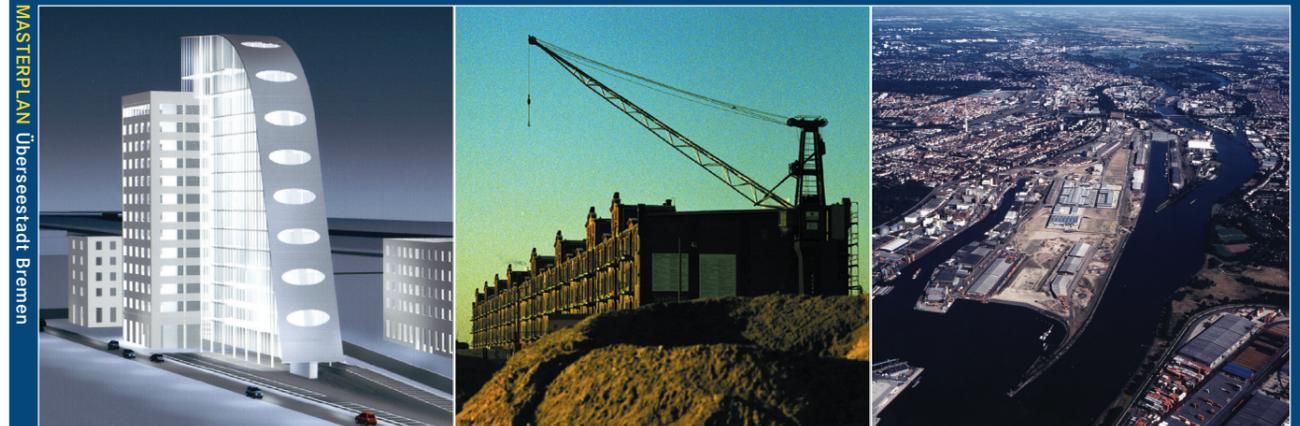


MASTERPLAN



MASTERPLAN Überseestadt Bremen

Überseestadt Bremen

Standort der Möglichkeiten

b:ig Überseestadt GmbH
Ein Unternehmen der Bremer Investitions-Gesellschaft mbH

Kontorhaus am Markt
Langenstraße 2-4
(Eingang Stintbrücke 1)
28195 Bremen
www.ueberseestadt-bremen.de

MASTERPLAN

Überseestadt Bremen

Standort der Möglichkeiten



Zeichnung: Peter Wels

Vorwort

Mit der Lage am Fluss verfügt Bremen über einen gewaltigen Standortvorteil. Über Jahrhunderte geprägt durch Schifffahrt und Handel, konnte sich die Hansestadt zur führenden Wirtschaftsmetropole im Nordwesten Deutschlands entwickeln. Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen aber geändert: Im Seeverkehr konzentriert sich das Geschäft auf die Containerfracht, landeinwärts gelegene Hafenanlagen haben vielfach ihre Funktion verloren. So auch die Alten Hafendreiecke rechts der Weser, in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bremer Innenstadt. Diesen Wandel begreifen wir als Chance und Herausforderung: Mit der „Überseestadt Bremen“ entwickeln wir einen neuen Stadtteil, bewahren vorhandene Wirtschaftsstrukturen und sorgen zugleich für die Entfaltung neuer Möglichkeiten. Der vorliegende Masterplan bildet den Rahmen dafür. Mit erheblichem Engagement der öffentlichen Hand schaffen wir die Voraussetzungen, damit private Investoren die Überseestadt als langfristig attraktiven und profitablen Standort akzeptieren. Neue Infrastrukturen sorgen für

den unmittelbaren Übergang zum historischen Zentrum der Hansestadt, am Ufer der Weser werden architektonisch herausragende Bauten entstehen. Das schon vorhandene, private Engagement zeigt uns, dass wir mit diesem Plan auf dem richtigen Weg sind. Zu den europaweit größten Projekten dieser Art zählend, braucht die Gestaltung der Überseestadt aber einen langen Atem: Wir erwarten, dass erst im Jahr 2020 alle Flächen vermarktet sind und sich die Wirkung des neuen Stadtteils voll entfalten kann. Bis dahin werden wir die Vision kontinuierlich weiterentwickeln. Daran mitzuwirken, lade ich Sie auf diesem Wege herzlich ein.

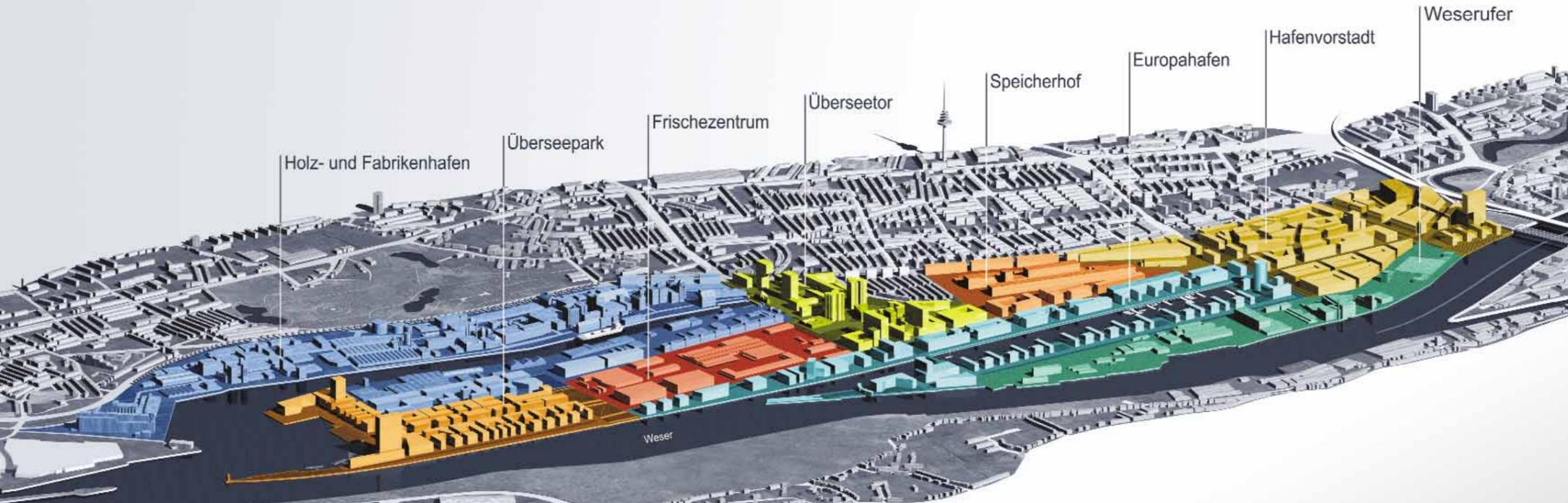
Bürgermeister Hartmut Perschau

Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen



1. Grundlagen	
1.1 Der Masterplan	2
1.2 Das Planungsgebiet	2-3
2. Anlass und Ziel	
2.1 Entwicklungsgeschichte	4-5
2.2 Wirtschaftsstrukturelle Bedeutung	6-7
2.3 Innergebietliche Gliederung und Orientierung	8-9
3. Leitbilder für die Entwicklung	
3.1 Integration in die Stadt	10
3.2 Sichtlinien	11
3.3 Städtebauliche Struktur und öffentlicher Raum	12-13
3.4 Nutzungsstruktur und Verteilung	14-15
3.5 Quartiere	16-25
4. Flächenbezogene Rahmenbedingungen	
4.1 Eigentumsverhältnisse	26
4.2 Flächenbilanz	27
5. Infrastrukturen	
5.1 Verkehr (Individualverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußwegeverbindungen)	28-29
5.2 Grün- und Freiflächen	30-34
5.3 Hochwasserschutz	35
5.4 Ver- und Entsorgung	35
6. Umweltbedingungen	
6.1 Lärmbelastungen	36
6.2 Geruchsbelastungen	36
6.3 Luftschadstoffe	37
6.4 Altlasten	37





1.1 Der Masterplan

Auf dem Gebiet der alten Hafenreviere rechts der Weser in Bremen soll unter dem Leitbegriff „Überseestadt“ ein neuer Stadtteil entwickelt werden.

