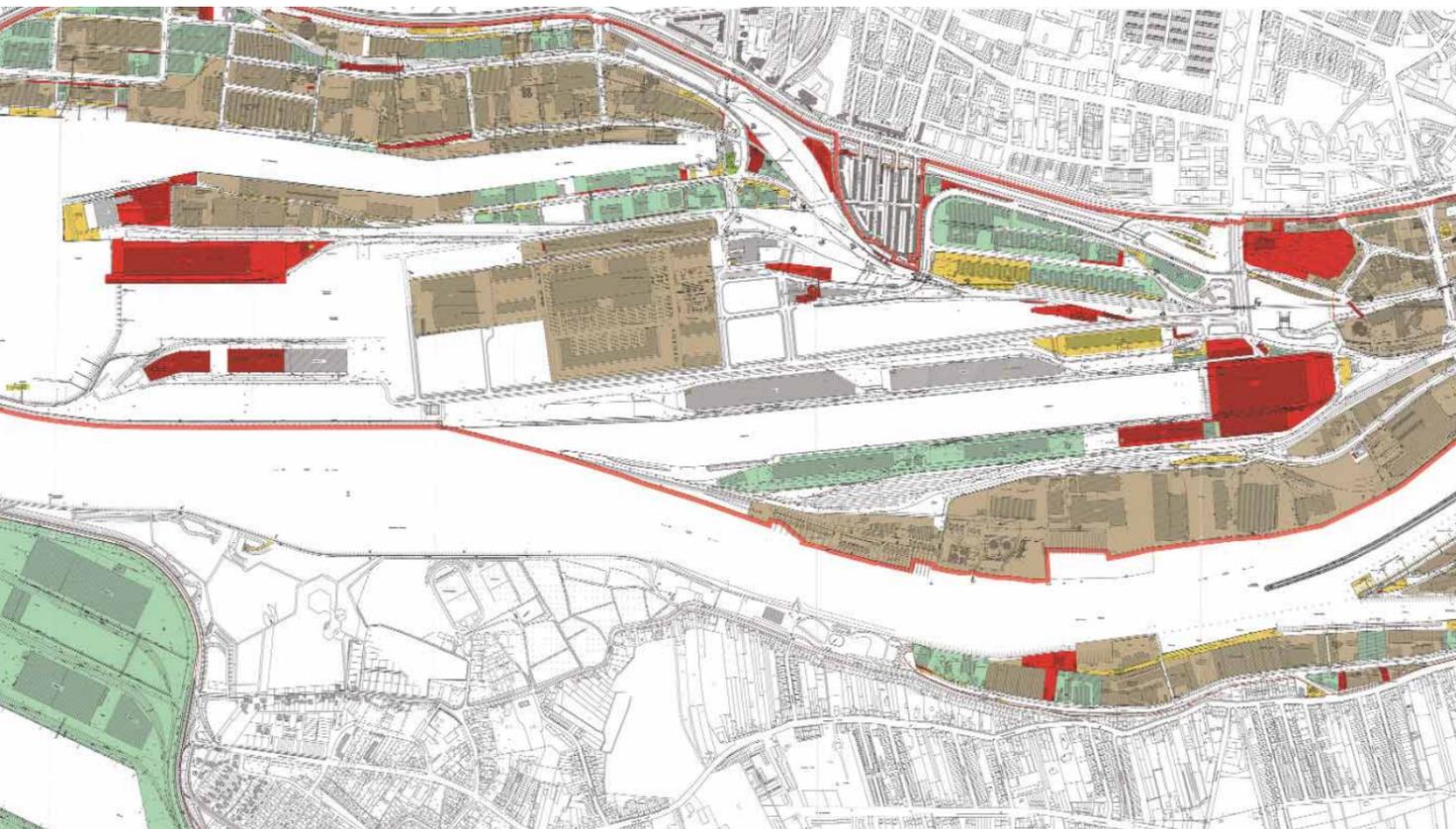


### 4.1 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse sind so vielfältig wie die hafentypischen Tätigkeiten und Funktionsabläufe. Auch diese Faktoren haben das stadtstrukturelle Bild mit beeinflusst.

Etwa die Hälfte der gesamten 288 ha der ehemaligen Hafenreviere sind in öffentlichem Besitz und verfügbar. Die weiteren Grundstücke sind in Privateigentum oder langfristig als Erbbauflächen vergeben.



