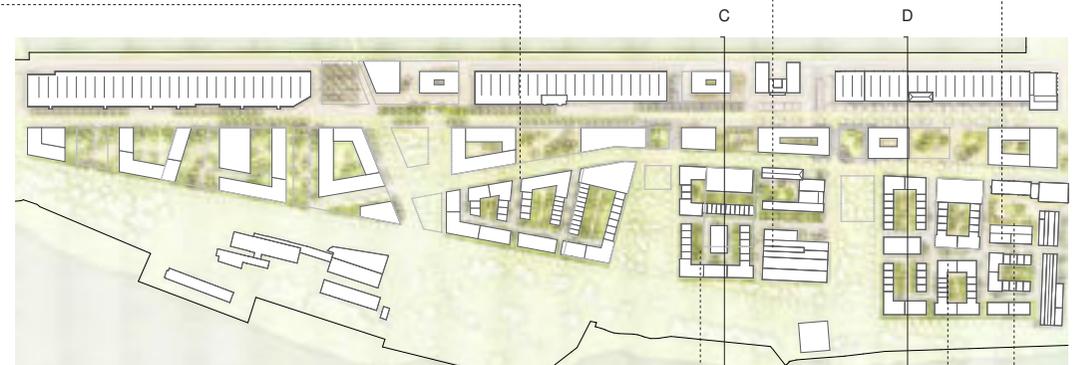
- Vermittler zwischen Wohnen und Kita
- Kita als Teil des Schul-campus
- Geschosswohnungen in den Obergeschossen



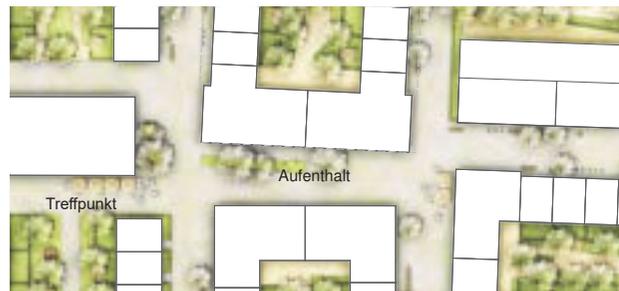
Querschnitt C, Atlas-Quartier, o.M.



Querschnitt D, Kellogg-Quartier, o.M.



Leitbild private Gärten



Leitbild Quartiersanger



Leitbild Schulhof

# Beispiel: Kellogg-Quartier

durchmischt und familienfreundlich



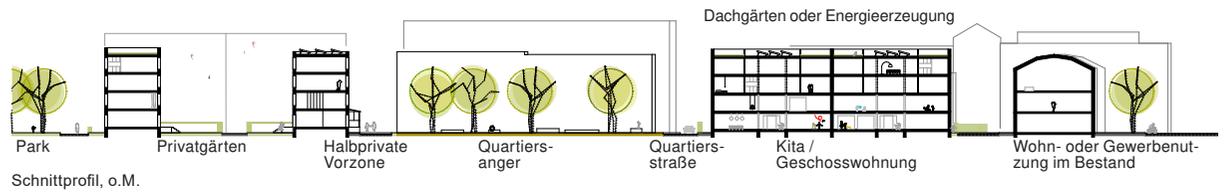
Abb.1: 't Groen Kwartier, Antwerpen, Belgien  
Mehrfamilienhaus



Abb.2: 't Groen Kwartier, Antwerpen, Belgien  
Reihenhaus



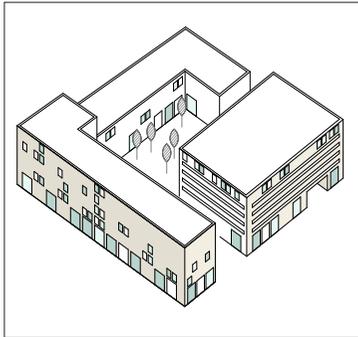
Lageplan Kellogg-Quartier, o.M.



Schnittprofil, o.M.