Grundlage ist die im Jahre 2000 durch den Bremer Senat und die Bürgerschaft beschlossene „Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen“.

Der Masterplan, bestehend aus Texten, Plänen, Schaubildern und Modellen ist eine wesentliche Planungsgrundlage. Er ist ein anpassungsfähiges und fortschreibungsfähiges Instrument, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess durch städtebauliche Konzepte, Bebauungspläne und vorhabenbezogene Bebauungspläne konkretisiert wird.

Der Masterplan formuliert das städtebauliche Entwicklungskonzept für die Umwandlung der Hafenreviere rechts der Weser. Er ist ein Instrument der informellen Planung.

Das Planwerk drückt als „Sonstige städtebauliche Planung“ nach § 1(5) Nummer 10 BauGB die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Bremens für die auf einen längerfristigen Zeitraum angelegte Entwicklung der Überseestadt aus.

Die Überseestadt soll zu einem modernen Dienstleistungs- und Gewerbestandort entwickelt werden. Wesentliche Bestandteile sind dabei die wasserbezogenen Lagen am Weserufer und am Europahafen mit der neuen Adressenbildung „Waterfront“ und die enge Anbindung an die historische Bremer Innenstadt.

1.2 Das Planungsgebiet

Auf einer Fläche von 288 ha erstreckt sich das Planungsgebiet in Nordwest-/Südostrichtung von der Bremen-Oldenburger-Eisenbahn und der parallel geführten Schnellstraße B6 bis zum Molenfeuer am Wendebecken in einer Länge von 3,5 km und im Bereich des Überseetors in einer Breite von 1,0 km.

Das Gebiet ist durch unterschiedlich ausgeprägte Ränder (Wälle, Zäune, Kajen, Ufer, Bahntrassen) von der übrigen Stadt abgegrenzt. Im Südwesten wird es durch die Weser, im Nordosten durch den Straßenzug Bremerhavener-, Nord- und Hans-Böckler-Straße tangiert. Im Nordwesten liegen das Wendebecken und das Weserufer. Im Südosten begrenzt die Bremen-Oldenburger-Eisenbahn mit der parallel geführten Schnellstraße B6 das Gebiet der Überseestadt. Diese Begrenzungen beeinflussen nachhaltig Stadtraum und Architektur im Hafengebiet.

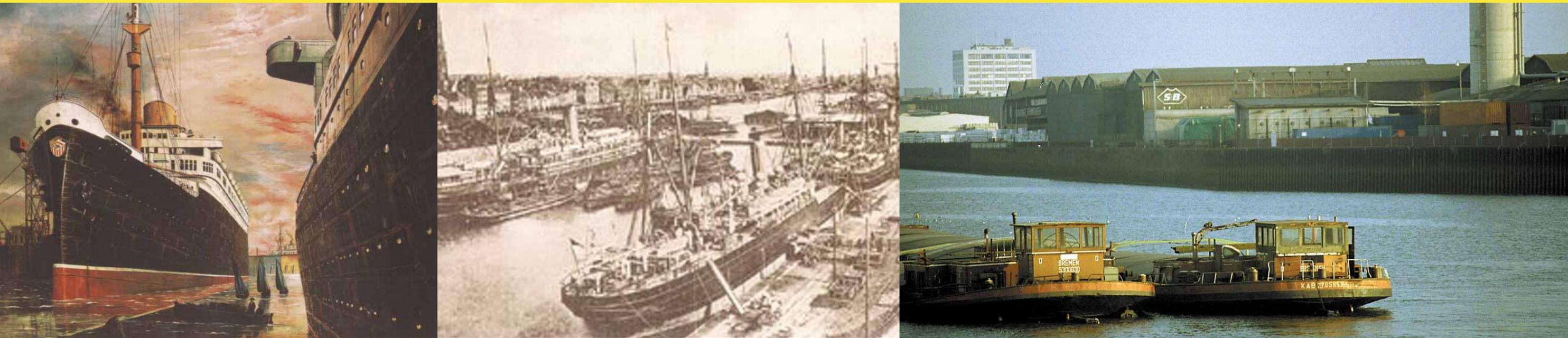
Durch die Unterschiedlichkeit der Nachbarschaften haben sich spezifische Flächencharaktere entwickelt. Diese Charaktere sind durch die Eigenart der internen Erschließungsstruktur von Hafenbahntrassen mit weit ausschweifenden Gleisbögen, Weichen und Gleisfeldern und kreuzenden oder parallel geführten Straßen und Hafenbecken geprägt.

Im Planungsgebiet befinden sich Bereiche von besonderer städtebaulicher Bedeutung:

- der Weserbahnhof in unmittelbarer Nachbarschaft zum innerstädtischen Stephaniquartier
- der Kopf des Europahafens
- das Überseetor als wesentlicher Verknüpfungsbereich mit den westlichen Vorstädten
- der Überseepark mit seinen exponierten Landungen am Wendebecken

Im gesamten Bereich der Überseestadt sind denkmalgeschützte Gebäude eher die Seltenheit. Der Speicher XI und das Molenfeuer sind denkmalgeschützt. Weitere Gebäude und Schuppen sind als denkmalwürdig einzustufen.

Das Landesamt für Denkmalpflege lässt zur Zeit mit der Unterstützung der Überseestadt GmbH ein Bestandskataster erstellen, in dem alle noch vorhandenen Gebäude, nach Kriterien gewichtet, aufgeführt werden. Diese Inventarliste soll als Planungshilfe beim weiteren Umgang mit den vorhandenen Gebäuden dienen.



2.1 Entwicklungsgeschichte

Über mehr als ein Jahrhundert war das jetzige Gebiet der Überseestadt, mit Ausnahme des Bereichs um den Holz- und Fabrikenhafen, von Zollzäunen und Erdwällen umgeben und somit für die Bremer Bevölkerung im Allgemeinen nicht zugänglich, auch konnte die Betriebbarkeit im Hafen nicht wahrgenommen werden.

Bis zum Jahr 1860, als der Bremer Weserbahnhof westlich der Bremen-Oldenburger-Eisenbahn gebaut wurde, lagen alle Hafenterrassen von der Balge über die Tiefer bis zur Schlachte direkt in oder vor der historischen Altstadt an der Weser. Sie waren frei zugänglich. Zu dieser Zeit war der Hafenumschlag Teil des öffentlichen Lebens.