#### LEGENDE:

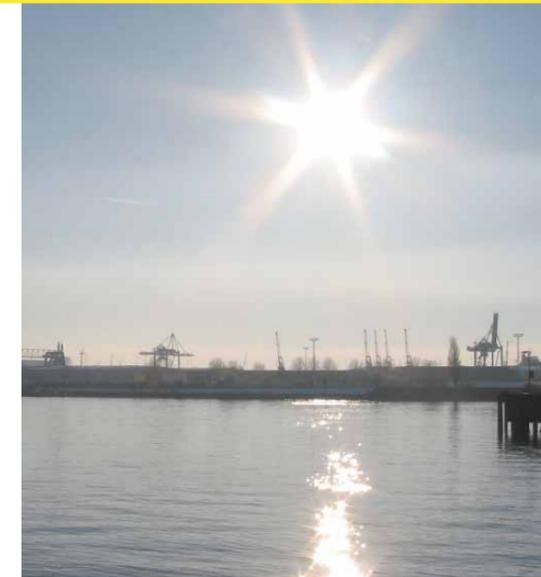
- EIGENTUM
- ERBBAU
- MIETE
- GESTATTUNG/NUTZUNG
- KAJE-/WASSER  
FLÄCHEN/KANALTRASSE

### 4.2 Flächenbilanz

Die nachfolgende Flächenaufstellung gibt einen Überblick über die Situation in den einzelnen Quartieren. Basis bildet das Nutzungskonzept mit Planungsstand vom Juni 2003.

Quartiere	Bruttobauland	Nettobauland	Erschließung/ Neuordnung	Öffentliche Grünflächen	Verkehrsflächen
Überseepark	30,3	15,8	15,8	3,1	11,4
Holz- und Fabrikenhafen	87,2	72,1	7,2	0,5	14,6
Frischezentrum	22,8	20,4	20,4	0,0	2,4
Überseetor	20,4	12,8	12,8	1,8	5,8
Europahafen	36,1	23,7	23,7	0,8	11,6
Speicherhof	18,5	14,9	4,2	0,0	3,6
Hafenvorstadt	42,6	30,0	22,8	1,6	11,0
Weserufer	30,1	27,7	0,0	0,0	2,4
<b>Gesamtgebiet</b>	<b>288,0</b>	<b>217,5</b>	<b>106,9</b>	<b>7,8</b>	<b>62,7</b>

(Angaben in ha, gerundete Ermittlung)



### 5.1 Verkehr (Individualverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußwegeverbindungen)

Durch das Erschließungssystem soll eine räumliche Ordnung hergestellt werden, die in dem Gebiet die Orientierung ermöglicht und eine Aufwertung des Standortes einleiten soll. Das System besteht aus einem Grundraster dreier paralleler Ost-West-Erschließungen, leistungsfähiger Nord-Süd-Verbindungen und einer Anbindung an die Innenstadt.

Das Verkehrsnetz innerhalb des Gebietes, bestehend aus Toren und Magistralen, ist in den Knotenpunkten (Tore) mit den regionalen bzw. überregionalen Verkehrstangenten verbunden. Dieses System ist für den Individualverkehr (PKW / LKW) und den ÖPNV entwickelt. Die neue Straße Überseetor wird nicht in das LKW-

Führungsnetz aufgenommen. Diese Verkehre werden über das Hansa- und Lloydtor und gegebenenfalls über die vorhandene Cuxhavener Straße abgewickelt, wobei das Hansator, und in Folge die Konsul-Smidt-Straße, primär das LKW-Aufkommen aufnehmen.

