

Mitteilung der städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft

Überseestadt
5. Entwicklungsbericht

Die Stadtbürgerschaft hat am 26. November 2003 den Senat aufgefordert, zweijährlich, erstmals im Jahr 2004, der Stadtbürgerschaft einen „Entwicklungsbericht Überseestadt“ vorzulegen, in dem über den Umsetzungsstand des Masterplans, die jeweils aktuelle Zahl der Arbeitsplätze, den Stand des Projektes Arbeit und Wohnen, das Marketing, die verkauften Flächen, die Verkehrsentwicklung sowie über die hochbauliche Entwicklung und sonstige Entwicklungsperspektiven berichtet wird.

Das Wirtschaftsressort hat der Stadtbürgerschaft über den Senat im Mai 2005, im Oktober 2006, im April 2008 sowie im Oktober 2012 die ersten vier Entwicklungsberichte zur Neuordnung der Überseestadt vorgelegt.

Die städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft haben den 5. Entwicklungsbericht der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH am 7. Juni 2017 in einer gemeinsamen Sitzung zur Kenntnis genommen und legen diesen Bericht nunmehr der Stadtbürgerschaft zur Kenntnisnahme vor.

Der Senat hat den Bericht am 30. Mai 2017 zur Kenntnis genommen.

5. Entwicklungsbericht (Stand 31.12.2016)

Überseestadt Bremen

5. Entwicklungsbericht (Stand 31.12.2016)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Entwicklung als integriertes, lebendiges Stadtquartier	7
2.1	Die Überseestadt als Wohnstandort	7
2.1.1	Bündnis für Wohnen und Sofortprogramm Wohnungsbau	7
2.1.2	Unterbringung von Menschen auf der Flucht	10
2.2	Integriertes Verkehrskonzept	11
2.3	Freiraumentwicklung	15
2.3.1	Überseepark	16
2.3.2	Die Weiche Kante – ein Strandpark für den Bremer Westen	18
2.4	Einzelhandelskonzept	23
2.5	Standorte der sozialen Infrastruktur	27
3	Gewerbliche Entwicklung	29
3.1	Die Überseestadt als Standort von Industrie und Hafenwirtschaft	29
3.2	Standort für Kultur-, Kreativ- und IT-Wirtschaft	31
3.3	Entwicklung des Großmarkts	32
3.4	Die Überseestadt als Standort für kleine und mittlere Dienstleistungs- und Fertigungsbetriebe	33
3.5	Klimaschutzteilkonzept Holz- und Fabrikenhafen/Weserufer	36
4	Entwicklung der Quartiere	38
4.1	Neuordnung der Quartiersbezeichnungen	38
4.2	Übergeordnete Maßnahmen	39
4.2.1	Hochwasserschutz	39
4.2.2	Gebäudesanierung	41
4.3	Hafenvorstadt	46
4.3.1	Hansator	47
4.3.2	Zentrale Hafenvorstadt	48
4.3.3	Am Weser-Terminal und Weserbahnhof I	52
4.4	Europahafen	54
4.4.1	Nordseite	54
4.4.2	Überseetor	58
4.4.3	Südseite Europahafen	63
4.5	Holz- und Fabrikenhafen	69
4.6	Hafenkante (vormals Überseepark)	71
5	Zeit-, Kosten- und Maßnahmenplanung	76
6	Eckdaten zur Überseestadt	78
6.1	Flächenvergaben	78
6.2	Arbeitsplätze	79
6.3	Wohnen	83
6.4	Private Investitionen	84
6.5	Erschließungsstand	85
6.6	Regionalwirtschaftliche Betrachtung	86
7	Marketing, Veranstaltungen, Kommunikation	86
7.1	Marketingkonzept 2016 bis 2020	86
7.1.1	Pressearbeit/Medienbeobachtung	87
7.1.2	Content-Marketing	88
7.1.3	Social Media	88
7.1.4	Weitere Onlinemaßnahmen	88

7.1.5	Die Konzeption, Koordination, Organisation und Unterstützung von besucherorientierten Events und Veranstaltungen.....	88
7.1.6	Printprodukte/Anzeigen	88
7.1.7	Investorenwerbung	89
7.1.8	Fotos/Fachliche Führungen/Filme	89
7.1.9	Das städtebauliche Modell.....	89
7.1.10	Infocenter der Überseestadt	89
7.1.11	Freies W-LAN.....	89
7.1.12	Informations- und Leitsystem für Fahrradfahrer und Fußgänger	89
7.2	Aktivitäten des Überseestadt-Marketingvereins e.V.....	90
7.3	Überseestadt als Veranstaltungsraum	91
8	Öffentlichkeitsbeteiligung, Kommunikation	91
8.1	Stadtteilbeirat, Überseestadtausschuss des Beirats Walle	91
8.2	Beirat Überseestadt.....	92
8.3	Projektbeteiligung Weiche Kante – Ergebnisse der BürgerInnenbeteiligung	94
9	Aussichten	97

1 Einleitung

Mit der Vorlage des nunmehr 5. Entwicklungsberichtes (Stand 31.12.2016) kann für das 300 ha umfassende und damit größte Stadtentwicklungsgebiet von Bremen eine sehr dynamische Entwicklung konstatiert werden. Seit dem 4. Entwicklungsbericht (Stand 31.12.2011) hat die Überseestadt deutlich an Profil gewonnen und ist ein integriertes, lebendiges Stück neue Stadt geworden. Nachdem in der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts vor allem die großflächigen Erschließungen und neuen öffentlichen Infrastrukturen das Grundgerüst für eine Transformation und Entwicklung gebildet haben, prägen inzwischen vielfältige Bauvorhaben mit unterschiedlichen Nutzungskonzepten und urbanen Architekturen das Bild der Überseestadt. Heute drehen sich in allen großen Quartieren zahlreich die Kräne und belegen eine massive und nachhaltige Umsetzung der vielfach privaten Investitionsvorhaben. Das betrifft in erheblichem Maße Neubauvorhaben, aber zugleich auch eindrucksvolle Revitalisierungen der historischen Speicher- und Schuppengebäude.

Da die Überseestadt im Rahmen der Wohnungsbaustrategie des Bremer Senats als eines der wichtigsten Gebiete in den Fokus gerückt wurde, stellt der Wohnungsbau im Berichtszeitraum einen Schwerpunkt dar. So wurde das gemeinsame Wohnungsbauprojekt „Marcuskaje“ von GEWOBA und JUSTUS Grosse seit 2013 als Pilotprojekt des Bremer Bündnisses für Wohnen erfolgreich umgesetzt und gab den Startschuss für den geförderten Wohnungsbau in der Überseestadt. Mit dem 2015 vom Bremer Senat beschlossenen Sofortprogramm Wohnungsbau wurde die Schwerpunktsetzung des Wohnungsbaus in der Überseestadt mit einer weiteren Steigerung der Zielvorgaben auf erschlossenen und zu großen Teilen planungsrechtlich bereits gesicherten Standorten fortgesetzt. Hierzu gehören die Projekte Hafenpassage 1 und ein Teilprojekt auf dem Areal von Schuppen 3, das Waller Wied, das große Baufeld 10 und die Blaue Karawane im Bereich der Hafenkante sowie das Kaffeequartier. Im Zuge des signifikanten, vor allem durch Auslandszuwanderung bedingten Bevölkerungszuwachses v.a. im Jahr 2015 fungierte die Überseestadt zudem als einer der wichtigsten Ankunftsorte in Bremen für Menschen auf der Flucht.

Insbesondere mit der wachsenden Einwohnerzahl, aber auch infolge der weiteren Entwicklung von Dienstleistungs- und Gewerbestandorten und der damit verbundenen Zunahme an Arbeitsplätzen im Berichtszeitraum stehen derzeit funktionale Anforderungen und Ergänzungen im Fokus der Entwicklungsstrategie für die Überseestadt. So wurde im Berichtszeitraum ein Einzelhandelskonzept für die Überseestadt in Ergänzung zum kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzept erstellt, in dem u.a. die räumlichen Angebotsschwerpunkte identifiziert wurden. Zur Bereitstellung und Sicherung der Nahversorgung hat das Gutachten die Entwicklung eines zentralen Nahversorgungsstandortes mit Funktionen für die gesamte Überseestadt direkt am Großmarkt empfohlen.

Mit Blick auf die hohe Dynamik des Wohnungsbaus zeigt sich zunehmend der Bedarf der Integration und Etablierung von sozialen Infrastrukturen in das Entwicklungskonzept der Überseestadt. Hier stehen zunächst Einrichtungen wie Kitas und Schulen im Fokus, deren Bedarf ermittelt, bewertet und konzeptionell verortet wur-

de. Deshalb liegt mit dem 5. Entwicklungsbericht erstmals die Grundlage für die Erweiterung des Angebotes an Kita- und Grundschulplätzen für den Ortsteil Überseestadt sowie für die angrenzenden Stadtteile vor. Mit der Umsetzung neuer Kita-Standorte wurde auf der Grundlage der Ansiedlungs-Kriterien zu „Vorzugslagen für die Gemeinwesen-Infrastruktur“ bereits begonnen.

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Bereiche und Nutzungsbausteine, aber auch auf die Investitionsentscheidungen von Privaten sowie die mittel- und langfristige städtebauliche Entwicklung der Überseestadt. Bereits bei der bisher erfolgten Siedlungsentwicklung und Nutzungsverdichtung zeigte sich, dass das Verkehrssystem der Überseestadt nur noch eingeschränkt den sich daraus ergebenden Anforderungen gerecht werden kann. Die verkehrliche Erschließung und Anbindung der Überseestadt an das überörtliche IV- und ÖPNV-Netz wird zunehmend zu einem Standortkriterium. Zukünftige Entwicklungen sind nur mit einer Optimierung und Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur denkbar. Hierzu wurde ein integriertes Verkehrskonzept in Auftrag gegeben.

Im Berichtszeitraum wurde die Neugestaltung der nunmehr durchgängigen Uferpromenade in Verbindung mit einem Ausbau der Deichanlagen entlang des nördlichen Uferbereichs des Europahafens und in seiner Verlängerung entlang der Weser weitgehend abgeschlossen. Als besonderes Markenzeichen der Überseestadt entstanden im Rahmen umfassender Beteiligungsprozesse große neue Grünanlagen, hierzu gehören der Überseepark als Spiel- und Freizeitort sowie die sogenannte „Weiche Kante“ im Bereich des Molenturmareals und des Wendebeckens, deren Eröffnung für die Sommersaison 2019 vorgesehen ist. Damit wird am westlichen Abschluss der Überseestadt mit Blick auf die Flusslandschaft der Weser und das historische Ensemble des Holz- und Fabrikenhafens ein eindrucksvoller neuer öffentlicher Freiraum entstehen und das Bild des neuen Stücks Stadt prägen.

Das geplante zentrale Nahversorgungszentrum im Bereich des Großmarktes, die Ansiedlung des großen Fahrradmarktes Stadler am Überseetor mit der avisierten Revitalisierung des denkmalgeschützten Zollamtes, die bestehenden und geplanten KiTa- und Schuleinrichtungen sowie die bereits errichteten bzw. in Umsetzung befindlichen öffentlichen Grünanlagen verkörpern in Verbindung mit Freizeit- und Kulturnutzungen zugleich neue Begegnungs- und Aufenthaltsorte in der Überseestadt. Sie dienen insbesondere auch einer engeren Verzahnung und besseren funktionalen Verflechtung der Überseestadt mit den angrenzenden Quartieren und Stadtteilen. Das betrifft sowohl Walle, Utbremen und Gröpelingen, aber inzwischen auch die Innenstadt mit dem Stephaniviertel und der Bahnhofsvorstadt. Insgesamt profiliert sich damit die Überseestadt als integrierter lebendiger Ortsteil und immer stärker auch als Freizeitstandort und Tourismusdestination.