Mit dem Bau des Freihafens I westlich der Innenstadt im Jahre 1888, dem heutigen Europahafen, und der Errichtung der Zollzäune waren die Hafengebiete für die Bevölkerung, außer für Stauer und Seeleute, Tabuzone.

Die Hafenwirtschaft und die signifikante städtebauliche Struktur des See- und Eisenbahnhafens entwickelten sich über die vergangenen annähernd 100 Jahre kontinuierlich mit vielen Höhepunkten wirtschaftlich äußerst erfolgreich. Mit dem in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts aufkommenden Containerverkehr reduzierten sich die Stückgutumschläge so dramatisch, dass ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich war. Parallel dazu verloren die zumeist über 50 Jahre alten Kajer- und Spundwände altersbedingt an Standfestigkeit.

Diese Entwicklungen waren Anlass, den Betrieb im Überseehafen einzustellen und die Verfüllung zu beauftragen, um auf der neu entstandenen Fläche den Großmarkt anzusiedeln. Er soll zusammen mit weiteren

Firmen zu einem Frischezentrum ausgebaut werden. Im Jahr 2000 beschloss der Senat die „Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenterrassen in Bremen“. Diese Konzeption war die Grundlage für die erschließungstechnische, nutzungsmäßige und stadtwirtschaftliche Neuplanung der stadtbremischen Häfen rechts der Weser. Die stadteigenen Flächen werden als „Sondervermögen Überseestadt“ von der Überseestadt GmbH verwaltet.

Das Frischezentrum (Großmarkt) mit den Erschließungsstraßen in den Bereichen Übersee- und Hansator und der Konsul-Smidt-Straße nahm seinen Betrieb im Jahr 2002 auf. Zeitgleich begann der Ausbau im historischen Speicher XI zwischen Großmarkt und Holz- und Fabrikenhafen an der Eduard-Suling-Straße.

Hier wird die Hochschule für Künste im Herbst 2003 einziehen. Im östlichen Teil des Gebäudes, Platz Am Speicher XI, entsteht ein Kulturforum mit musealen und

gastronomischen Einrichtungen.

Parallel dazu sollen die um den Holz- und Fabrikenhafen, am Weserufer sowie am Europahafen ansässigen Hafenterrassen und Industrieunternehmen in ihrer Entwicklung gefördert werden. Im Bereich des Überseehafens und des Holz- und Fabrikenhafens hat sich ein Kompetenzzentrum für „erneuerbare Energien“ entwickelt. Die Logistikbetriebe an der Hafenstraße und an der Straße Speicherhof haben Bestandsschutz.

Am 25. März 2003 wurde der Masterplan Überseestadt vom Senat der Freien Hansestadt Bremen beschlossen.

2.2 Wirtschaftsstrukturelle Bedeutung

Die Umnutzung der „Alten Hafenviertel“ rechts der Weser ist ein bedeutender Baustein der wirtschaftlichen Entwicklung Bremens.

Die Überseestadt wird sich zu einem neuen zukunftsfähigen Stadtteil und zu einer bedeutenden Adresse für vielfältige neue wirtschaftliche Aktivitäten entwickeln. Hervorragende Standortqualitäten, wie die Nähe zur Innenstadt, die Nachbarschaft zu den Stadtteilen Walle und Gröpelingen sowie die Lage am Wasser zeichnen die Überseestadt aus.

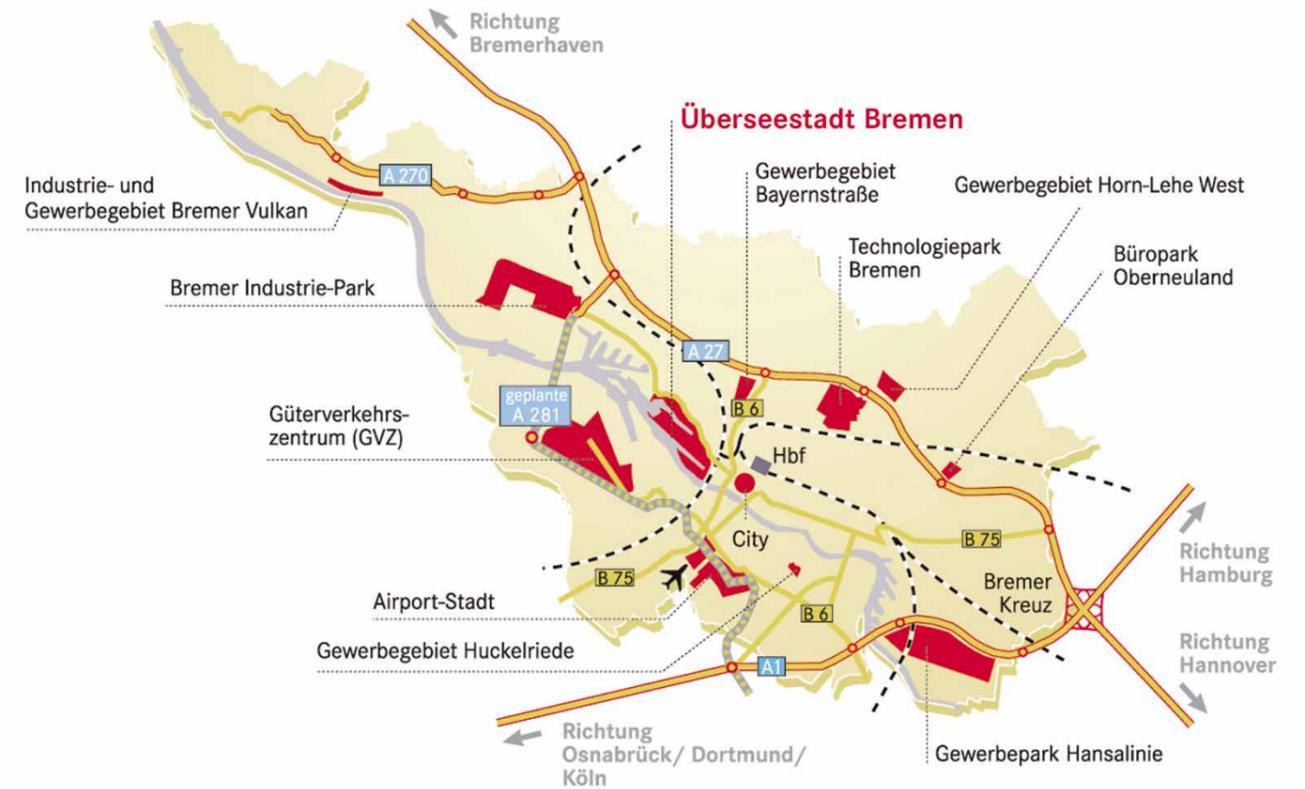
Mit der Neuordnung durch den Masterplan wird ein wesentlicher Beitrag zur Realisierung der Ziele der bremischen Stadtentwicklung und des Sanierungsprogramms geleistet. Die Umstrukturierung führt zu einer Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und zu einer Stärkung des gesamtwirtschaftlichen Wachstums. Der bremische Arbeitsmarkt wird entlastet und die ökonomischen Eigenkräfte und die Finanzkraft des Landes gestärkt. In den nächsten 20 Jahren sollen neben den bestehenden knapp 6.300 Arbeitsplätzen weitere 10.000 durch die Neuordnung der Überseestadt geschaffen werden. Mit der Umsetzung der öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen i.H.v. bis zu 385 Mio. € können Investitionen der Privatwirtschaft zwischen 590 Mio. € und 2.160 Mio. € ausgelöst werden.