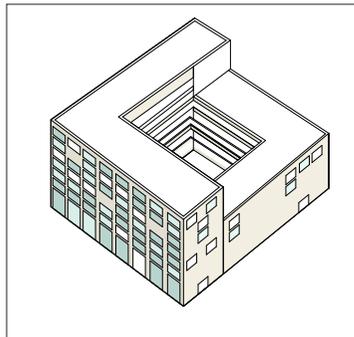
# Gleisbett - und Schuppenachse

Freiräumlich-städtebauliche Situationen und Typologien



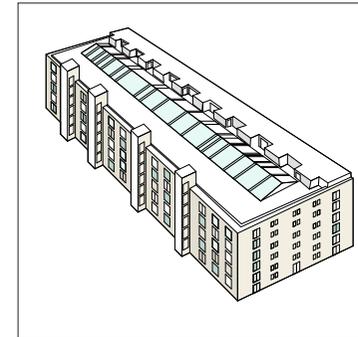
Typus  
U - GEBÄUDE

- offene Blockstrukturen
- Geschosswohnungsbau und Quartiersgarage
- Zusammenspiel von Freiraum und Bautypologie
- geschütztes Wohnen



Typus  
HOFHAUS

- Vermittler zwischen Blockstrukturen und Solitären
- Wohnen und Gewerbe
- privater Innenhof
- zentrifugal gerichtete Nutzungseinheiten

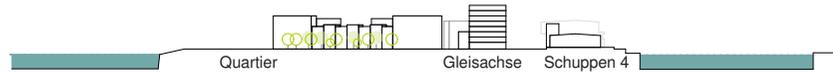


Typus  
NEUER SCHUPPEN

- städtebaulicher Partner für Bestandsschuppen
- Potential für neue und gemeinschaftliche Wohnformen
- Clusterwohnen



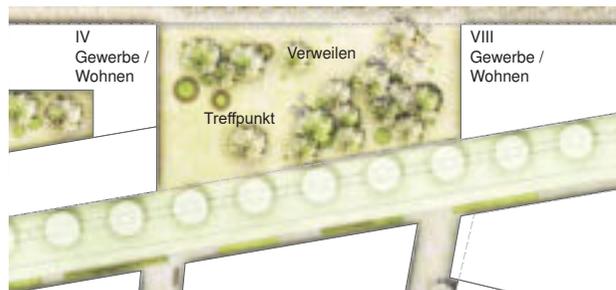
Querschnitt A, Gleisbett 4, o.M.



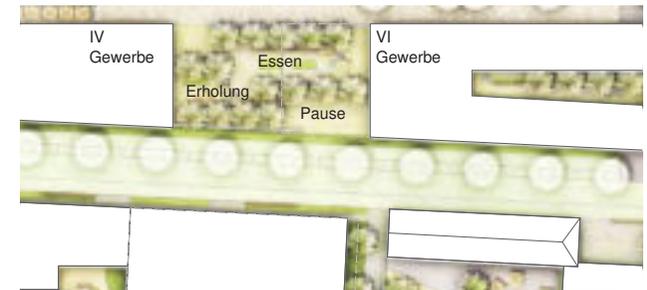
Querschnitt B, Park-Quartier, o.M.



Gleisbett 4: Leitbild Birkenwald



Gleisbett 3: Leitbild Stadtwohnzimmer



Gleisbett 2: Leitbild grüner Pausenraum

## 5. Ausblick

Mit vorliegendem Endbericht findet die städtebauliche Rahmenplanung für die Überseeinsel ihren Abschluss. Sie stellt den Ausgangspunkt für weitere Planungen auf verschiedenen Ebenen dar. So dient die grobe Nutzungs- und Erschließungsstruktur als Grundlage für die Änderung des Flächennutzungsplanes für diesen Bereich.

Zudem werden die verschiedenen Fachplanungen weiterhin vertiefend bearbeitet, um eine Umsetzbarkeit des städtebaulichen Konzeptes zu gewährleisten. Dies gilt u.a. für die weiteren notwendigen Untersuchungen hinsichtlich der Sicherung der großräumigen Bodenkontamination, das weitere Vorgehen zur Umsetzung des Hochwasserschutzes, die Umsetzung der Brückenplanung über den Europahafen, die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Standortfindung eines Brückenstandortes zur Querung der Weser und die Ausarbeitung der Erschließungsplanung.

Die Rahmenplanung wird des Weiteren Grundlage für vertiefende Quartiersplanungen werden, beginnend im Bereich Neu-Stephani, der als erster größerer

Baustein entwickelt werden soll. Diese Quartiersplanungen werden wiederum jeweils Grundlage für eine verbindliche Bauleitplanung.