Im Bereich der gewerblichen Entwicklung hat sich die Überseestadt als ein Ort mit hohem Anteil an kreativen Unternehmen entwickelt. Allen voran ist hier die Firma NEUSTA zu nennen, die eine Reihe von Start-Ups unter ihr Dach genommen hat.

Von hoher Bedeutung ist deshalb der im Berichtszeitraum fertiggestellte und inzwischen auch preisgekrönte Umbau des großen Schuppen 1 oder auch das denkmalgeschützte Weinkontor. Die umgenutzten bzw. revitalisierten historischen Gebäude üben auf Unternehmen der Kreativwirtschaft und IT-Branche sowie Gründer*innen eine besondere Anziehungskraft aus. So wurde auch die Alte Bahnmeisterei saniert und an Unternehmen insbesondere der Kreativwirtschaft wieder vermietet.

Auch die Entwicklung der Bestandsunternehmen in der Überseestadt insbesondere am Standort Holz- und Fabrikenhafen stand im Fokus der vergangenen Jahre. So wurde in den Jahren 2015/ 2016 das Klimaschutzteilkonzept „Energie- und Ressourceneffizienz im Holz- und Fabrikenhafen/ Weserufer“ im Auftrag der WFB mit dem Ziel durchgeführt, eine bessere Vernetzung und Kooperation der ansässigen Unternehmen zu induzieren, den industrie- und hafengewirtschaftlichen Standort weiter zu qualifizieren und nicht zuletzt, die Kosten der ansässigen Unternehmen zu reduzieren und damit einhergehend die Bestandssicherung der Unternehmen am Standort zu unterstützen. Das Projekt wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom BMU gefördert. Die Initiative stadtbremischer Häfen e.V. war mit ihren in der Überseestadt ansässigen Unternehmen ein wesentlicher Multiplikator bei diesem Projekt.

Mit der Entscheidung zum Verkauf der Getreideverkehrsanlage ausschließlich zur Sicherung dieser für die ansässigen Hafen- und Industrieunternehmen wichtigen Infrastrukturanlagen wurde ein wichtiges Signal zur Sicherung und Weiterentwicklung des Hafensareals gesetzt.

Gewerbliche Neuansiedlungen fanden im Umfeld des Überseetors und insbesondere in der Hafenvorstadt statt. Im Bereich des Hansators wurde u.a. 2014-2016 die Umsiedlung des Unternehmens Zweirad Stadler aus der Airport-Stadt in die Überseestadt ermöglicht. Im Bereich Zentrale Hafenvorstadt wurden südlich des Hilde-Adolf-Parks bis dato brach liegende Flächen für Dienstleistungs- und Gewerbenutzung neu erschlossen. Im Rahmen dieser Maßnahmen konnten u.a. auch Erweiterungsmöglichkeiten für das Bestandsunternehmen Ströver-Schellack gesichert werden. Das angrenzende ehemalige Weinkontor Auf der Muggenburg wurde erfolgreich saniert und kleinteilig vermarktet. Im Bereich des Gebietes Am Weser-Terminal siedelte sich auf dem Gelände der Fa. Siedentopf u.a. das Steigenberger-Hotel an, welches mit dem GOP-Variété-Theater verbunden ist. Hiermit ist für den Tourismusstandort Bremen insgesamt eine erhebliche Angebotserweiterung entstanden.

Die wesentlichen, auch der stadtwirtschaftlichen Bewertung zugrunde liegenden Zielzahlen haben sich im Berichtszeitraum positiv entwickelt. Zwischen 2012 bis 2016 wurden insgesamt 19,3 ha vermarktet und damit nahezu so viel Flächen wie im langjährigen Durchschnitt (rd. 4 ha p.a.) entwickelt. Der Anteil für betriebliche Ansiedlungen belief sich dabei auf 7,7 ha. Mit 11 ha lag der Schwerpunkt der Vermarktung auf Flächen mit Mischgebietsnutzungen.

Über den Gesamtzeitraum der Entwicklung der Überseestadt lässt sich eine stetig positive Entwicklung bei der Anzahl der angesiedelten Unternehmen wie auch der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beobachten. Nach den zuletzt erfassten Angaben des statistischen Landesamtes im Jahr 2014 sind in der Überseestadt sowie im Holz- und Fabrikenhafen 1.013 Unternehmen ansässig, in denen fast 14.900 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. Die bisherige stadtwirtschaftliche Bewertung der Überseestadt prognostizierte für den Best-Case als Zielzahl 16.900 Arbeitsplätze und insgesamt 3.300 Bewohner (entsprechend rd. 1.830 Wohneinheiten). Im Berichtszeitraum wurden hiervon bereits 936 Wohneinheiten fertiggestellt und bezogen, davon 151 geförderte Wohneinheiten. Nach derzeitigem Stand wird ohne Berücksichtigung des Waller Wieds sowie möglicher Entwicklungspotenziale auf der Südseite des Europahafens davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2025 knapp 3.700 Wohneinheiten in der Überseestadt realisiert werden können. Damit würde der Best-Case der stadtwirtschaftlichen Bewertung bereits übertroffen.

Im Berichtszeitraum wurden seitens der privaten Investoren rd. 616 Mio. € zugesagt bzw. als Investition getätigt. Dieses entspricht 60 % der bisherigen privaten Gesamtinvestitionssumme in der Überseestadt in Höhe von 1.044 Mio. €. Insgesamt prognostiziert die bisherige stadtwirtschaftliche Bewertung für den Best Case private Investitionen in Höhe von etwa 2.000 Mio. €.

In den vergangenen Jahren lag der Fokus der Marketingaktivitäten für die Überseestadt schwerpunktmäßig auf der Entwicklung des Areals als Immobilien- und Wirtschaftsstandort. Heute stellt sich die Überseestadt als ein integrierter Ortsteil mit gemischten Nutzungen dar, mit einem lebendigen Nebeneinander von historischer Bausubstanz und modernen Neubauten, von Hafenwirtschaft, Gewerbe, modernen Dienstleistungen, Gastronomie-, Kultur-, Freizeit- und eine wachsenden Zahl differenzierter Wohnangebote in einer erheblichen Größenordnung. Im Rahmen des Marketingkonzeptes lag der Fokus deshalb u.a. auf dem Relaunch des gesamten Info-Centers inkl. des städtebaulichen Modells, mit dem im Jahr 2016 begonnen worden ist. Als besucherorientierte Maßnahme wurde ebenfalls 2016 damit begonnen, „freies W-LAN“ an verschiedenen Hotspots zu installieren.

Der Überseestadt-Marketingverein hat sich seit seiner Gründung 2010 gut etabliert und stellt einen erheblichen Mehrwert für das übergeordnete Marketing der Überseestadt dar. Seit 2016 ist der Überseestadt-Marketingverein auch Anlaufstelle für Veranstaltungsorganisationen und Interessengruppen für alle in der Überseestadt zu genehmigenden Veranstaltungen und Events. Im Berichtszeitraum hat die Überseestadt als Veranstaltungsort in den Veranstaltungskalendern ihren festen und wirkungsvollen Platz gefunden.

Diese für die Entwicklung der Überseestadt in den letzten fünf Jahren maßgeblichen Themen werden durch den hiermit vorgelegten 5. Entwicklungsbericht auf den nächsten Seiten ausführlicher dokumentiert und erläutert. Damit zeichnet der vorliegende Bericht den Weg der Überseestadt in den letzten fünf Jahren vom

Standort der Möglichkeiten (Titel Entwicklungsbericht 2012) hin zu einem lebendigen, neuen Stück Stadt.

2 Entwicklung als integriertes, lebendiges Stadtquartier

2.1 Die Überseestadt als Wohnstandort

Während in der Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafendreiecke in Bremen aus dem Jahr 2000 der Überseestadt nur eine geringe und deutlich untergeordnete Eignung als Wohnstandort zugesprochen wurde, hatte der Masterplan der Überseestadt Bremen 2003 das Wohnen für konkrete Bereiche unter der Prämisse des Bestandsschutzes und der Sicherung von Entwicklungsmöglichkeiten für das bestehende Gewerbe bereits vorgesehen. Im Jahr 2007 wurde mit dem Bebauungsplan 2335 für das Quartier Hafenkante erstmals die Möglichkeit einer Wohnbebauung geschaffen. Seit diesem Zeitpunkt haben BewohnerInnen insbesondere in den Quartieren Europahafen sowie Hafenkante den Standort Überseestadt als Wohnstandort für sich entdeckt. Aktuell wurden 936 Wohneinheiten in der Überseestadt erstellt und bieten Wohnraum für rd. 1.700 EinwohnerInnen. Die Überseestadt hat sich somit auch als Wohnstandort und als neues Stadtquartier in Bremen etabliert.

2.1.1 Bündnis für Wohnen und Sofortprogramm Wohnungsbau

Der Senat verfolgt die Strategie der wachsenden Stadt. Seit 2011 verzeichnet Bremen wieder Bevölkerungszuwächse. Daher hat der Senat am 28.2.2012 in Umsetzung der Koalitionsvereinbarung beschlossen, dass beim Verkauf kommunaler Grundstücke und bei der Schaffung neuen Baurechts eine Verpflichtung zum Bau von Sozialwohnungen begründet werden soll. Einzelheiten wurden im Rahmen des Bündnisses für Wohnen (2013) erarbeitet und sind mittlerweile fester Bestandteil aller Umsetzungsschritte in der Überseestadt.

Infolge des enormen Zuzugs von Menschen auf der Flucht haben sich die Herausforderungen an den Wohnungsmarkt gegenüber den ursprünglich in der GEWOS-Studie sowie im Bündnis für Wohnen formulierten Zielsetzungen deutlich erhöht.

Angesichts der neuesten Entwicklungen und auf Grund letzter Prognosen ist für den Zeitraum 2016 bis 2017 im Land Bremen ein wohnungsmarktrelevanter Anteil von rd. 6.600 Menschen auf der Flucht zu berücksichtigen. Dem entsprechend besteht ein Bedarf von 2.200 erforderlichen Wohneinheiten¹.

Auf dieser Basis wurde unter Berücksichtigung des GEWOS-Gutachtens aus dem Frühjahr 2015 daher bis zum Jahr 2020 ein jährliches Ausbauziel von rd. 1.400 Wohneinheiten für die Stadt Bremen insgesamt festgelegt. Der Senat hat im Kontext der erhöhten Zuwanderung mit seinen Beschlüssen zum Sofortprogramm Wohnungsbau am 15.12.2015 und am 10.06.2016 bekräftigt, seine Anstrengungen zur Ausweitung des Wohnungsangebots insgesamt fortzusetzen und weiter zu in-

¹ Quelle: Senatsvorlage für den 04.04.2017 „Sachstand Umsetzung Wohnungsbau – Bericht an das Bündnis für Wohnen“. Um die resultierenden erforderlichen Wohneinheiten zu ermitteln, wurde eine geschätzte Mittelungszahl von drei Personen pro Wohneinheiten ausgewiesen.

tensivieren. Zu diesem Zweck wurde durch das Sofortprogramm Wohnungsbau die Bereitstellung von 2.000 zusätzlichen Wohneinheiten in Bremen auf den Weg gebracht, zusätzlich zu dem aus dem GEWOS-Gutachten sich ergebenden Bedarf von 1.400 Wohnungen pro Jahr.