Die über 300 gebietsansässigen Unternehmen mit ihren unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven sind ein nennenswertes wirtschaftliches Potential, das es für neue Aktivitäten zu nutzen gilt. Gerade sie prägen den Charakter einiger Quartiere. Der vom Senat vorgegebene Prämisse, den Bestandsschutz und die Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen zu sichern, wird durch den Masterplan Rechnung getragen.

Die Größe des Gebietes erfordert eine innere Gliederung, die auch wirtschaftsstrukturelle Überlegungen berücksichtigt. Dies leistet der Masterplan.

Der Holz- und Fabrikenhafen stellt beispielsweise einen ausgezeichneten Standort für Produktionsbetriebe sowie für Unternehmen aus der Zukunftsbranche der regenerativen Energien dar. Dienstleistungsunternehmen wiederum treffen in der Hafenvorstadt, aufgrund der Innenstadtnähe und besonderen Lage am Wasser, auf ein ideales Ansiedlungsumfeld.

Im Zuge der Umsetzung des Masterplans werden sich vielfältige wirtschaftsstrukturelle Veränderungen ergeben, die bei der Neuordnung der Überseestadt zu berücksichtigen sind.



Getreideverkehrsanlage



Zollamt am Holz- und Fabrikenhafen



Markthalle am Speicher XI



Blick von der Rolandmühle auf den Holz- und Fabrikenhafen



Blick von der Weser



Eduscholager in der Hafenvorstadt



Rolandmühle am Holz- und Fabrikenhafen



Schiffe am Weserbahnhof



Hans-Böckler Straße / Lloydstraße



Zentrale Magistrale mit Speicher I am Europahafen
Konsul-Smid-Straße



Weserbahnhof II

2.3 Innergebietliche Gliederung und Orientierung

Aufgrund der erheblichen Längenausdehnung des Gebietes von Nordwesten nach Südosten und des darin eingeschnittenen Europahafens ist das Erschließungssystem durch gestreckt geführte, magistralenartig ausgebildete Straßenführungen geprägt. Die quer dazu verlaufenden Anbindungsstraßen an den vorhandenen Stadtgrundriss werden abgeleitet aus der hafengeschichtlichen Vorprägung des Gebietes als Tore bezeichnet. Diese Tore und Magistralen (Überseetor,

Hansator, Lloydtor, Stephanitor, Zentrale Magistrale, Magistrale am Speicher XI und Magistrale am Europahafen) werden mit dem vorhandenen regionalen und weiter mit dem überregionalen Straßennetz verbunden. Nach Schluss des Autobahnringes (A 281) wird der Flughafen über die B 6 nach 3,5 km erreicht. Die bauliche Entwicklung soll in Etappen entlang der Infrastrukturaachsen realisiert werden, schwerpunktmäßig im Bereich der Tore und entlang der Magistralen.

Blick Richtung Innenstadt



3.1 Integration in die Stadt

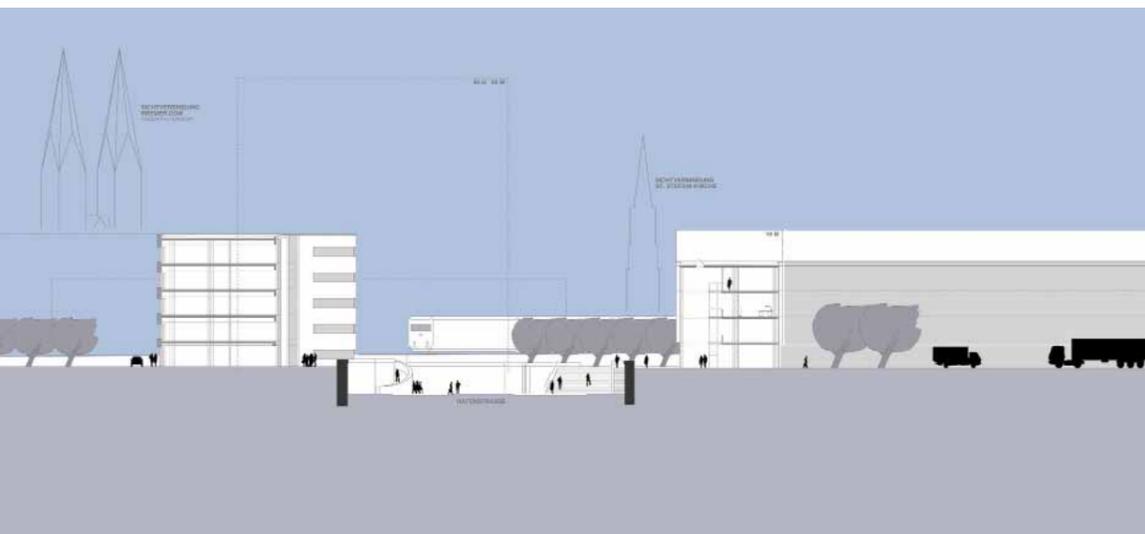
Das städtebauliche Leitbild ist die gemischt genutzte vernetzte Stadt mit traditionellem Gewerbe, neuen Dienstleistungen und modernen Arbeits- und Lebensformen. Unter diesem Leitbild entstehen Stadtquartiere mit eigenständigem Charakter. Diese Charaktere entwickeln sich aus dem gewachsenen Stadtgrundriss, den Industriebauten mit ihren vergessenen Räumen und der Entwicklungskonzeption zu einem neuen „Standort der Möglichkeiten“.

Auch nach der Aufhebung des Freihafenstatus und dem Entfernen der Zollzäune ist das Gebiet der Überseestadt durch die Verkehrsbauten der B6 und der Bremen-Oldenburger-Eisenbahn weiterhin von der Innenstadt räumlich getrennt.

Die beiden einzigen Verbindungen für den Fahrverkehr über die Hans-Böckler-Straße und für den Rad- und Fußgängerverkehr über die Schlachte am Weserufer stellen keine adäquate Anbindung dar, sie berühren das Gebiet der neuen Überseestadt nur tangential. Ziel der Planung ist eine enge Verknüpfung mit der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen.

Um eine klare und leistungsfähige Anbindung des neuen Stadtteils an die Innenstadt zu schaffen, ist die Unterführung der B6 und der Bremen-Oldenburger-Eisenbahn in Verlängerung der Straße Auf der Muggenburg mit Anschluss an die Straße Am Wall bedeutender Bestandteil des Masterplans.

Durch diese neue Verbindung am Stephanitor wird der östliche Bereich der Überseestadt – die Hafenvorstadt – unmittelbar an die Innenstadt angebunden. Der Weg vom Bremer Marktplatz bis an den Weserbahnhof reduziert sich auf 1,5 km, der Europahafen ist nach weiteren 650 m erreichbar. Die Anbindung des benachbarten Stadtteils Walle erfolgt über das Übersee-, das Hansa- und das Lloydtor. Fußläufig wird das Gebiet zusätzlich im Bereich des Überseetors, in Verlängerung des Waller Rings, über den Waller Stieg erschlossen. Ein Brückenschlag über den Europahafen soll hier den Weserzugang eröffnen und den Landschaftsraum am Fluss erschließen.