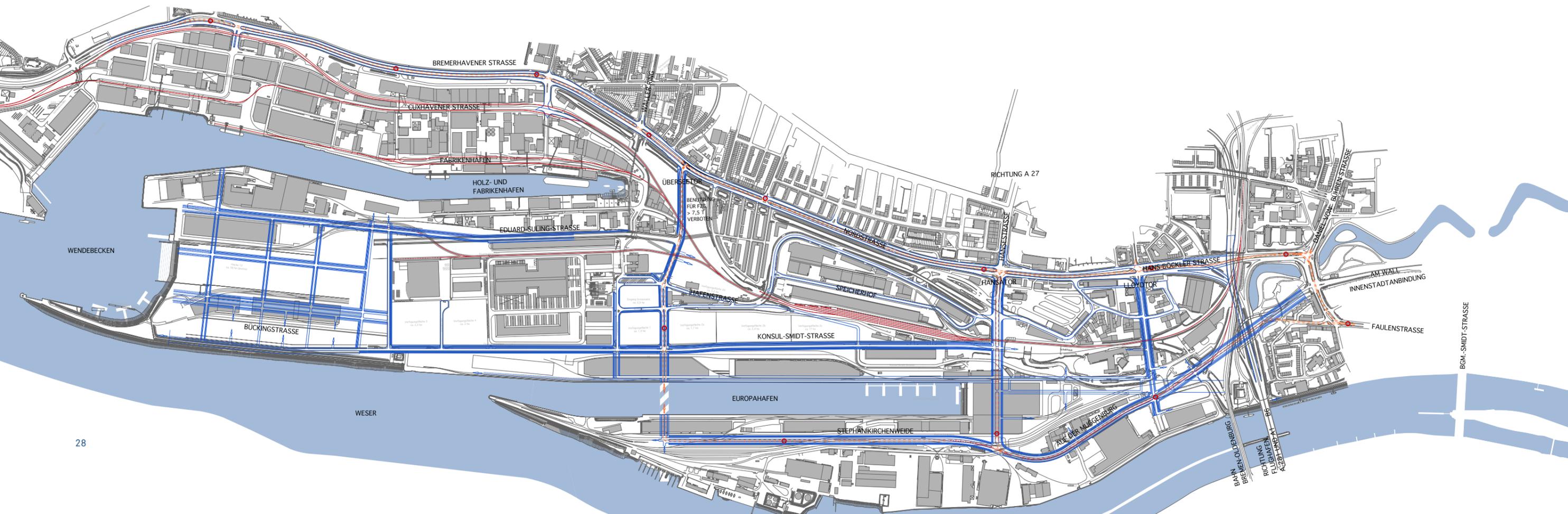
Der öffentliche Personennahverkehr soll künftig mit der Straßenbahn aus der Faulenstraße / Am Wall in den Straßenzug Auf der Muggenburg und über das Hansator, die Hafenvorstadt erschließen und somit auch den Hauptbahnhof anbinden. Die übrigen Stadtquartiere, insbesondere bis zum Überseepark und im Bereich des Überseetors, werden durch Buslinien erschlossen.

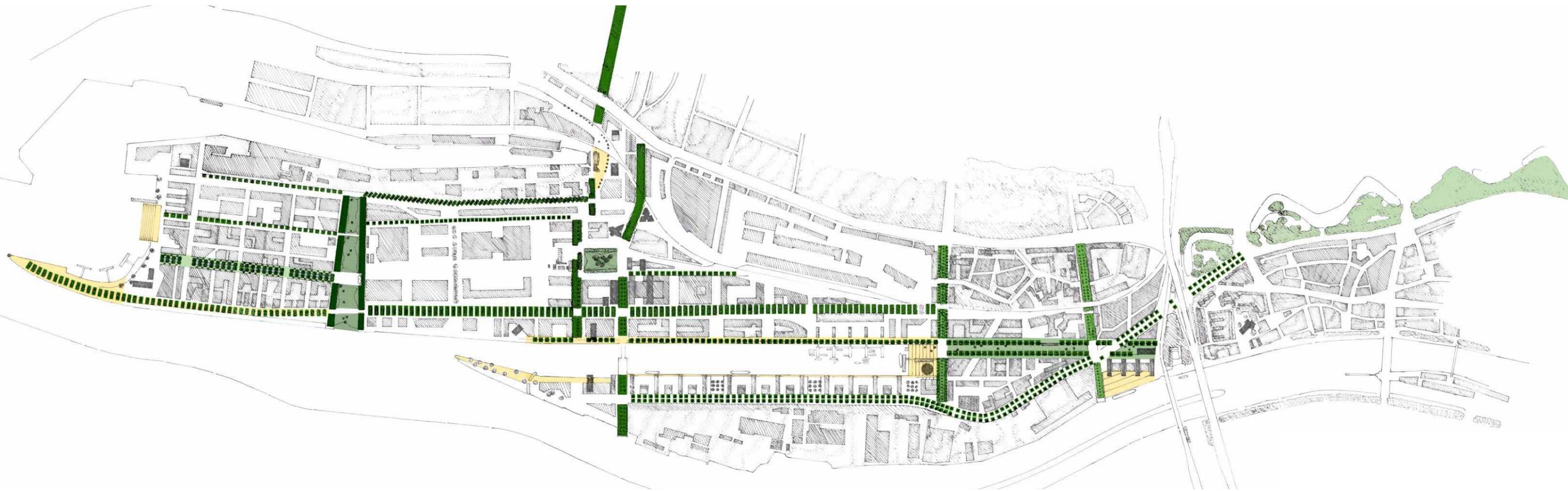
Die überregionale Anbindung erfolgt durch den Anschluss an die B6 in Richtung Flughafen (Entfernung ca. 3.5 km), den Anschluss an die neue Autobahn A281 und über das Hansator an die B6, Richtung A27. Sie ist für die Gesamtentwicklung von hoher Bedeutung.