Zunächst wurde in der Überseestadt insbesondere an den Standorten mit Wasserlage Wohnungsbau umgesetzt, der eher im hochpreisigen Segment einzustufen ist. Im Jahr 2015 wurde dann die Errichtung des Quartiers Marcuskaje mit 252 Wohnungen, von denen 146 im geförderten Wohnungsbau erstellt wurden, als Pilotprojekt des „Bündnisses für Wohnen“ umgesetzt. Sie stellt den Startschuss zur Realisierung von Wohnungsbau auch im niedrigen und mittleren Preissegment in der Überseestadt dar.



Abb. 1 Ansicht des Wohnungsbaus an der Marcuskaje

Die Überseestadt ist das wesentliche Schwerpunktgebiet des Sofortprogramms Wohnungsbau. Von den aktuell insgesamt angestrebten 3.000 zu errichtenden, geförderten Wohneinheiten des Sofortprogramms werden alleine am Standort Überseestadt rund 1.100 geförderte Wohneinheiten geplant und umgesetzt. Die städtebaulich für eine Wohnnutzung vorgesehenen Standorte, wie u.a. das Kaffeequartier, die Hafenpassage sowie der Schuppen 3, sollen entsprechend zeitnah für Wohnungsangebote hochbaulich entwickelt werden. Hierbei war zu prüfen, inwiefern neben des generell für den geförderten Wohnungsbau zu berücksichtigten Anteils weitere Angebote, speziell für die Unterbringung von Menschen auf der Flucht berücksichtigt werden können. Dies ist bei der Vermarktung des 1. Bauabschnitts der Hafenpassage gelungen. Hier hat sich die Investorengruppe (Justus Gros-

se/Gewoba) bereiterklärt, einen Anteil von 75% geförderten Wohneinheiten vor Ort zu errichten und eine Anzahl von Wohnungen, die weiteren 25 % der geplanten Wohneinheiten entspricht, im sonstigen, in der Gesamtstadt verfügbaren Wohnungsbestand der Investoren zur Unterbringung von Menschen auf der Flucht zur Verfügung zu stellen. Bei der Bereitstellung von bezahlbarem bzw. geförderten Wohnungsbaus auch in der Überseestadt ist im Zuge der Umsetzung der Projekte des Sofortprogramms allerdings eine Konzentration von geförderten Wohnungsbau auch bezogen auf Mikrostandorte zu vermeiden.

Dies geschieht unter Berücksichtigung der für den sozialen Wohnungsbau bereits 2013 entwickelten Abgrenzung von drei Teilbereichen. So werden bei den aktuellen Projekten, wie der Hafenkante oder dem zentralen Bereich der Überseestadt mit Markuskaje, Hafenpassage und Schuppen 3 die üblichen 20% geförderter Wohnungsbau zwar übertroffen, bezogen auf die sich abzeichnenden Quartier in der Überseestadt, entsteht jedoch ein gesunde Mischung aus hochpreisigem, mittelpreisigem und geförderten Wohnungsbau für vielfältige Haushaltsgrößen und Wohnansprüche.

Ein wesentliches Beschleunigungsinstrument zur Umsetzung des Sofortprogrammes ist der gezielte, direkte Verkauf von Grundstücken, der in begründeten Einzelfällen zur Anwendung kommen soll. Ohne diese besondere Regelung wären Einzelprojekte, wie die Hafenpassage 1, mit deren Bau im Frühjahr 2017 begonnen werden soll, nicht in diesem Tempo umsetzbar. Auch bei Projekten, deren Entwicklung vielgestaltiger und komplexer ist und unter Umständen neues Planungsrecht geschaffen werden muss, kann ein direkter Verkauf im Einzelfall begründet sein.

Zielführend, weil beschleunigend und qualitätssichernd, hat sich die Begleitung von Wohnungsbauprojekten an Standorten von besonderer städtebaulicher Bedeutung durch das Bremer Gestaltungsgremium erwiesen. Die Begleitung durch externe Architekten und Stadtplaner gibt wichtige Impulse und hilft bei allem quantitativem und zeitlichem Umsetzungserwartungen, die gestalterische und funktionale Qualität nicht aus den Augen zu verlieren. Bei allen wesentlichen Wohnungsbauprojekten, die nicht durch andere qualitätssichernde Instrumente, wie Wettbewerbe oder Mehrfachbeauftragungen qualifiziert werden, hat es sich bewährt.



Abb. 2 Teilbereiche der Überseestadt (SUBV auf Kartengrundlage der WFB)



Abb. 3 Sofortprogramm Wohnungsbau in der Überseestadt (SUBV auf Kartengrundlage der WFB)

2.1.2 Unterbringung von Menschen auf der Flucht

Im Land Bremen sind im Jahr 2015 über 11.000 Menschen auf der Flucht sowie rd. 2.500 sog. unbegleitete minderjährige Flüchtlinge angekommen. Im Jahr 2016 waren es über 3.185 Flüchtlinge sowie 1.146 unbegleitete minderjährige Flüchtlinge. Wobei die Stadt Bremen (i.d.R. 80%) rund 13.800 der in 2015 und 2016 zugewiesenen Personen aufgenommen hat. Für 2017 wird für die Stadt Bremen nach Auskunft des Sozialressorts eine Zuwanderung von 2.300 Flüchtlingen angenommen. Für diese Menschen gilt es weiterhin, kurzfristig Unterbringungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen und dafür Sorge zu tragen, dass ausreichend Plätze in Übergangslösungen und genügend Wohnraum für einen langfristigeren Verbleib in Bremen sicher gestellt sind. Dieser Herausforderung begegnet Bremen neben der Intensivierung des Wohnungsbaus (s. Punkt 0) mit der kurzfristigen Errichtung von Übergangswohnheimen; auch am Standort Überseestadt. Aufgrund der rapide angestiegenen Zugangszahlen wurden im Zeitraum September bis Dezember 2015 auch Notunterbringungsmaßnahmen wie Zeltstandorte errichtet. Vor allem erschlossene, baureif hergestellte und in das Stadtgefüge integrierte Grundstücke und Immobilien waren und sind hierfür dringend nötig. Die Notunterkünfte konnten bis 2016 mit Ausnahme des Zeltstandortes an der Herzogin Cecilie-Allee geschlossen werden.

Nach den jüngsten Änderungen des Baugesetzbuches können Übergangswohnheime und Einrichtungen im Rahmen von Notbelegungsmaßnahmen unter bestimmten Voraussetzungen zeitlich befristet in Gewerbe- und Industriegebieten eingerichtet werden. Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Flächen für die Unterbringung von Menschen auf der Flucht ist dies auch in Bremen geschehen und gewerbliche Flächen werden für Übergangswohnheime genutzt.

Wegen ihrer integrierten Lage und der Verfügbarkeit baureif hergestellter Flächen eignete sich die Überseestadt als Schwerpunktgebiet insbesondere für die Umsetzung von Sofortmaßnahmen. So wurden beispielsweise zwei Baufelder mit jeweils über 10.000 qm für den Aufbau von Zelten bereitgestellt. Auch aktuell stellt die Überseestadt einen räumlichen Schwerpunkt für Übergangsunterkünfte in Bremen

dar. Derzeit sind die in Abb. 4 aufgezeigten Standorte konkret für die Unterbringung von Menschen auf der Flucht in Nutzung. Auf den städtischen Flächen werden die Menschen überwiegend in Containern untergebracht. Daneben werden auch private Immobilien als Übergangwohnheime mit einem überwiegend mittelfristigen Planungshorizont zwischengenutzt.

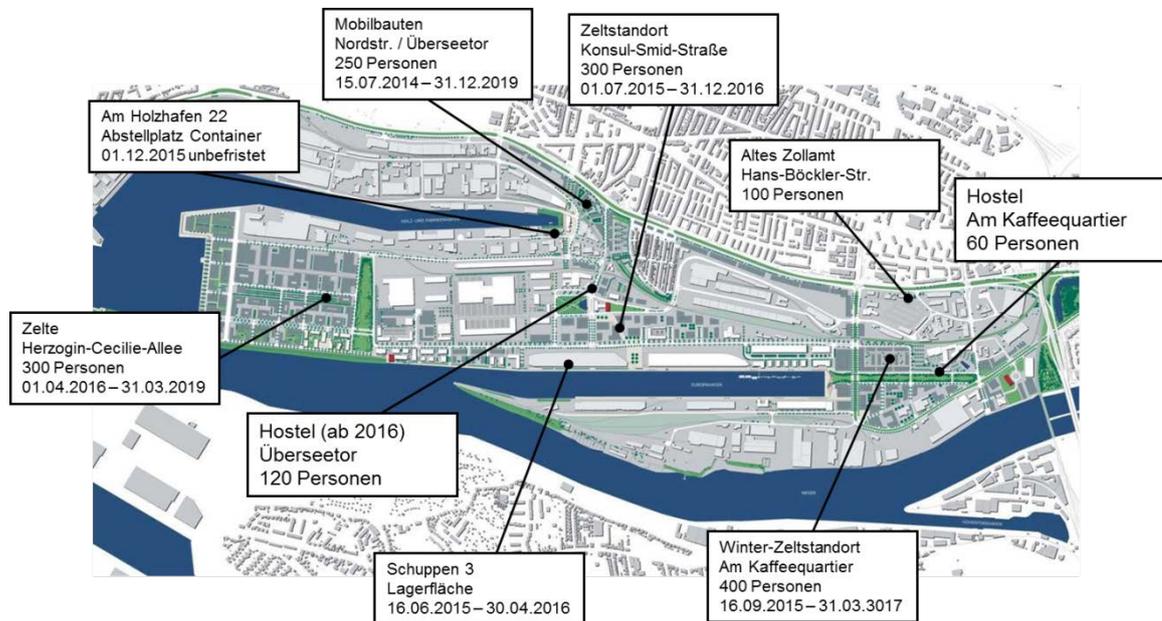


Abb. 4 Flächen und Immobilien in der Überseestadt für Maßnahmen zur Unterbringung von Menschen auf der Flucht

2.2 Integriertes Verkehrskonzept

Im Zusammenspiel mit den anderen Entwicklungsthemen ist die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung eine wichtige Planungskomponente für die künftige Entwicklung der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen sowohl auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Nutzungsbausteine und Investitionsentscheidungen von Privaten, als auch auf die mittel- und langfristige städtebauliche Entwicklung des Standortes insgesamt. Angesichts der derzeitigen und künftig rasant voranschreitenden Siedlungs- und Nutzungsverdichtung in der Bremer Überseestadt müssen entsprechend auch die Planungen zur verkehrlichen Erreichbarkeit, Anbindung und Erschließung des Ortsteiles und seiner Quartiere vorangetrieben werden. Hierbei gilt es, alle Verkehrsträger integriert zu betrachten.

Auf Grundlage der bis 2030 vorauszusehenden Entwicklung der Überseestadt wird folglich aktuell ein integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept mit dem Ziel erstellt, Maßnahmen und Projekte zu identifizieren, mit denen die Entwicklung des Standortes als urbaner, nutzungsgemischter Ortsteil durch entsprechende verkehrliche Maßnahmen und Angebote angemessen flankiert werden kann. Die zu entwickelnden gutachterlichen Empfehlungen zur künftigen Verkehrsinfrastruktur basieren dabei auf einem Szenario, dass im Jahr 2030 von ca. 18.000 Beschäftigten sowie 11.000 BewohnerInnen in der Überseestadt ausgeht.