Sichbeziehung / Hafenstrasse mit Blick auf Dom und Stephanikirche

3.2 Sichtlinien

Zur Verflechtung der Stadtteile tragen entscheidend Sichtlinien, Blickbeziehungen und Ausblicke bei.

1. Kaisenbrücke Richtung Weserbahnhof
2. von der Zentralen Magistrale in Richtung Innenstadt mit den Türmen des Doms
3. auf die Industriebahnen, das Kraftwerk Hafen, die Bremer Stahlwerke, die Getreideanlage und den Space Park
4. der Blick vom flussaufwärts fahrenden Schiff Richtung Innenstadt
5. von der Hans-Böckler-Straße (Hafenrandstraße) über das Lloydtor auf die Weser
6. Sichtlinie von den Bahnsteigen des Bremer Hauptbahnhofes auf die Rolandmühle



3.3 Städtebauliche Struktur und öffentlicher Raum

Die städtebauliche Struktur der künftigen Überseestadt wird geprägt durch eine ausgeglichene und lineare Baumassenverteilung mit einer differenzierten Ausformung in den einzelnen Quartieren. Dies beinhaltet auch die Integration von Solitären in das besondere Gefüge des alten Hafens, in dem Alleen als robuste Figur die raumbildende Funktion übernehmen. Sie bilden den Rahmen für eine vielfältige bauliche Gestaltung.

Über großzügige Grünflächen und Straßenräume werden Binnenlagen, wie zum Beispiel in der Hafenvorstadt und im Überseepark, mit den Wasserflächen und Uferzonen verbunden. Hierdurch werden alle Grundstücksteile in Wert gesetzt, so dass sie mit dem Begriff „Überseestadt – ein Stadtteil am Wasser“ identifiziert werden können.

Unter den Bedingungen der inneren Erschließung und der gegebenen Eigentumsverhältnisse hat sich ein komplexes Geflecht aus hafentypischer Architektur und Stadtstruktur entwickelt, das jetzt von dem neuen inneren Erschließungsnetz überlagert, differenzierte Bereiche zu eigenständigen Quartieren formt.

Dabei werden unterschiedliche Grundstücksgrößen ermöglicht und als wesentlicher Bestandteil der Ausprägung der Quartiere aufgenommen.

Die Grundstücksgrößen variieren zwischen 500 qm im Bereich der Hafenvorstadt, 120.000 qm im Bereich des Frischezentrums und 200.000 qm im Bereich der Industrien am Weserufer.

Mit den Flächenanteilen des Sondervermögens Überseestadt kann der öffentliche Raum qualitativ und beispielgebend gestaltet werden. Daraus ergibt sich die Chance, Freiräume und Plätze sowie Tore und Magistralen in einem hohen freiraumplanerischen Standard zu entwickeln.

Die herausragenden Lagen sollen städtebaulich und architektonisch bedeutend besetzt werden, hier können auch Hochhäuser stadtvträglich gebaut werden. Für diese Zonen der städtebaulichen Entwicklung ist die hochwertige Ausgestaltung und Sicherung des öffentlichen Raumes, insbesondere der Wasserlagen, von großer Bedeutung.

Vier Bereiche sind besonders herauszustellen:

Am neuen **Weserbahnhof** sollen Platzflächen mit Treppenanlagen an die Weser geführt werden. Stege, Brücken und Pontons bieten Anlegemöglichkeiten für Seebäderschiffe. Ein Vorbild ist die Entwicklung an der Schlachte.

Der **Europahafen** ist einer der bedeutenden Wasserräume in der Überseestadt. Mit Kajen und einem großen Hafenplatz an seinem Kopfende und der Promenade auf der nördlichen Kaje zieht er sich bis weit in den Überseepark am Weserufer bis zum Molenfeuer am Wendebecken.

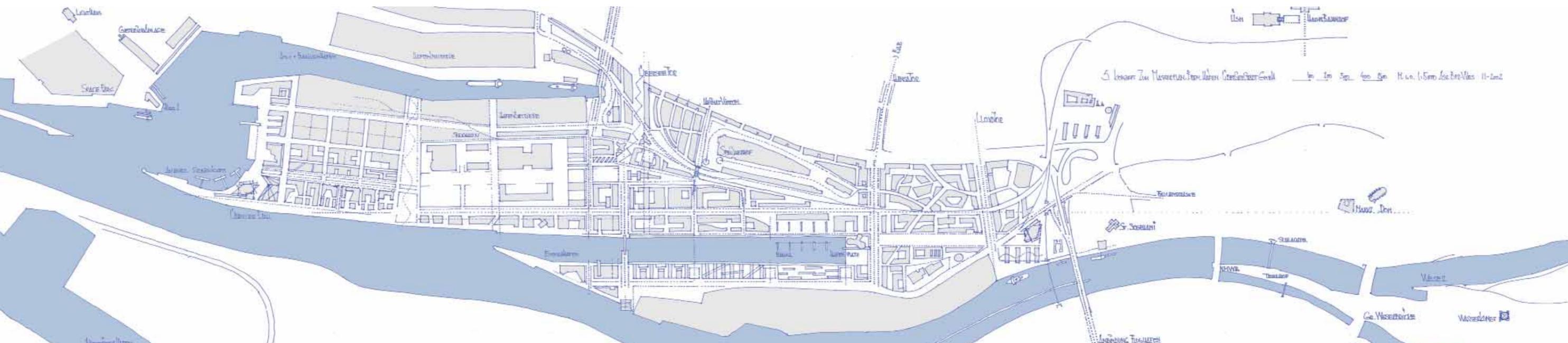
Es wird vorgeschlagen, die Kajen auf einer größtmöglichen Strecke um ca. 3 m abzusenken, um den Wasserbezug und somit die Attraktivität in diesem Bereich besonders zu erhöhen.

Im **Überseetor** werden zwei öffentliche Plätze nach dem Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbs neu angelegt. Nach diesem Konzept wird auch der zentrale Zugang in die Überseestadt am Waller Stieg und am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens mit Freiflächen für Gastronomie ausgebaut.

Der **Überseepark** am Wendebecken bietet einen einmaligen Panoramablick auf die benachbarten Industrien, die Bremer Stahlwerke, die Getreideanlage und den Space Park.

Zur Sicherung und Stabilisierung einer adäquaten, qualitativollen Architektur beim jetzt beginnenden Aufbau sind sorgfältiges Bauen und das Beachten der besonderen Lage, sowie Wettbewerbe und Gutachterverfahren anzustreben.