In den Quartiersplanungen werden die bisher nur überschlägig dargestellten Planungen weiter ausgearbeitet, dazu gehören eine Überprüfung der Typologien, Nutzungen und Dichten, die Integration einer Verkehrsvorplanung (Erschließungsplanung), die Darstellung öffentlicher und privater Verkehrs- und Grünräume sowie die Spezifizierung möglicher Nutzungen. Parallel zur Erarbeitung einer ersten Quartiersplanung steht zeitnah die Umsetzung des mehrfach beschriebenen 1. Bausteins zur Umnutzung des Kellogg-Silos, der ehemaligen Reishalle sowie des sog. K-Buildings als möglichen Interims-Schulstandort an. Entsprechend der Darstellung der Umsetzungsschritte in Kapitel 3.6 ist die Umgestaltung des Knotenpunktes Hoerneckestraße / Auf der Muggenburg / Hansator eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung der Quartiere westlich von Neu-Stephani.

## 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: Hochpunkt an der Weserbiegung, Bremen, Deutschland  
© SMAQ
- Abb. 4: Hansatorplatz, Bremen, Deutschland  
© SMAQ
- Abb. 5: Kellogg-Pier: Kellogg-Silo und Produktionsgebäude 25, Bremen, Deutschland  
© SMAQ

### 3. STADTQUARTIER ZWISCHEN HAFEN UND WESER

- Abb. 1: Schuppen 6, Bremen, Deutschland  
© Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- Abb. 2: Kellogg-Silo und Reishalle, Bremen, Deutschland  
© DMAA
- Abb. 3: Kellogg-Produktionsgebäude 25, Bremen, DE  
© Archivbild

#### 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: Beispielbilder für räumliche Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes  
© CC0

Abb.7: Mobilitätsstation  
© ARGUS 2019

#### 3.2 FREIRAUMSTRUKTUR

- Abb.1: Überseestadt, Bremen, Deutschland  
Vogt Landschaftsarchitekten  
© MANMADELAND, 06 April 2016
- Abb.2: Park am Gleisdreieck, Berlin, Deutschland  
Atelier Loidl  
© MANMADELAND, 06 April 2016
- Abb. 3: Atelier LOIDL, Siegen, DE  
© Leonard Grosch
- Abb. 4: Nordhafen, Kopenhagen, Dänemark  
Cobe.dk  
© MANMADELAND, 26 August 2016
- Abb. 5: Papirøen Insel, Kopenhagen, Dänemark  
Cobe.dk  
© CC-BY-SA-2.0, "København - Papirøen Insel (30999102355)", Fred Romero, 9. August 2016
- Abb. 6: Rives de Saône, Lyon, Frankreich  
Ilex paysage+urbanisme  
© Erick SAILLET
- Abb.7: Bahia de Cadiz, Spanien  
ACTA Algaida Path  
© ACTA
- Abb. 8: Schöneberger Südgelände Park, Berlin, Deutschland  
Gruppe Odious  
© CC-BY-SA-4.0, "Weg durch Südgelände Berlin" von Frawy, 29. April 2017
- Abb. 9: Park am Gleisdreieck, Berlin, Deutschland  
Atelier Loidl  
© CC-BY-SA-3.0 "Park am Gleisdreieck (Ostpark) 19", Leonhard Schulz, 3. September 2011
- Abb. 10: Sugar Beach, Toronto, Kanada  
Claude Cormier + Associés  
© Industryous Photography

- Abb. 11: LGA Schwäbisch Gmünd 2014, Schwäbisch Gmünd, Deutschland  
A24 Landschaft  
© Hanns Joosten, 2014
- Abb. 12: Mariahilfer Straße, Wien, Österreich  
Bureau B+B urbanism and landscape architecture in Zusammenarbeit mit  
Orso-Pitro  
© Frederica Rijkenberg
- Abb. 13: 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. 14: Geschäftshaus Elsässertor, Basel, Schweiz  
Vogt Landschaftsarchitekten  
© Christian Vogt

#### 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: Innenräume Kellogg-Produktionsgebäude 25, Bremen, Deutschland  
© SMAQ, 13. Mai 2019

##### 4.2 SCHUPPEN, GLEISBETT, WESER-QUARTIERE

- Abb. 1,2: t' Groen Kwartier, Antwerpen, Belgien  
© gruppeomp Architektengesellschaft mbH

## 7. 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