Das Konzept wird von den Gutachterbüros IVAS (Dresden) und VCDB (Berlin) bearbeitet und entsprechend der vielfältigen Herausforderungen und Rahmenbedin-

gungen für die Verkehrsentwicklung in der Überseestadt durch eine ressortübergreifende Arbeits- und Lenkungsgruppenrunde bestehend aus VertreterInnen des Wirtschafts- und Bauressorts, der WFB, der BSAG und BrePark begleitet.

Zentrale Aufgabe der Gutachter ist es,

- zeitnahe Lösungen für eine verbesserte Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastrukturen bezogen auf die heutigen Verkehrsmengen zu identifizieren,
- Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verlagerung, Verringerung und Vermeidung von Verkehren aufzuzeigen und ganzheitlicher Mobilitätslösungen für die Überseestadt zu entwickeln sowie
- vorausschauende Antworten auf die Frage zu liefern, in welchen Bereichen neue Infrastrukturen und Angebote auf- und/oder ausgebaut werden sollen.

Bei der Erstellung des Konzeptes sind verschiedene, für die Überseestadt bestehende standortspezifische Anforderungen und Voraussetzungen zu beachten:

- Das Verkehrsaufkommen in der Überseestadt hat in den vergangenen fünf Jahren deutlich zugenommen, so dass es auf den Hauptzufahrtstraßen und zentralen Knotenpunkten in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bereits heute zu erheblichen Verkehrsbelastungen kommt. Eine Verkehrszählung im Einmündungsbereich Konsul-Smidt-Straße / Hansator hat Anfang 2015 eine Verdoppelung des Verkehrs im Vergleich zu 2010 ergeben. Die konkret aus dem Verkehrskonzept abzuleitenden Maßnahmen müssen folglich sowohl auf die Verbesserung des heutigen Verkehrsablaufes abzielen, als auch vorausschauend wirkungsvolle Projekte identifizieren, um die Mobilität und Erreichbarkeit der Überseestadt auch im Jahr 2030 zu gewährleisten.
- Mit Blick auf die heute bereits bestehende Angebotsqualität der Verkehrerschließung ergeben sich in der Überseestadt deutliche Unterschiede. Während z.B. die Hafenvorstadt durch die Straßenbahnlinie 3 auch im ÖPNV bereits seit einigen Jahren sehr gut angebunden ist, sind andere Quartiere, z.B. die Hafenkante, angesichts der hier derzeit anstehenden Nutzungsentwicklung in den nächsten Jahren noch deutlich unterversorgt. Als Verkehrsraum muss die Überseestadt mit Blick auf ihre unterschiedlichen Quartiere folglich differenziert betrachtet werden.
- Mit zunehmender Siedlungs- und Nutzungsdichte und der in den letzten Jahren steigenden Bedeutung der Überseestadt als Wohnstandort wird sich in den nächsten Jahren zudem auch die Bedeutung der Binnenverkehre stark vergrößern. Somit wird künftig auch die Frage nach der Organisation von Nahmobilität eine größere Bedeutung einnehmen.
- Als ehemaliges Hafenrevier sind die Randbereiche der Überseestadt und ihre Übergänge zu den Nachbarquartieren von großen Verkehrsachsen mit einer erheblichen Barrierewirkung gekennzeichnet. Bezogen auf die städtebaulichen Nahtstellen zu den Bestandsquartieren der Bahnhofsvorstadt, Walles und Gröpelings müssen deshalb auch Lösungen und Antworten auf die Fragen der

städtebaulichen, verkehrlichen und funktionalen Anbindung und Verknüpfung an die bestehenden, gewachsenen Stadtstrukturen eine wesentliche Rolle spielen.

- Durch ihre Ausrichtung entlang der Weser und der Hafenbecken ist die Überseestadt siedlungsmorphologisch durch zwei ausgeprägte Halbinsellagen gekennzeichnet, so dass sie zum einen eine geringe Erschließungstiefe und zum anderen eine langgezogene Bandstruktur aufweist. Dies führt zwangsläufig auch dazu, dass über wasserbezogene Erschließungssysteme und Brücken nachgedacht werden muss.
- Mit der Überseestadt soll ein urbanes, nutzungsgemischtes Stadtquartier mit hochwertigen innerstädtischen Wohn- und Dienstleistungsstandorten, Bildungsinfrastrukturen und Freizeiträumen geschaffen werden. Gleichzeitig ist die Überseestadt aber auch ein Standort der maritimen Wirtschaft, Logistik und Industrie; mit teils signifikanten Mengen an Schwerlastverkehr. Gemäß des „Bremer Modells“ sollen die Entwicklungsmöglichkeiten für die ansässigen Industrie- und Hafenbetriebe bestehen bleiben, so dass bei einem Verkehrskonzept für die Überseestadt auch die Zukunft des Wirtschaftsverkehrs und die Lösung von Konflikten mit den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung eine große Rolle spielen muss.
- Angesichts ihrer Bedeutung als größtes und wichtigstes Stadtentwicklungsprojekt Bremens und der bis 2030 noch langfristigen Perspektive der Entwicklung ergibt sich der Anspruch, aber auch die Chance, im Rahmen der Konzepterstellung auch neue, zukunftsweisende und innovative Lösungen (Elektromobilität, smarte Mobilitätsservices und Leitsysteme, dynamische Navigation, etc.) für bestimmte Verkehrs- und Mobilitätsprobleme modellhaft in Erwägung zu ziehen und zu erproben. In diesem Zusammenhang sind die Maßnahmen zudem nicht nur aus einer rein verkehrstechnischen Sicht, sondern auch vor dem Hintergrund ihrer stadtplanerischen Wirkung zu bewerten.

Erste Ergebnisse der Gutachter aus der Verkehrsprognose für die Überseestadt im Basisszenario für das Jahr 2030 zeigen bereits jetzt auf, dass in den nächsten Jahren große Handlungserfordernisse in Bezug auf die zu erwartende Verkehrsentwicklung des Standortes bestehen:

Auf Basis der heute für das Jahr 2030 prognostizierten Strukturdaten (Einwohnerzahlen, Beschäftigte, Verteilung der Wegeaufkommen auf die Verkehrsarten, etc.) wird sich in der Überseestadt im Vergleich zum aktuellen Zustand nahezu eine Verdopplung des Wegeaufkommens im Personenverkehr ergeben (vgl. Abb. 5), wobei sich die Zunahme der Verkehre entwicklungsgemäß insbesondere in solchen Quartiere konzentriert, in denen in den nächsten Jahren eine starke Zunahme an Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen zu erwarten ist.

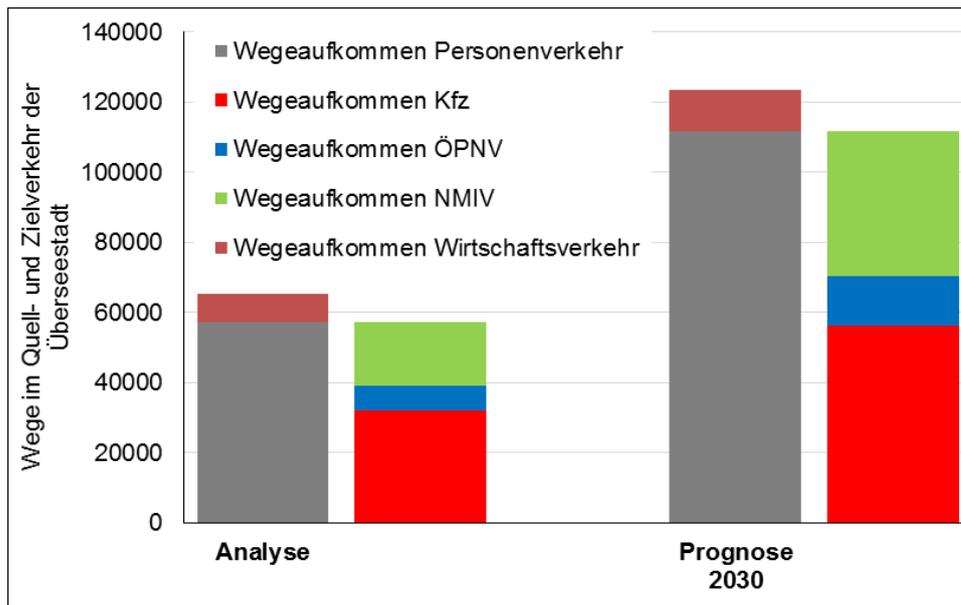


Abb. 5 Prognose des Wegeaufkommens (Quelle: IVAS)

Da bestimmte Knotenpunkte in den Randbereichen der Überseestadt bereits heute schon am Rand der Leistungsfähigkeit stehen, wäre die Konsequenz - ohne das Ergreifen zusätzlicher Maßnahmen - eine deutliche Überlastung der bestehenden Infrastruktur, mit negativen Konsequenzen für die gesamte Gebietsentwicklung. Der Entwicklung zu Gute kommt dabei der Umstand, dass das zusätzliche Wegeaufkommen insbesondere im Bereich der Bewohnerverkehre entstehen wird, das mit Blick auf die tageszeitliche Verteilung der neuen Verkehrsmengen eine gleichmäßigere Auslastung der Infrastrukturen zur Konsequenz hat, als dies bei der derzeit vor allem durch die Beschäftigten induzierte Verkehrsmenge der Fall wäre.

Im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung gehen die Gutachter vor diesem Hintergrund derzeit gleichwohl davon aus, dass rund 40% der in 2030 zusätzlich im KFZ-Verkehr entstehenden Fahrten auf andere Verkehrsträger verlagert werden müssen, um die künftigen Verkehrsmengen - bei einer straßenseitig weitgehend abgeschlossenen Erschließungsinfrastruktur - verträglich abwickeln zu können.

Aus den Prognoseergebnissen werden zusammen mit den Gutachtern in einem nächsten Schritt zurzeit geeignete und wirkungsvolle Maßnahmenvorschläge abgeleitet, diskutiert und bewertet. Als Bewertungsmethodik kann dabei auf die Erfahrungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 zurückgegriffen werden, dessen Bewertungssystem auf die räumlichen Besonderheiten der Überseestadt heruntergebrochen wurde. Neben indikatorenbezogenen und räumlichen Wirkungen gehen dabei als weiteres Bewertungskriterium auch die von Gutachtern prognostizierten Kosten für die Maßnahmen in die Bewertung mit ein.

Die abschließenden Ergebnisse des integrierten Verkehrskonzeptes werden im Sommer 2017 erwartet.

2.3 Freiraumentwicklung

Die Überseestadt wird von unterschiedlichen Freianlagen durchzogen. Die Grundzüge der Freiraumentwicklung wurden im Masterplan (2003) gelegt und werden sukzessive umgesetzt. Wesentliche Elemente des Masterplans sind die wasserbegleitenden Promenaden in ihren unterschiedlichen Ausgestaltungen und 3 öffentliche Grünanlagen- der „Hilde-Adolf-Park“, das „Franz-Pieper-Karree“ und der „Überseepark“. Mit der „Weichen Kante“, die im Masterplan noch deutlich steinerter dargestellt wurde und der Aufwertung des Molenturmareals wird der wachsenden Einwohnerzahl und dem damit gesteigerten Anforderungen an Erholungsflächen Rechnung getragen. Zum anderen wird die Verknüpfung mit den umliegenden Stadt- und Ortsteilen und somit die Einbettung der Überseestadt in das Bremer Stadtgefüge mehr Bedeutung beigemessen.