Entwicklungskonzept 11/2002



3.4 Nutzungsstruktur und Verteilung

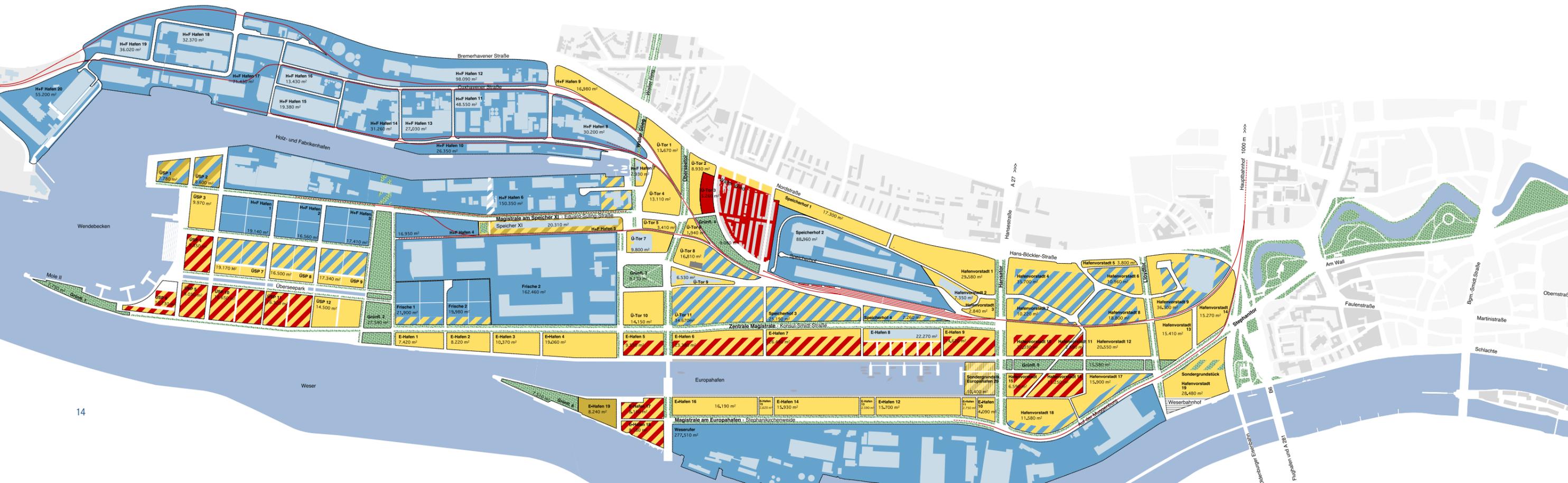
Das Nutzungskonzept des Masterplans berücksichtigt den vorhandenen Unternehmensbestand und stellt die aus der Entwicklungskonzeption abgeleiteten neuen Flächennutzungen in einer zonierten Abfolge dar. Das Gliederungsprinzip geht von einer gestuften Abfolge, ausgehend von unempfindlichen Nutzungen bis hin zu empfindlichen Nutzungen, aus.

Der Masterplan sieht die folgende Nutzungsgliederung vor:

- Gewerbe
- Gewerbe und Dienstleistung
- Gewerbe, Dienstleistung und Freizeit / Kultur / Tourismus
- Dienstleistung
- Dienstleistung mit Wohnen als Sonderform
- Dienstleistung und Freizeit / Kultur / Tourismus
- Freizeit / Kultur / Tourismus

In dieser Abfolge schließt das Zonierungsmodell gegenseitige Störungen und Behinderungen besonders mit ansässigen Betrieben aus. Wohnen soll nur zugelassen werden, wenn bestehendes Gewerbe nicht beeinträchtigt wird. Besondere Schwerpunkte der klassischen gewerblichen Nutzung bleiben die Flächen um den Holz- und Fabrikenhafen, das Frischezentrum, der Speicherhof und der Industriegürtel am Weserufer. Diese Bereiche sollen gesichert und entwickelt werden.

Dienstleistungsschwerpunkte sind der Weserbahnhof, das Überseetor, der Europahafen und der Überseepark. Besonders herausgestellt wird der Bereich um den ehemaligen Weserbahnhof. In dieser innenstadtnahen und wasserbezogenen Lage sollen beispielgebende Dienstleistungen und verwandte Nutzungen angesiedelt werden, die als Initialzündung für den gesamten Bereich der Überseestadt wirksam sind.



3.5 Quartiere

Aufgrund der Größe des Entwicklungsbereiches und seinen unterschiedlichen Nachbarschaften, Nutzungsbedingungen und Lagequalitäten werden in der Überseestadt unterschiedliche Quartiere mit eigener städtebaulicher Milieuprägung entstehen.

Die Quartiere sollen eine aus der Entwicklungskonzeption und den vorgefundenen Flächencharakteren eigenständige Identität entwickeln. Richtungsweisend ist hierbei die sorgfältige und thematisch gefasste Ausstattung der öffentlichen Verkehrsräume und Freiflächen.



Hafenvorstadt

Nettobauland: 30,0 ha

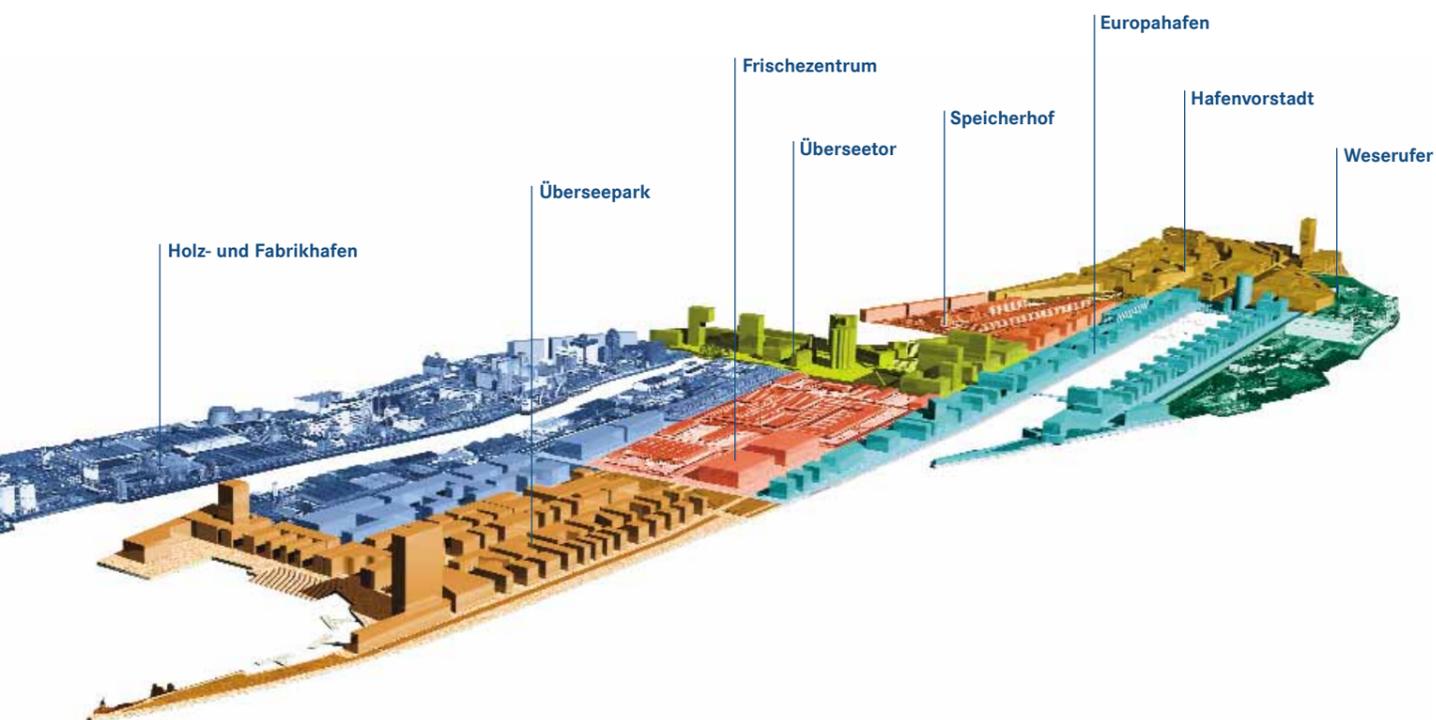
Lage:
zwischen der Bundesstraße B6 und dem Kopfbereich des Europahafens, im Norden begrenzt durch die Hans-Böckler-Straße und im Süden durch den Weserbahnhof.