Fußläufig und per Rad wird das Gebiet über die Schlachte und den neu angelegten Waller Stieg erreicht.

#### LEGENDE:

- BAULICHER BESTAND
- WESER
- STRASSENPROFIL NEUPLANUNG, BEISPIEL
- ÖPNV, NEUPLANUNG
- HALTESTELLE
- HAFENBAHN
- WEGEVERBINDUNGEN VORRANGIG FUSSLÄUFIG





## 5.2 Grün- und Freiflächen

Zur Sicherung und Stärkung der Aufenthaltsqualität in dem neuen Stadtteil ist ein entsprechendes Grün- und Freiflächenkonzept erarbeitet worden. Dieses Konzept unterstützt die Gliederung der Überseestadt in einzelne Stadtquartiere.

Bedeutend sind in diesem Konzept die Querbezüge in Nordost- Südwest-Richtung mit den Toren, die die westlichen Vorstädte Bremens an die Weser führen. In diesem Konzept bildet der Grünraum zwischen Frischezentrum und Überseepark einen besonderen Charakter als gestalteter öffentlicher Freiraum. Gleichbehandelt werden die zentrale Ost-West-Grünachse in der Hafenvorstadt und der Überseeplatz vor dem Hafenhause und dem Großmarktzugang.

Die Straßenräume der Tore sind als mehrreihige Alleen geplant. Über dieses Bild werden Bezüge zu den Vorstädten Walle und Gröpelingen hergestellt. Die Straßenräume erhalten so über die reine Verkehrsträgerfunktion hinaus den Charakter eines verbindenden Elements.

### Grünkonzept

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist integraler Bestandteil der städtebaulichen Struktur und stellt neben der Offenheit zu neuer Entwicklung das Gerüst der neuen Überseestadt Bremen dar. Mit der Öffnung der Hafenviertel zu den benachbarten Stadtteilen Walle und Gröpelingen nimmt auch der Anspruch der Bürger auf Nutzung von Grün- und Freiflächen in Wassernähe zu. Das Grünkonzept zur

Freiraumgestaltung greift die geplanten und die vorhandenen stadträumlichen Strukturen auf, steigert sie und gibt ihnen unverwechselbare Charaktere.

### Straßengrünzüge

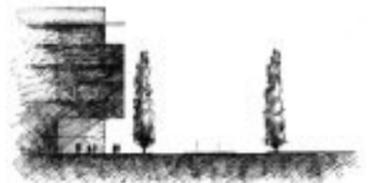
Die zukünftige stadträumliche Ordnung und innere Gliederung des Gebietes ergibt sich zu einem wesentlichen Teil aus der Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur. Parallel zu dem neuen Netz der Hauptverkehrsstraßen werden lineare Grünzüge geschaffen, die das Straßenbild aufwerten. Gut gestaltete Straßenräume heben sich nicht nur durch eine gut gestaltete Bodentextur hervor, sondern vielmehr auch durch Baumreihen, Baumgruppen und gut gestaltetes Mobiliar. Baumalleen bieten zum einen

hochwertige Fuß- und Radwege im Straßenquerschnitt, zum anderen schaffen Baumalleen Raumkanten, Orientierung und Adressen.