Den Auftakt der Freiraumentwicklung bildet die private Grünanlage „Am Weserterminal“ in die der Wesertower eingebettet ist. Der „Hilde-Adolf-Park“ durchzieht die Hafenvorstadt von der Lloydstraße bis zum Kopf des Europahafens. Seine linear auf den Kopf des Europahafens ausgerichtete Struktur entwickelt sich nur langsam. Noch fehlen einige Raumkanten, so am Kaffeequartier und somit auch die direkten Anrainer und Nutzer. Ob Nachjustierungen für eine bessere Benutzbarkeit in Zukunft notwendig sein werden, muss in den Folgejahren entschieden werden. Entlang des Europahafens laden die obere und untere Promenade zum Flanieren ein. Daneben lädt der Pocketpark am „Franz-Pieper-Karree“ in der zentralen Überseestadt zum Verweilen ein.

Neben diesen vorhandenen Anlagen sind in den letzten Jahren am westlichen Ende der Überseestadt zwei weitere vorgenannte Freizeitanlagen entstanden (der „Überseepark“) bzw. werden derzeit geplant und sollen zeitnah umgesetzt werden (Arbeitstitel „Weiche Kante“).

Mit der Entwicklung der alten Hafenreviere entsteht ein neues Stück Stadt, das für die BürgerInnen der Stadt Bremen lange Zeit wenig zugänglich war, so dass die Entwicklung von öffentlichen Freiräumen im Rahmen der Gesamtstandortentwicklung der Überseestadt eine besondere Bedeutung einnimmt. Sie bringt Frequenz, Naherholungsqualität und somit ein Stück Alltagsbetrieb aus den angrenzenden Bestandsquartieren an den neuen Standort, trägt zur Reduzierung der bestehenden Freiflächendefizite für den gesamten Stadtraum im Bremer Westen bei und hat somit insgesamt eine sozialräumliche Scharnierfunktion, die wichtig ist, sowohl für die Entwicklung der Überseestadt zu einem lebendigen Stück Stadt, als auch für die Entwicklung Bremens insgesamt als Großstadt am Fluss.

Insbesondere mit Blick auf die notwendigen, nicht unerheblichen Unterhaltungsinvestitionen, die öffentliche Parks und Grünflächen mit sich bringen, sind hierbei allerdings stets die finanziellen Rahmenbedingungen Bremens als Haushaltsnotlage land zu berücksichtigen und abzuwägen.

2.3.1 Überseepark

Bereits der Masterplan für die Überseestadt aus 2003 sieht zwischen dem Großmarkt und der Hafenkante eine Grünanlage vor. Diese soll im Endausbau von der Weser bis zum Holz- und Fabrikenhafen reichen. Da sich die Flächen nördlich der Eduard-Suling-Straße im Privateigentum befinden und gewerblich genutzt werden, endet der Park an dieser Straße (vgl. Abb. 6).

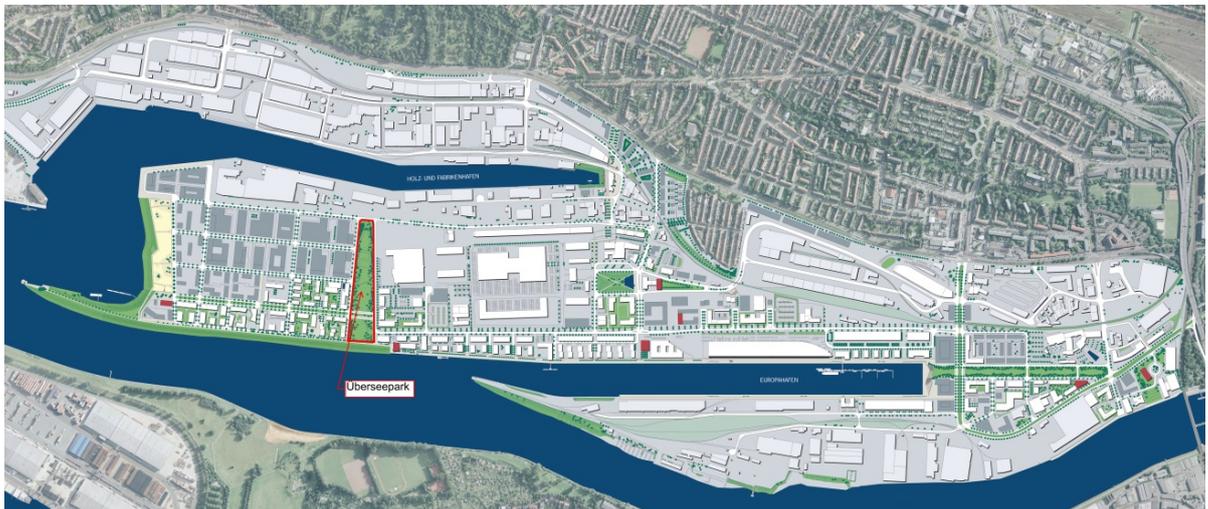


Abb. 6 Lage des Überseeparks in der Überseestadt (Quelle WFB)

Aufgrund fehlender Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche im Bremer Westen entstand die Idee, den Park speziell mit Sport- und Spielangeboten zu qualifizieren. Anfang 2010 wurden durch zwei Träger Beteiligungsverfahren mit Kinder und Jugendlichen sowie ein zusätzliches, separates Verfahren zur Beteiligung von Mädchen durchgeführt, um deren Wünsche und Bedürfnisse zu erfahren.

Bei der Umsetzung konnte erreicht werden, dass die Finanzierung der Spiel- und Sportbereiche nicht aus dem städtischen Haushalt erfolgte, sondern durch die privaten Investoren der im Einzugsbereich befindlichen Wohnbebauung sichergestellt wird. In der Regel müssen diese pro Wohneinheit 10 m² Spielplatzfläche herstellen und unterhalten. Um zahlreiche stereotype Spielangeboten verteilt über die gesamte Überseestadt und damit einhergehend zergliederte Angebote zu vermeiden, sollte in dem Park eine für alle Altersgruppen interessante Freizeiteinrichtung mit über die Überseestadt hinausgehender Ausstrahlung entstehen. Es wurde mit den privaten Investoren vereinbart, nur einen Teil der Anlagen für Kleinkinder herzustellen (ca. 30 %) und einen angemessenen Investitionsbeitrag auf ein gesondertes Projektkonto des Sondervermögens Überseestadt einzuzahlen. Hieraus werden die Herstellung und die Unterhaltung der Anlagen für einen Zeitraum von 30 Jahren bezahlt.

Mitte 2010 wurde ein Freiraumwettbewerb für die Gestaltung des Parks ausgeschrieben. Neben den städtebaulichen Zielsetzungen sollten die von den Kindern und Jugendlichen besonders nachgefragten Freizeiteinrichtungen Bestandteil des Parks werden. Hierzu gehörten neben dem Spielplatz für die Jüngeren eine Skatebereich, Kleinspielfelder, ein Tanzboden sowie ein Parkourareal.

Nach einem Teilnahmewettbewerb wurden insgesamt 15 Büros aufgefordert einen Wettbewerbsentwurf abzugeben.

Am 08.10.2010 fand die Preisgerichtssitzung statt. Dabei konnte das Büro WES aus Hamburg mit seinem Entwurf überzeugen. Das Büro hat entsprechend den Planungsauftrag erhalten.

Im Folgenden wurde in enger Abstimmung mit dem Bau und Umweltressort, dem Wirtschaftsressort und der WFB die Planung für den Park erstellt. Die Gestaltung der Sportbereiche wurde unter Einschaltung von Fachplanern und engagierten Jugendlichen unter Betreuung des Sportgarten Pauliner Marsch ebenfalls vom Büro WES erarbeitet.

Um die Anwohner im südlichen Bereich vor Lärmimmissionen zu schützen, wurde der Sportbereich im Zuge der weiteren Planung weiter in Richtung Eduard-Suling-Straße verschoben. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung des Parks wurden mit dem Bebauungsplan 2435 geschaffen. Dieser setzt dezidiert die einzelnen freizeitorientierten Nutzungen, wie Sport- und Spielplatz, Parcours etc. fest. Er ist seit dem 15.05.2013 rechtskräftig.

Nach zwei jähriger Planungszeit wurden Anfang 2013 die Ausschreibung für den Park und den ersten Teil der Sportanlagen – zum Zeitpunkt der Ausschreibung waren erst ein Teil der Wohnbebauung genehmigt und damit auch erst ein Teil der Mittel für Spiel- und Freizeitanlagen eingezahlt worden – angestoßen. Mitte 2013 wurde mit den Baumaßnahmen begonnen. Am 29.07.2014 konnte der Park eröffnet werden. Von den vorgesehenen Spiel- und Freizeitanlagen wurden der Spielplatz, der Tanzboden sowie der Skatebereich bereits fertiggestellt. Insbesondere der Skatebereich und der Spielplatz erfreuen sich großer Beliebtheit.



Abb. 7 Überseepark nach Überarbeitung (Quelle WES)

In der Zwischenzeit wurden weitere Wohnungsbauprojekte realisiert bzw. befinden sich in der konkreten Planung. Damit hat es weitere Einnahmen der Investoren für den Spiel- und Freizeitbereich gegeben, so dass als weitere Einrichtungen die Kleinspielfelder und die Parkouranlage erstellt werden können. Hierzu laufen derzeit die Planungen.

Neben der Ergänzung der Spiel- und Freizeitanlagen werden derzeit auch die Planung für einen Kiosk mit Lagerflächen und einer behindertengerechten WC-Anlage (siehe Abb. 8) abgeschlossen. Kiosk und WC-Anlage werden dabei in Seecontainer untergebracht. Diese sind nicht nur kostengünstig, sie erinnern auch an den ehemaligen Überseehafen und daran, dass der erste Container in Deutschland am 06.05.1966 im Überseehafen in Bremen angelandet wurde.

Als Angebot für ältere Anwohner soll eine Boule-Anlage entstehen. Die Errichtung des Kiosks sowie der Boule-Anlage werden aus Eigenmitteln des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt (SVÜSS) finanziert.



Abb. 8 Kiosk mit WC Anlage (Quelle: WES und Partner)

Als Eröffnungstermin für die o.g. Anlagen ist Sommer 2017 vorgesehen.

2.3.2 Die Weiche Kante – ein Strandpark für den Bremer Westen

Der weite Blick die Weser hinunter Richtung Molenturm, das Kreischen der Möwen im Ohr, die imposante Silhouette der Getreideverkehrsanlage, der Stahlwerke und der Industriehäfen vor Augen: An kaum einem anderen Ort Bremens lassen sich die maritime Geschichte und Gegenwart der Hansestadt und die gen Norden rauer werdende Flusslandschaft der Weser besser erleben, als am Wendebassin in der Bremer Überseestadt. Genau hier, wo heute als Abschluss des Quartiers Hafenkante noch eine unattraktive Steinvorschüttung ins Wasser ragt, wird bis Ende

2018 ein neuer Naherholungsort für den Bremer Westen entstehen – die Weiche Kante.