Nutzung:
Mit überwiegend Dienstleistungsflächen auf den Binnenflächen des nördlichen Bereiches soll die gewerbliche Nutzung geschützt (Zonierungsmodell) und dadurch erhalten und ausgebaut werden.

Die westlichen Flächen um den Grünraum bieten Platz für Sonderwohnformen.

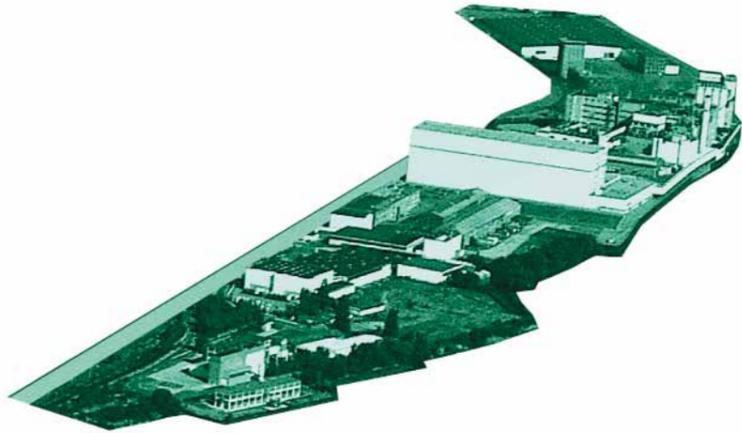
Im Bereich des Weserbahnhofs kann höher und dichter gebaut werden. Hier ist Ort für besondere und ausgeprägte Architekturen mit hochwertiger Dienstleistung und Tourismus.

Der übrige Bereich soll an den Rändern 3 – 5-geschossig mit hohen Erd- und Staffelgeschossen bebaut werden.



Hafenvorstadt / Nutzungskonzept





Weserufer

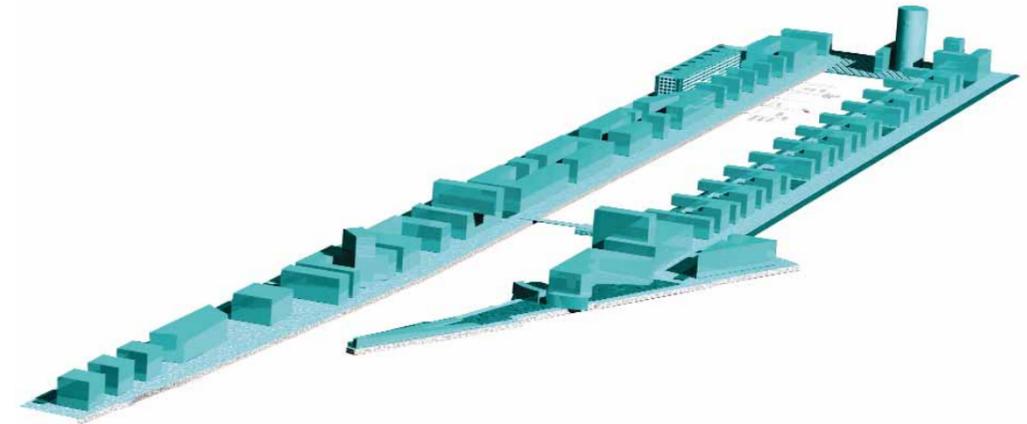
Nettobauland: 27,8 ha

Lage:
entlang des nördlichen Weserufers, zwischen Weser-
bahnhof, Stephanikirchenweide, parallel zur Südkaje
des Europahafens und bis zur Landzunge im Westen.

Nutzung:
Die Gewerbenutzung des Gebiets soll erhalten und ge-
stärkt werden.

Bis zur Umwandlung in eine Industriezone für Nahrungs-
und Genussmittel waren hier vornehmlich Werften und
Hafenbetriebe angesiedelt.

Weserufer / Nutzungskonzept



Europahafen

Nettobauland: 23,6 ha

Lage:
an der nördlichen und südlichen Kaje des Europahafens
bis zur Konsul-Smidt-Straße im Norden, der Stephani-
kirchenweide im Süden und bis zum Hafenkopf im Osten;
im Westen bis zum Kap der Halbinsel und im Nord-
westen, an der Uferzone der Weser, bis zum westlichen
Ende des Frischezentrums.

Nutzung:
Die Nutzungen auf der Südkaje des Europahafens be-
stehen aus kleineren Dienstleistungseinheiten.

Auf dem Hafenplatzgrundstück ist eine Mischung aus
Dienstleistung und öffentlichen Nutzungen (Freizeit /
Kultur / Tourismus) geplant.

An der nördlichen Kajenseite entstehen bis zum
Überseetor Dienstleistungsbereiche mit Sonderformen
des Wohnens. In Verlängerung dessen soll es wieder zu
kleinteiligen Dienstleistungsnutzungen an der Ufer-
zone der Weser vor dem Frischezentrum kommen. Auf
der Halbinsel vor dem Kap, als Übergang in den Frei-
bereich, ist eine öffentliche Nutzung vorgesehen.

Europahafen / Nutzungskonzept





Speicherhof

Nettobauland: 14,9 ha

Lage:

zwischen Nordstraße, Heimatviertel und Konsul-Smidt-Straße, nicht ganz an das Hansator heranreichend.

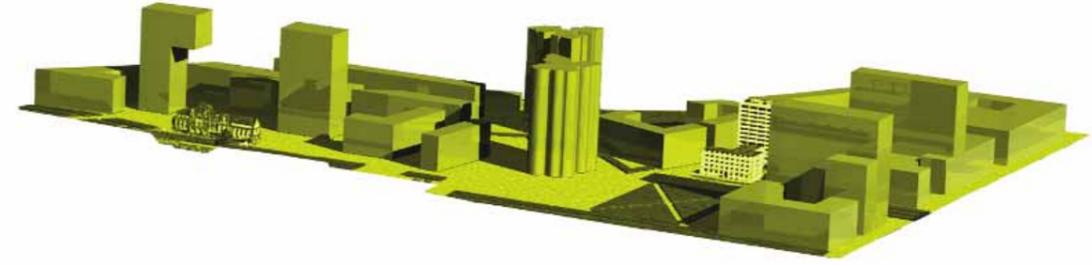
Nutzung:

Die Nutzung als Logistikzentrum soll gestärkt werden. Die Flächen an der Nordstraße werden Dienstleistungsnutzungen vorbehalten. Das Quartier mit den mächtigen Speicherbauten aus der Nachkriegszeit geht

Süden in eine gemischt nutzbare Fläche für Gewerbe-, Logistik- und Dienstleistungsbetriebe über und endet an der Zentralen Magistrale.

Die Flächen des Speicherhofes sind überwiegend bebaut. Die Erweiterungsflächen nach Süden sollen im Bereich zur Magistrale 3 – 5-geschossig bebaut werden.