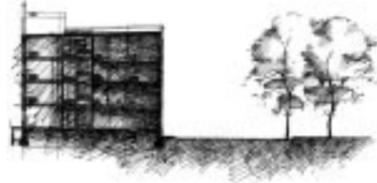
Jede dieser Straßen wird zur Allee mit unterschiedlichem, Adressen bildenden Charakter. Den Nord - Süd ausgerichteten Querverbindungen Lloyd-, Hansa-, Überseetor und Waller Stieg, als bindende Freiraum- und Erschließungsachsen von der Weser zu den Stadtteilen Walle und Gröpelingen, kommt die größte Bedeutung zu. Sie haben dementsprechend eine stärkere grünplanerische Bedeutung als die Straßen in Ost-West- Richtung (Magistralen).



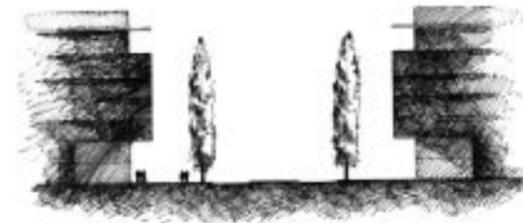
Zeichnung Lloydtor: WES



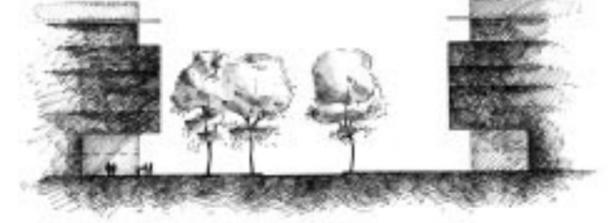
Eduard-Suling-Straße  
Magistrale am Speicher XI / Zeichnung: WES



Straße „Auf der Muggenburg“  
Magistrale am Europahafen / Zeichnung: WES



Stephanikirchenweide  
Magistrale am Europahafen / Zeichnung: WES



Konsul-Smidt-Straße  
Zentrale Magistrale / Zeichnung: WES

### Die Nord – Süd ausgerichteten Straßengrünzüge

Der Baumabstand in den Nord-Süd ausgerichteten Straßengrünzügen beträgt in der Regel 10 m. Als Baumarten sind kräftige Großbäume gewählt, die ein dichtes Baumdach bilden.

- Das Lloydtor wird zur vierreihigen Platanenallee.
- Das Hansator wird zur vierreihigen Kastanienallee.
- Das Überseetor wird zur vierreihigen Eichenallee.
- Der Waller Stieg als Fortsetzung der Lindenallee am Waller Ring wird als dreireihige Lindenallee weitergeführt.

### Die Ost - West ausgerichteten Straßengrünzüge

Der Baumabstand beträgt hier 20 m. Als Baumarten sind Bäume mit lockerem, lichtem Blätterdach oder Pyramidalbäume vorgesehen.

- Die Verlängerung Am Wall – Auf der Muggenburg wird als zweireihige Pyramidenbaumallee bepflanzt.
- Die Konsul-Smidt-Straße wird als dreireihige Robinienallee bepflanzt.
- Die Eduard-Suling-Straße wird als zweireihige Lederhülsenbaumallee bepflanzt.
- Die Ost-West verlaufenden Straßen im Überseepark werden mit Birken bzw. mit Birnbäumen bepflanzt.



Hansator / Zeichnung: WES

### Grünräume

Weitere Grünelemente des Grünkonzeptes stellen einzelne unterschiedlich große und unterschiedlich gestaltete Grünräume dar. Diese Grünzäsuren trennen und verbinden die angrenzenden Baufelder, verbessern das Kleinklima und werten die Standorte in ihrer Lagegunst auf. Diese Grünräume bestehen aus Boulevards und Quartierparks.

### Boulevards

Hierzu zählen in Verlängerung des Europahafens die Grünverbindungen zur Bremer Altstadt in Form eines Adressen bildenden Boulevards. Ein langer, offener, ruhiger Ost – West ausgerichteter Grünraum wird geprägt durch eine mittig im Straßenraum angeordnete, leicht erhöhte Rasenfläche, die Raum bildet für Aktionen, Happenings und Straßencafés. Er wird von einer Baumreihe aus Trauerweiden eingefaßt. Ein weiterer Boulevard stellt das Rückgrat des Überseeparks dar. In ihm verläuft mittig im Straßenraum ein Wasserkanal (Die Gracht), gerahmt von zwei Reihen Trauerweiden, in Kombination mit Blütenbäumen.