Wendebecken
in der Bremer
Überseestadt



Abb. 9 Das Wendebecken in der Überseestadt - Standort der Weichen Kante Quelle: WFB 2016

Nach dem bereits 2010 fertiggestellten Hilde-Adolf-Park in der Hafenvorstadt und dem vor allem auf sportliche Aktivitäten ausgerichteten Überseepark wird mit der Weichen Kante die dritte große Freiraumentwicklung in der Bremer Überseestadt angestoßen. Konzeptionell gesehen steht bei der Weichen Kante vor allem die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit des Wassers im Vordergrund. Dabei soll einer ruhigen, landschaftsorientierten Erholung Raum gegeben werden. Im Rahmen des VOF-Verfahrens ging der Zuschlag für das Konzept an das Landschaftsarchitekturbüro A 24. Bei der Gestaltung stellen die Landschaftsplaner deshalb auf die direkte Lage des Projektortes an der großen Wasserfläche des Wendebeckens ab und entwickeln einen weitläufigen Strandpark, der einen „weichen“ Übergang von der Stadt zum Wasser schafft.



Abb. 10 Freiraumplanerischer Entwurf für den Strandpark Weiche Kante (Quelle: A 24 Landschaft)

Dabei wird mit der Weichen Kante im wahrsten Sinne des Wortes „Neuland gewonnen“, denn die Sandvorschüttung entsteht zu einem großen Teil dort, wo sich heute noch Wasser befindet. Basis für die landschaftsplanerische Gestaltung ist eine wasserbauliche Maßnahme, die aus einer Unterwasserböschung mit einem steinernen Deckwerk besteht, welches von der Hafensohle bis auf eine Höhe von rd. 3,5 m über NN ansteigt. Unmittelbar an die Deckwerkskrone schließt ein 3,5 Meter breiter Uferweg an, der barrierefrei an der „Wasserkante“ entlang geführt wird. Dahinter wird Sand für den rund 2,2 ha großen, flach geneigten Strandpark aufgespült. Diese Sandvorschüttung hat auch eine Hochwasserschutzfunktion, denn sie trägt - zusammen mit anderen, technischen Hochwasserschutzmaßnahmen an dieser Stelle - dazu bei, dass die am Wendebeckenufer derzeit nicht mehr ausreichende Bestickhöhe wieder erreicht wird und der Stadtraum hier künftig nachhaltig gegen Hochwasserereignisse geschützt ist.

Das sogenannte Molenturmareal, das bereits heute ein beliebter Zielpunkt für Spaziergänger und Ausflügler ist, wird als eigenständiger Bestandteil in die Weiche Kante integriert. Die gestalterische Maßnahmen besteht an dieser Stelle vor allem darin, den bisherigen Charakter der Landzunge um den Molenturm herum zu erhalten, nur ganz behutsam aufzuwerten und die bereits jetzt schon vorhandenen, besonderen Qualitäten dieses Ortes herauszuarbeiten.



Abb. 11 Animation: Der Strandpark Richtung Molenturm vom Gustav-Erikson-Ufer aus gesehen (Quelle: A 24 Landschaft)

Programmatisch gesehen verfolgt die Stadt Bremen mit der Entwicklung der Weichen Kante zwei zentrale Ziele:

- Zum einen soll die Weiche Kante zu einem Ort mit einer städtebaulichen Scharnierfunktion entwickelt werden, der als Freizeit- und Naherholungsort eine Vermittlungsrolle zwischen den neuen Entwicklungen in der Überseestadt auf der einen Seite und den Bestandsquartieren des Bremer Westens auf der anderen Seite des Wendebeckens übernimmt. Auch wenn sie am anderen Ufer des Wendebeckens liegt, soll die Weiche Kante verbunden durch einen regelmäßigen Schiffsverkehr insbesondere auch ein Gröpelinger Projekt werden, mit dem die hier bestehenden Freiraumdefizite kompensiert werden können. Ähnlich wie der Überseepark weiter südlich soll auch die Weiche Kante ein Begegnungsort

werden; nicht nur für die Menschen, die in der Überseestadt wohnen, sondern für den gesamten Bremer Westen und darüber hinaus.

- Zum anderen ist das Vorhaben ein Modellprojekt für einen zukunftsfähigen, urbanen Hochwasserschutz, mit dem gezeigt werden soll, wie im Zuge von Hochwasserschutzmaßnahmen in einem städtebaulich sensiblen Bereich die üblicherweise hinzunehmenden Trennwirkung zwischen Wasser und Stadt vermieden werden und stattdessen positive Auswirkungen auf die Erlebbarkeit des Wassers, das Stadtbild und die Nutzbarkeit der Uferzonen entstehen können.

Vor dem Hintergrund dieser Ziele ist auch die besondere Finanzierungsstruktur der Weichen Kante zu sehen, deren Kosten in Höhe von insgesamt rund 8,7 Mio. € zu über 80% aus Drittmitteln des Bundes und der Europäischen Union getragen werden. Als Modellprojekt für einen zukunftsfähigen urbanen Hochwasserschutz wird die Weiche Kante im Rahmen der „Nationalen Projekte des Städtebaus“ (NPS) vom Bundesbauministerium unterstützt. Mit Blick auf ihre städtebauliche Scharnierfunktion und die anvisierten Impulswirkungen für den Stadtteil Gröpelingen ist das Projekt zudem Bestandteil des Integrierten Entwicklungskonzeptes Gröpelingen (IEK Gröpelingen) und es erfolgt eine Förderung im Rahmen der sog. Stadtentwicklungssachse des bremischen „EFRE-Programms 2014-2020“.

Ein wesentlicher, direkter verkehrlicher Anknüpfungspunkt für die Verbindung zwischen der Überseestadt und Gröpelingen ist die seit 2013 in den Sommermonaten bestehende Fährverbindung zwischen Pier 2 (Gröpelingen) und dem Wendebekenufer, mit der der Projektort „Weiche Kante“ in den funktionalen Einzugsbereich des vom Pier 2 aus fußläufig in gut 5 Minuten erreichbaren Lindenhofquartiers auf Gröpelinger Seite rückt. Angesichts der noch fehlenden Nutzungsdichte im Quartier Hafenkante funktioniert die Fährverbindung bislang allerdings nur saisonal und als touristisches Projekt. Zusammen mit der sich in den nächsten Jahren vollziehenden Entwicklung des Quartiers Hafenkante zu einem vitalen mischgenutzten Stadtquartier mit rund 2.300 neuen BewohnerInnen und gut 1.700 Arbeitsplätzen soll die Weiche Kante als neuer Frequenzbringer die wirtschaftliche Tragfähigkeit einer künftigen Fährverbindung verbessern und mittelfristig dazu beitragen, die Verknüpfung zwischen den beiden Wendebekenufern auszubauen und zu verstetigen.

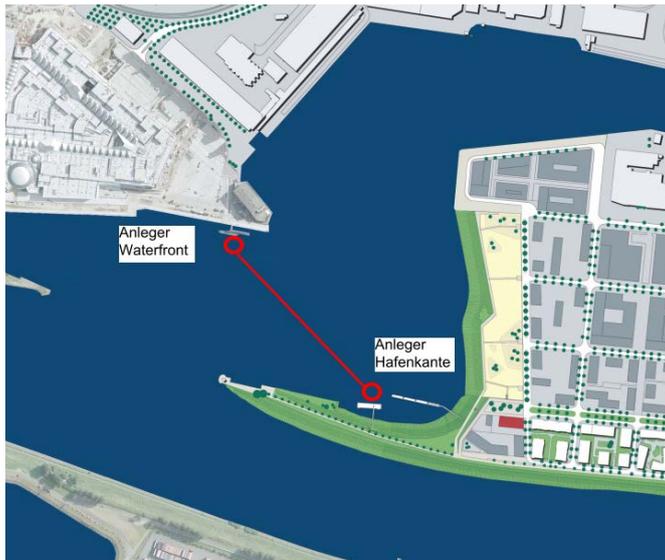


Abb. 12 Künftige Fährverbindung zwischen Gröpelingen und Weicher Kante (Quelle: WFB)

Nachdem im Dezember 2015 die Planungswerkstatt mit BürgerInnen sowie Anfang 2017 die planerischen Vor- und Entwurfsarbeiten abgeschlossen wurden, werden die ersten Baumaßnahmen zur Entwicklung der Weichen Kante im August 2017 beginnen; und zwar zunächst auf dem Molenturmareal.



Abb. 13 Blick auf den Molenturm am Ende der Landzunge (Quelle: A 24 Landschaft)

Im Herbst 2017 wird mit den wasserbaulichen Maßnahmen im Wendebassin und entlang der künftigen neuen Wasserkante mit der Anlage von Spüldeichen begonnen.

Im weiteren Verlauf der Baumaßnahmen wird die Sandvorschlüftung dann schließlich bis an die neue Hochwasserschutzwand am Gustaf-Erikson-Ufer aufgespült, so dass im Sommer 2018 mit der eigentlichen landschaftsarchitektonischen Modellierung

zung des Strandparks begonnen werden kann. Ein Abschluss der Maßnahmen ist für das Jahresende 2018 vorgesehen, so dass die Weiche Kante Anfang 2019 eröffnet werden kann.

Für die direkt am Strandpark angrenzenden Grundstücke sind mit dem Bebauungsplan 2448 die zulässigen Nutzungen bestimmt worden. So darf in den Erdgeschosse entlang des Gustaf-Erikson-Ufers nicht gewohnt werden. Sie sind somit gewerblichen oder ähnlichen Nutzungen vorbehalten. Am Ende des Kommodore-Johnsen-Boulevards ist explizit ein Grundstück ausschließlich für eine gastronomische Nutzung reserviert worden. Es wird erwartet, dass die dort und an anderen Stellen an der Weichen Kante entstehenden Cafés und Restaurants die Infrastrukturangebote der Weichen Kante erweitern – möglicherweise auch über das Konzept „Nette Toilette“. Bis dahin sollen für das Toilettenangebot adäquate Übergangslösungen vorgehalten werden. Der Satzungsbeschluss des Bebauungsplan 2448 wird für den 24. Januar 2017 erwartet.

2.4 Einzelhandelskonzept

In 2015 existierten in der Überseestadt 32 Betriebe des Einzelhandels mit einer Gesamtverkaufsfläche von 6.500 m². Dies wurde im Zuge der Erarbeitung des Gutachtens „Einzelhandelskonzept für die Überseestadt - als Ergänzung zum Kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen“ erhoben. Das Gutachten haben der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gemeinsam mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen unter Beteiligung der Handelskammer und der WFB 2015/16 erarbeiten lassen. Seither hat sich mit der Eröffnung des Fahrradfachmarktes Stadler an der Hafenstraße die Verkaufsfläche um gut 5.000 m² erhöht.