Speicherhof / Nutzungskonzept



Überseetor

Grundstücksflächen: 12,8 ha

Lage:

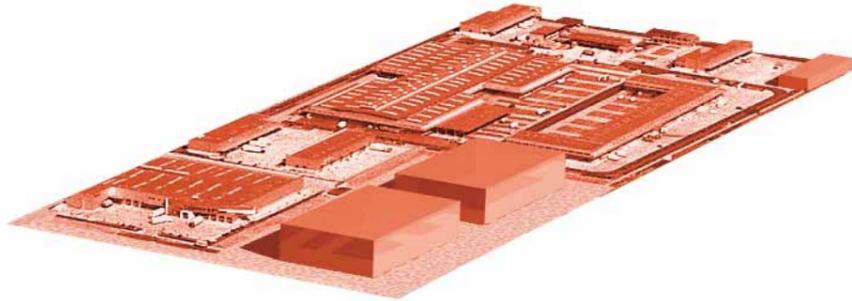
zwischen Nordstraße und Zentraler Magistrale, vom Frischezentrum bis in Höhe des ehemaligen Hafenhauses, einschließlich des angeschlossenen Dreieckgrundstücks.

Nutzung:

Hier können die Grundstücke höher und dichter bebaut werden als in den übrigen Bereichen. Eine größere Vielfalt an Baustrukturen und Architekturen soll gefördert werden; Bebauungshöhe mindestens 3 – 5-geschossig. In diesem Bereich sind überwiegend Dienstleistungsbetriebe anzusiedeln.

Überseetor / Nutzungskonzept





Frischezentrum

Grundstücksflächen: 20,4 ha

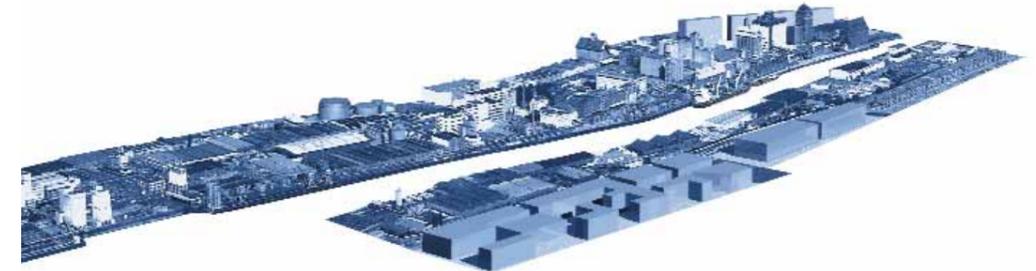
Lage:

zwischen Speicher XI im Norden, Am Waller Freihafen im Osten, dem Grünraum im Westen und der Konsul-Smidt-Straße im Süden.

Nutzung:

Das gesamte Areal wird vom Großmarkt und assoziierten Betrieben genutzt, die das Frischezentrum bilden. Die Flächen sind überwiegend bebaut; am westlichen Ende des Gebiets sind zwei Grundstücke verfügbar.

Frischezentrum / Nutzungskonzept



Holz- und Fabrikenhafen

Grundstücksflächen: 75,0 ha

Lage:

zwischen Nordstraße und Bremerhavener Straße im Norden, mit dem Speicher XI im Süden, dem Überseetor im Osten und bis hinter das Wendebecken im Westen.

Nutzung:

Das Hafenbecken wurde zwischen 1890 und 1899 angelegt. Der Holz- und Fabrikenhafen war der erste Hafen neben dem Weserbahnhof außerhalb der Innenstadt. Durch die Industrie- und Mühlenbetriebe, insbesondere an der Nordkaje gelegen, blieb dieser Bereich außerhalb des Freihafengebietes.

Die Flächen sollen weiter industriell und gewerblich genutzt werden, u.a. durch neue Betriebe der „erneuerbaren Energien“ südlich des Hafenbeckens.

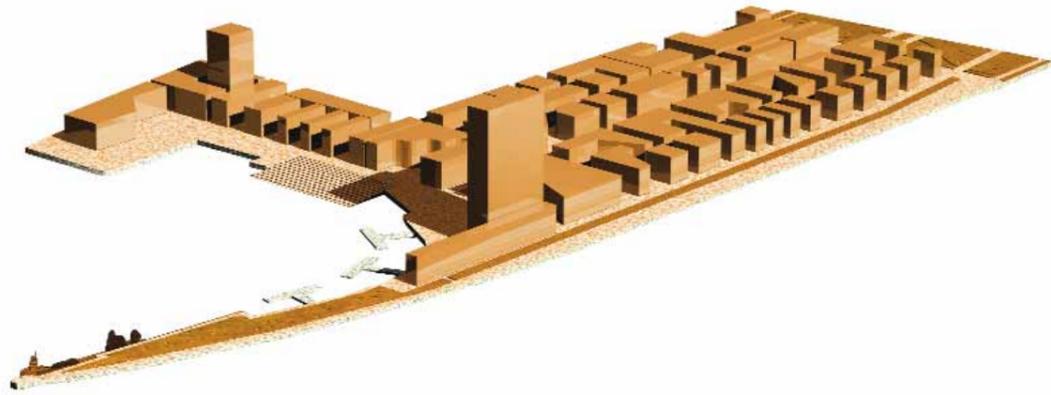
Durch die Anlieferverkehre mit Seeschiffen besteht noch heute erhebliche Betriebsamkeit in diesem Hafenteil.

Bis auf kleine Anteile sind die Flächen mit Industrie- und Lagergebäuden unterschiedlichster Qualität und verschiedensten Alters bebaut; darunter sind Roland Mühle, Kaffee-HAG, die Bachmann Speicher u.a. als bedeutend einzustufen.

Südöstlich grenzt der denkmalgeschützte Speicher XI an das Frischezentrum. Genutzt wird das Gebäude im westlichen Teil von der Hochschule der Künste, im östlichen Teil gewerblich und in 3 Segmenten als Kulturforum mit musealen und gastronomischen Nutzungen.

Holz- und Fabrikenhafen / Nutzungskonzept





Überseepark

Grundstücksflächen: 15,8 ha

Lage:
zwischen Wendebecken, Grünraum im Osten, Gewerbegebiet am Holz- und Fabrikenhafen im Norden und dem Weserufer im Süden.

Nutzung:
Am Weserufer sieht der Masterplan Dienstleistung mit Wohnen als Sonderform vor, die in Richtung Molenfeuer (Mole II) in besonderen Bauformen mit besonderen Höhen und besonderen Ausformungen endet.

Nach Norden sind dienstleistungsgenutzte Flächen vorgesehen, die sich im Übergang zu den gewerblichen Gebieten mit Gewerbenutzungen durchmischen.

Die nordwestliche Landzunge wird dienstleistungsgenutzten und öffentlichen Flächen (Freizeit/Kultur/Tourismus) vorbehalten.

Überseepark / Nutzungskonzept



Waller Wied (Heimat - Viertel)

Lage:
zwischen Nordstaße, Überseedorf und Speicherhof.

Nutzung:
Das Wohngebiet wurde um 1900 als Werksiedlung für die Jutespinnerei gebaut. Die überwiegende Zahl der Reiheneinheiten ist heute im Besitz der Bewohner.

Das Waller Wied bekommt eine Erweiterungsfläche im Überseedorf, es befindet sich aber generell außerhalb des „Sondervermögen Überseestadt“.

Waller Wied / Auszug aus "Hafenanlagen in Bremen 1951"