### Die Quartierparks

Ein Quartierpark befindet sich vor dem Hafenhochhaus und dem Frischezentrum. Ein Pocketpark, der plastisch überformt ist, schafft einen introvertierten Raum, der

als Reminiszenz zum zugeschütteten Hafenbecken eine Wasserfläche mit Ausrichtung auf das Alte Hafentor aufweist.

Der Quartierpark für den Überseepark und das Frischezentrum stellt eine plastisch ausgeformte Rasen-Wellenfläche dar, die einzelne fließende Räume entstehen lässt, die mit Blütenbäumen überstellt sind. Freizeit- und Spielelemente sind in den geschützten Topografien locker eingebaut. Eingefaßt wird der Park in nordsüdlicher Richtung durch zwei Ahornbaumalleen, die dem Park eine deutliche Ausrichtung vom Holz- und Fabrikenhafen zur Weser geben. Der Übergang vom Park zur Weser bzw. zum Holz- und Fabrikenhafen erfolgt hierbei als leicht zurückgesetzte, landschaftlich ausgeformte Böschung.

### Frei- und Grünräume am Wasser

Die alten Hafenreviere sind durch ihre stadträumlichen Grenzen geprägt. Die neu gestalteten Ränder werden zukünftig das Image der alten Hafenreviere bestimmen. Die Uferkante besitzt durch den Bezug zum Freiraum an der Weser eine hohe Lagegunst. Die Attraktivität der Freiräume an der Wasserkante soll für die Gewinnung neuer Naherholungs- und Erlebnisräume genutzt werden. Die Grünräume bestehen aus Uferpromenaden und Kaispitzen.

## Uferpromenaden

Von der nördlichen Kaianlage des Europahafens wird eine zweite, wassernahe Ebene abgetrennt (Kajenabsenkung). Die obere Ebene wird zu einer Promenade, die mit einer durchgehenden Reihe aus Trauerweiden bepflanzt wird.

Eine weitere Weserpromenade befindet sich beim Überseepark als Verlängerung der Konsul-Smidt-Straße. Die Promenade ist begrünt durch eine zweireihige Weidenallee, die zum Molenfeuer führt.

## Kaispitzen

Die Molenspitzen des Europahafens und am Wendebecken sind besondere, extrovertierte Aussichtspunkte, Orte des Verweilens. Die Molenspitzen sollen mit ihren markanten, plastischen Kaispitzen erhalten und erhöht werden. Die Bepflanzung der Molenspitze des Europahafens erfolgt mit Trauerweiden.

## Plätze

Der Platz am Überseetor mit der alten Feuerwache befindet sich am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens. Der Hafenkopf wird durch eine Stufenanlage betont. Der Platz am Hafenkopf des Europahafens wird zum Hafenplatz, zu einer Bühne des öffentlichen Lebens, vor der Kulisse des Europahafens. Treppen- und Rampenanlagen stellen ein verbindendes Element zum Wasser her. Ein Schwimmsteg ist als Anleger für Ausflugsschiffe und Barkassen sowie als Restaurantterrasse geplant. Der Platz am Weserbahnhof II ist eine steinerne, platzartige Aufweitung, die treppenartig zur Weserpromenade hinunterführt. Die Verbindung zur Weser erfolgt über einen Schwimmponton, dieser dient als Anleger für Ausflugs- und Fährschiffe. Am Platz westlich des Überseeparks wird an der großen Freitreppe der Gezeitenwechsel erlebbar, er ist die Tribüne für das maritime Leben auf dem Wendebecken.

## 5.3 Hochwasserschutz

Mit einer durchschnittlichen Höhenlage von ca. 7,00 – 7,30 m über NN liegen alle Flächen auf hochwasserfreiem Niveau, bis auf geringe Ausnahmen im Bereich des Weserufers südlich des Europahafens. Die Unternehmen in diesem Bereich haben sich auf diese Verhältnisse baulich eingestellt.