Im Gutachten „Einzelhandelskonzept für die Überseestadt“ wurden die in der folgenden Abbildung dargestellten räumlichen Angebotsschwerpunkte identifiziert:

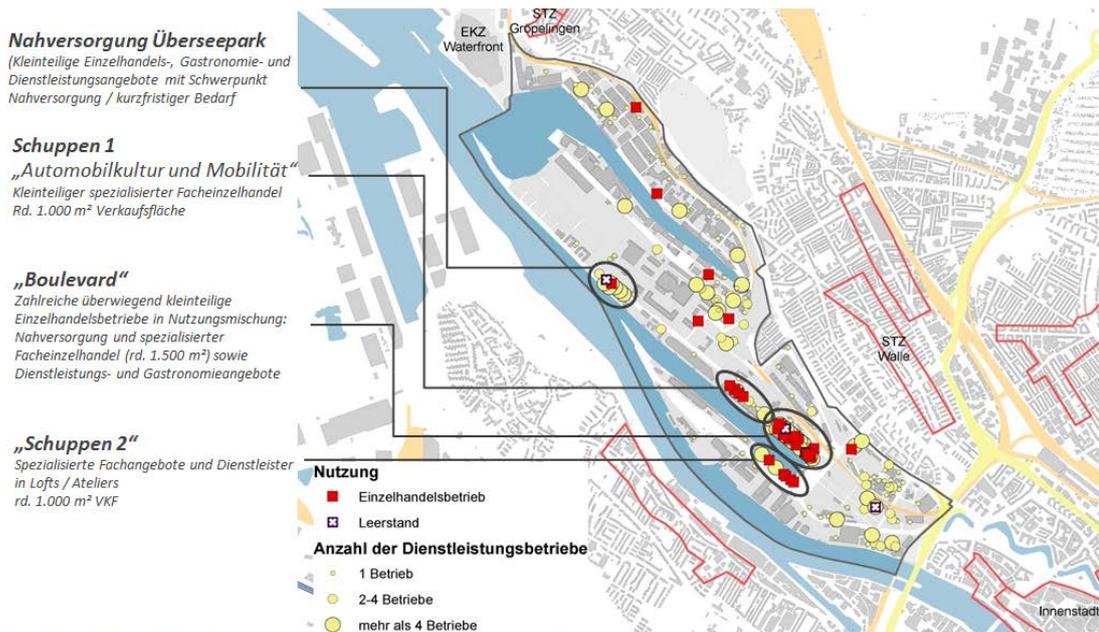


Abb. 14 : Räumliche Angebotsschwerpunkte in der Überseestadt

Quelle: Junker und Kruse: Einzelhandelskonzept Überseestadt, März 2016: Einzelhandelsbestandserhebung Juli 2015; Kartengrundlage: Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Hansestadt Bremen; © GeoBasis-DE / Geoinformation Bremen 2015

Der wohnungsnahen Grundversorgung bzw. Nahversorgung zuzurechnen waren der Lebensmitteldiscounter Aldi an der Konsul-Smidt-Straße, zwei Convenience-Stores sowie zwei Back- und zwei Tankstellenshops mit insgesamt 1.200 m² Verkaufsfläche für Nahrungs- und Genussmittel bei 1.400 Personen in der Überseestadt (zzgl. rd. 1.000 Flüchtlingen in Übergangseinrichtungen) in 2015. Rein quantitativ lag die Ausstattung mit Verkaufsfläche im Bereich Nahrungs- und Genussmittel pro Einwohner in der Überseestadt 2015 mit 0,86 m² VK/EW sowohl über den bundesdeutschen (rd. 0,40 m²), als auch über dem gesamtstädtischen Schnitt der Stadt Bremen. Im Hinblick auf das Ziel des Zentren- und Nahversorgungskonzeptes einer möglichst flächendeckenden und wohnortnahen Grundversorgung bestehen jedoch Defizite. Nur ein geringer Teil der Wohnbevölkerung kann das vorhandene Lebensmittelangebot fußläufig (rd. 600 m Distanz, max. 10 Minuten Fußweg) erreichen (vgl. Abb. 15).

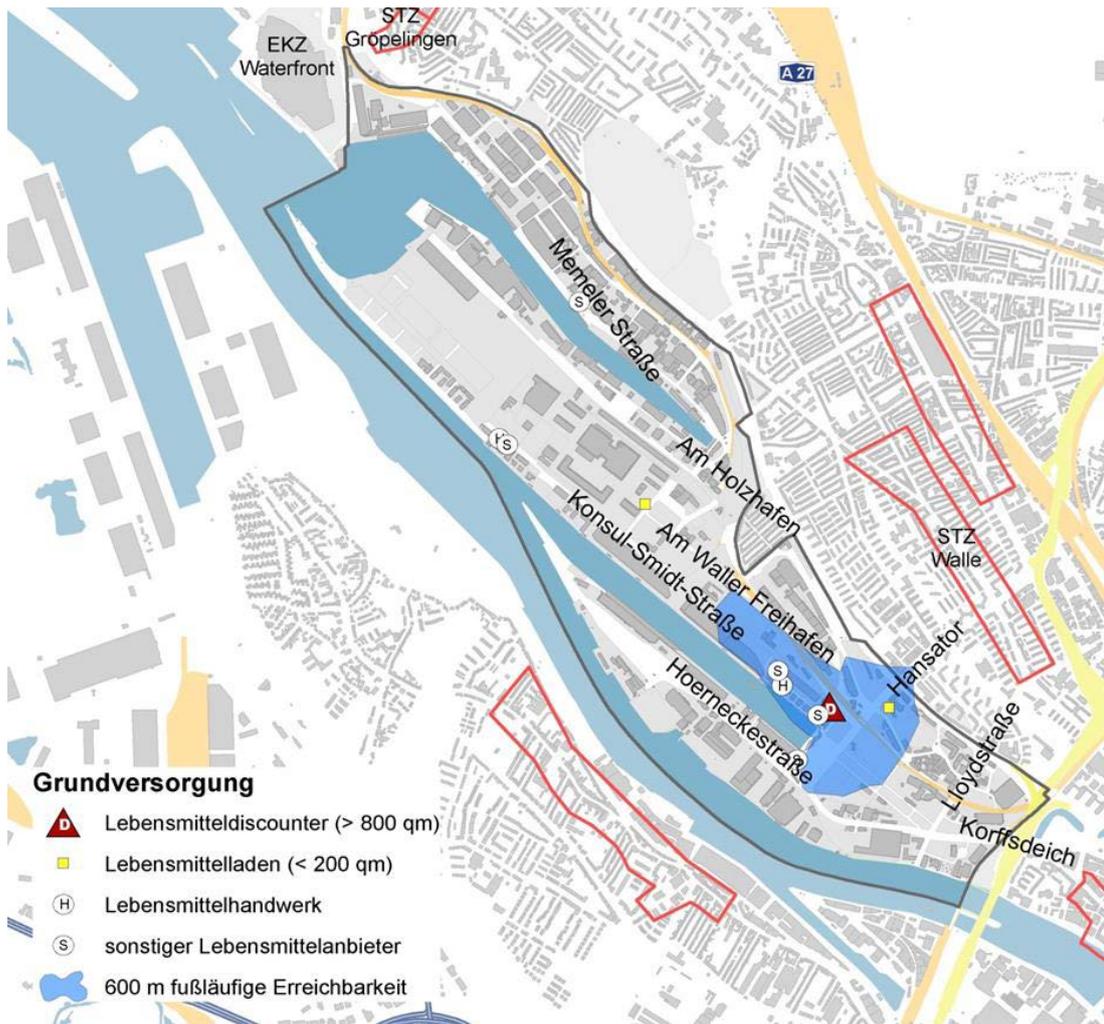


Abb. 15 : Räumliche Verteilung der nahversorgungsrelevanten Anbieter in der Überseestadt – Lage und Erreichbarkeit der Anbieter

Quelle: Junker und Kruse: Einzelhandelskonzept Überseestadt, März 2016: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr; © GeoBasis-DE / Geoinformation Bremen 2015

Die übergeordnete Zielsetzung für die Einzelhandelsentwicklung in der Überseestadt ist die Bereitstellung und Sicherung der Nahversorgung sowie eine zentrenverträgliche Entwicklung „besonderer“ Einzelhandelsangebote zur Attraktivierung des Standortes Überseestadt.

Dabei basieren die gutachterlichen Empfehlungen für die Nahversorgung auf einer prognostizierten Nachfrage im Jahr 2025 von ca. 7.000 EW (6.300 EW + 700 EW Waller Wied) sowie 18.000 Beschäftigten und den Studierenden und Besucherinnen/Besuchern der Überseestadt.

Zur Bereitstellung und Sicherung der Nahversorgung in der Überseestadt wird die Entwicklung eines zentralen Nahversorgungsstandortes mit Versorgungsfunktion für die gesamte Überseestadt - möglicherweise in Kombination mit kleinteiligen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben im Schwerpunktbereich nahversorgungsrelevanter Angebote empfohlen (vgl. Abb. 16, rot umrandete Fläche). Als besonders geeignet wird aufgrund der zentralen Lage eine Fläche am

Großmarkt (Marcuskaje, Kreuzungsbereich Konsul-Smidt-Straße) angesehen. Dieser Standort ist Teil des Betriebsgeländes des Großmarktes. Der Standort kann laut Gutachten als Treffpunkt „Am Großmarkt“ fungieren. Indem die mehr als 100 Mieter des Großmarktes oder andere Anbieter regionaler Produkte hier die Möglichkeit haben, ihre Waren in Einzelhandelseinrichtungen auch einer breiteren Kundschaft zu präsentieren. So kann der Großmarkt als identitätsstiftendes Merkmal der Überseestadt stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückt werden. Empfohlen wird die Ansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters mit einer Größenordnung von max. 2.000 m² Verkaufsfläche. Die Obergrenze hängt mit der in der Überseestadt vorhandenen Nachfrage der zu versorgenden Einwohner und Beschäftigten sowie der auszuschließenden Auswirkungen auf die angrenzenden zentralen Versorgungsbereiche, insbesondere das Stadtteilzentrum Walle zusammen.

Die Umsetzung dieser Empfehlung wird derzeit vom Großmarkt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Zur Realisierung des Standortes ist die Schaffung neuen Planungsrechts notwendig.



Abb. 16: Entwicklungsbereich „Am Großmarkt“

Quelle: Junker und Kruse: Einzelhandelskonzept Überseestadt, März 2016: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Städtebaukonzept Überseestadt, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Das Nahversorgungsangebot wird komplettiert durch die bestehenden Nahversorgungsangebote im Bereich des Boulevards am Europahafen (Aldi, kleinteilige Ergänzungsangebote) sowie ergänzende (nicht großflächige) wohnungsnahen Angebote (z.B. Backshops, „Convenience-Stores“) im Bereich des Quartiers Hafenkante, des Kaffeequartiers und bereits bestehende um den Landmarkt tower. Die Vo-

raussetzung zur Entwicklung solcher ergänzender Angebote z.B. „Am Wendebekken“ ist mit dem B-Plan 2448 gegeben.

Zur zentrenverträglichen Entwicklung „besonderer“ Einzelhandelsangebote zur Attraktivierung des Standortes Überseestadt soll das Fachangebot des spezialisierten Einzelhandels räumlich fokussiert am Europahafen weiterentwickelt und gesichert werden. Die Weiterentwicklung des kleinteilig strukturierten Angebots von spezialisierten Fachgeschäften (z.B. kleinteilige Angebote mit handwerklichem Hintergrund aus dem Bereich „Manufaktur“, kleinteilige Angebote aus dem Themenbereich „Kunst und Design“; kleinteilige spezialisierte Angebote um den Themenbereich Wohneinrichtung/ Innenausstattung) kann zu einer Attraktivierung des Angebotsspektrums und eines attraktiven Branchen- und Betriebstypenmixes in Bremen beitragen. Die Weiterentwicklung hat unter Berücksichtigung der Nutzungsstrukturen in den Zentren, insbesondere der nahegelegenen Innenstadt sowie dem benachbarten Stadtteilzentrum Walle, zu erfolgen.

Für die Neuausweisung eines Sonderstandortes für großflächigen nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel lässt sich zur Zeit keine realistische Perspektive aufzeigen.