## 5.4 Ver- und Entsorgung

Der neue Stadtteil ist überwiegend erschlossen. Die vorhandenen Systeme sind an die regionalen und überregionalen Netze angeschlossen. Erneuerungen und Ergänzungen sind in einigen Bereichen erforderlich.



Grünzug Hafenvorstadt / Zeichnung: WES



Grünzug Überseepark / Zeichnung: WES

### 6.1 Lärmbelastungen

Gutachter haben die Lärmimmissionen im September und Oktober 1999 an 15 ausgewählten Messorten erfasst. Zu den wesentlichen Lärmemitteln, die das Entwicklungsgebiet beschallen (oder aufgrund der planerischen Ausweisung als Hafengebiete beschallen können) zählen neben verschiedenen im Gebiet ansässigen Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes auch die Hafengebiete links der Weser. Außerdem besteht eine erhebliche Belastung durch Verkehrslärm.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass schutzbedürftige Nutzungen mit dem Schutzanspruch von Mischgebieten voraussichtlich nur mit weitgehenden Regelungen zum baulichen Schallschutz umgesetzt werden können.

### 6.2 Geruchsbelastungen

Die Ermittlung der Geruchsbelastungen wurde durch Rasterbegehungen für 14 Beurteilungsflächen und vier Einzelpunkte vorgenommen. Die Beurteilung erstreckte sich vor allem auf Gebiete, die zukünftig für Nutzungsänderungen in Betracht kommen. Nicht in die Beurteilung einbezogen wurden die Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens, sowie die Gebiete, die an den Kopf des früheren Überseehafens anschließen bis zur östlichen Grenze des Entwicklungsgebietes sowie der Bereich um den Europahafen. Unter Zugrundelegung der Kriterien der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass auf den Flächen des Großmarktes und auf dessen östlichem Vorfeld Belastungen auftreten. Die an die Weser angrenzenden Flächen des zugeschütteten Überseehafens sowie der Bereich am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens sind danach nur als Gewerbe- und Industriegebiete geeignet. Auf Flächen, die an die Gewerbebetriebe auf der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens und an den Kopf des früheren Überseehafens angrenzen, sind die Geruchsbelastungen so hoch, dass sich nach Aussagen der Gutachter „Personen nicht dauerhaft aufhalten“ sollten. Allerdings weist das Gutachten auch auf das „Irrelevanzkriterium“ der GIRL hin, das „auch bei Überschreiten der Immissionswerte eine Erweiterung bzw. Neuansiedlung von Betrieben



### 6.3 Luftschadstoffe

zulässt“.

Die Messungen zur Ermittlung der Luftschadstoffbelastungen bezogen sich auf gasförmige Luftschadstoffe, Schwebstaub und Staubbiederschlag in Anlehnung an die TA Luft. Das Gutachten führt zu der zusammenfassenden Feststellung, „dass die lufthygienische Situation im Hafenrevier derzeit keine Einschränkungen der Planungen im Zusammenhang mit der Umstrukturierung erfordert“.

### 6.4 Altlasten

In einer historischen Standortuntersuchung sind Teilflächen ermittelt worden, bei denen auf Grund früherer Nutzungen der Verdacht einer Bodenkontamination besteht. Ein verhältnismäßig hoher Anteil der Hafengebiete kann nach dieser historischen Standortuntersuchung ohne Einschränkung einer baulichen Nutzung zugeführt werden.

Flächen, die auf Grund der Vorbelastung mutmaßlich bei einer veränderten Nutzung saniert werden müssen, sind das südlich des Europahafens benachbarte Weserufer, wo im 19. Jahrhundert Mühlen, Eisengießereien, Werften und eine große Raffinerie mit Gasanstalt angesiedelt waren. Insgesamt werden bei einer zukünftigen Bebauung jeweils Rasteruntersuchungen beziehungsweise Sanierungsuntersuchungen erforderlich.





**Herausgeberin:**  
Überseestadt GmbH, Bremen

**Planung:**  
Architekten  
Prof. Schomers + Schürmann, Bremen

**Freiraumplanung:**  
WES & Partner, Hamburg

**Verkehrsplanung:**  
BPR & Partner, Bremen

**Wir bedanken uns für die Unterstützung bei:**  
Senator für Wirtschaft und Häfen  
Senator für Bau und Umwelt

Zeichnung: Peter Wels