Eine Entwicklung des ehemaligen Hochregallagers an der B 75 als Solitärstandort für Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten (z.B. als Bau- und Möbelmarkt) ist gleichwohl grundsätzlich denkbar, wobei hierfür eine vertiefende Einzelfallprüfung u.a. zur städtebaulichen Verträglichkeit und verkehrlichen Anbindung erforderlich wäre.

2.5 Standorte der sozialen Infrastruktur

Da Wohnen im „Masterplan Überseestadt Bremen“ (2003) ursprünglich nur als Sonderform vorgesehen war, fehlten bis vor einiger Zeit noch räumliche Aussagen zur Wohnfolge-Infrastruktur. Die in der Überseestadt wohnenden Kinder und Jugendliche sollten ursprünglich in den umliegenden Ortsteilen betreut und beschult werden. Mit wachsenden Einwohnerzahlen und einem vermehrten Zuzug von Familien wird deshalb auch eine konzeptionelle Ergänzung des Masterplans erforderlich.

Dabei ist grundsätzlich zu beachten, dass Kitas und Grundschulen neben ihrer Daseinsvorsorge-Funktion auch ein erhebliches städtebauliches Potenzial haben, mit dem die Überseestadt zu einem lebendigen Ortsteil mit identifizierbaren Quartieren entwickelt und die Qualitäten eines modernen Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes gesteigert werden können. Denn als zentrale Einrichtungen der Gemeinwesen-Infrastruktur tragen Kitas und Grundschulen zum Entstehen einer Quartiersidentität bei und prägen das Image des Quartiers nach innen und außen. Weil dieses Potenzial nicht an allen Orten gleich gut zur Geltung kommt, sollen die Standorte der sozialen Infrastruktur unter Berücksichtigung einer Quartiersstrategie sorgfältig ausgewählt werden. Als räumlicher Orientierungsrahmen für derartige Ansiedlungsvorhaben wurden unter Anwendung verschiedener Ansiedlungs-Kriterien „Vorzugslagen für die Gemeinwesen-Infrastruktur“ beschrieben, in denen Kitas und

Schulen vornehmlich errichtet werden sollen (vgl. Abb. 17: Wohnfolgeinfrastruktur in der Überseestadt – Vorzugslagen und Umsetzungsempfehlungen).

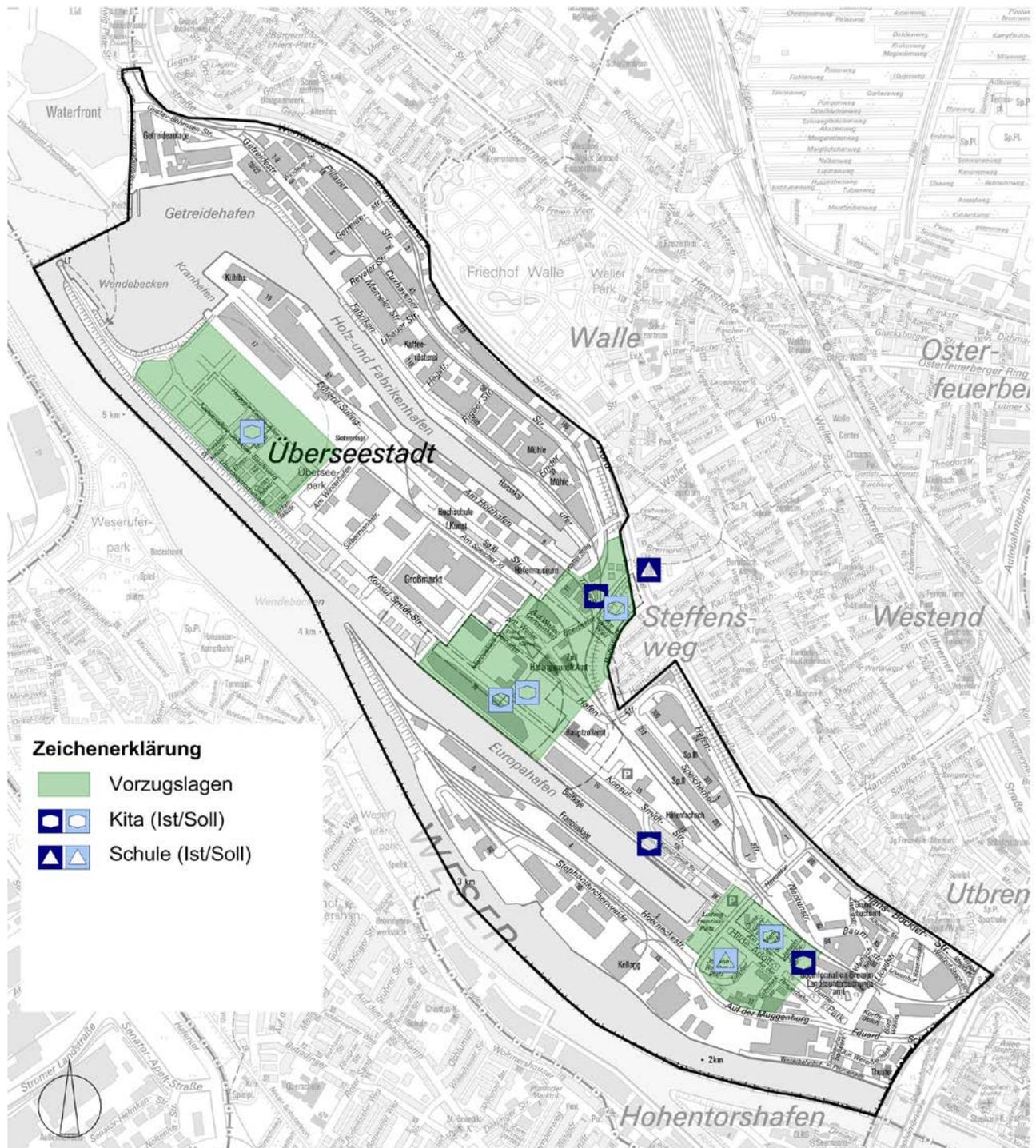


Abb. 17: Wohnfolgeinfrastruktur in der Überseestadt – Vorzugslagen und Umsetzungsempfehlungen

In der Überseestadt gibt es zurzeit an drei Standorten Betreuungsangebote für insgesamt 72 Kinder. Weitere Angebote sind in der Planung bzw. Vorbereitung: Auf einem Baugrundstück an der Ehrenfelsstraße (Quartier Hafenkante) wird im Rahmen des Projektes Blauhaus der Bau einer viergruppigen Einrichtung mit einem Betreuungsangebot für 60 Kinder realisiert. Diese Einrichtung soll zum Kindergartenjahr 2018/2019 eröffnen. Eine weitere Einrichtung an der Hafenpassage für 60

Kinder ist in Vorbereitung und wird voraussichtlich frühestens zum Beginn des Kita-Jahres Mitte 2018 in Betrieb gehen. Die Betreuungskapazitäten werden nicht ausreichen, um die in der Überseestadt zu erwartenden Betreuungsbedarfe abzudecken. Daher werden zusätzliche Angebote der Tagesbetreuung benötigt. So wird bei der Planung der Bauvorhaben im Bereich des Schuppens 3 eine Kindertagesstätte für ca. 100 Kinder berücksichtigt. Der Realisierungszeitraum steht allerdings noch nicht fest. Auch bei der Entwicklung des Wohnungsbaus am Waller Wied / Bogenstraße soll eine Kindertagesstätte entstehen, hier sind Größe, Lage und Realisierungszeitraum noch nicht festgelegt.

Bisher gibt es in der Überseestadt keine Grundschulen. Die im Umfeld der Überseestadt liegenden Grundschulen an der Nordstraße und an der Melanchthonstraße bieten nicht das erforderliche Ausbaupotential, um die in der Überseestadt zu erwartenden Schülerinnen und Schüler im Grundschulalter aufnehmen zu können. Gleichzeitig deutet sich weiterer Bedarf aus dem Stephaniquartier an, welches unmittelbar an die Überseestadt angrenzt. Die Errichtung eines zusätzlichen Grundschulstandortes scheint somit unumgänglich. Der künftige Bedarf an einer zusätzlichen, mindestens zweizügigen Grundschule ist in der Entwurfsfassung zur Schulstandortplanung für den Zeitraum 2016 bis 2025 bereits benannt. Ferner prüft das Bildungsressort, inwiefern auch eine Erweiterung der Grundschule an der Nordstraße erforderlich ist. Hierbei kann auch das Grundstück Waller Wied bei Berücksichtigung einer erforderlichen qualitativ angemessenen Querung der Hafensrandstraße eine Rolle spielen.

Insgesamt besteht die Chance, dass durch die Ansiedlung von Kitas und Grundschulen - neben den oben genannten städtebaulichen Potenzialen – für die Überseestadt eine Art Scharniereffekt entsteht, der eine bessere sozialräumliche Verknüpfung zwischen den bereits bestehenden Wohngebieten in den Stadtteilen Walle und Mitte und den neu entstehenden Wohngebieten im Ortsteil Überseestadt gewährleistet.

3 Gewerbliche Entwicklung

3.1 Die Überseestadt als Standort von Industrie und Hafenwirtschaft

Die Überseestadt ist ein wichtiger Industrie- und Hafenwirtschaftsstandort Bremens. Der Holz- und Fabrikenhafen ist vor diesem Hintergrund integraler Bestandteil des Hafenkonzeptes 2020/2025 des Landes Bremens.

Ein zentraler Kernaspekt im Leitbild zur Entwicklung der Überseestadt sind vor diesem Hintergrund die den am Standort traditionell ansässigen industrie- und hafenwirtschaftlichen Unternehmen zugesagten Bestands- und Weiterentwicklungsperspektiven. Die Entwicklung der Überseestadt soll nicht zu einer Verdrängung der ursprünglich dort ansässigen Betriebe führen und die Hafen- und Industriebetriebe sollen bei der Entwicklung der Überseestadt ergänzend zum Bestandsschutz die Möglichkeit erhalten, sich im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu erweitern und zu verändern.

Dieses, sogenannte „Bremer Modell“ ist in diesem Zusammenhang das zentrale Instrument um das Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen zu ermöglichen; d.h. neue Entwicklungen anzustoßen und gleichzeitig die Standorte der Industrie- und Hafenbetriebe abzusichern. Durch diese Strategie ist in der Überseestadt der heute sichtbare, dynamische Branchenmix aus Industrie und Hafenwirtschaft, Dienstleistung, Einzelhandel, Kultur- und Kreativwirtschaft, Freizeit und Wohnen entstanden.

Vor diesem Hintergrund beinhaltet die Entwicklung der Überseestadt stets auch die Entwicklung der Hafen- und Industriestandorte, insbesondere im Quartier Holz- und Fabrikenhafen und im Bereich Speicherhof. Um die Belange der Unternehmen der Hafen- und Industriegewirtschaft in den Entwicklungsprozess der Überseestadt einzubinden, wurde ein direkter Austausch zwischen der Leitung des Projektes Überseestadt und der ISH als Interessensvertreterin der Unternehmen institutionalisiert. Mindestens einmal jährlich findet eine sogenannte „Klausursitzung“ zwischen der Abteilungsleitung Wirtschaft, der Senatsbaudirektorin, der Geschäftsführung der WFB und der ISH statt.

Auf dieser Kommunikationsbasis konnte in den letzten Jahren die Umsetzung von konkreten, gemeinsamen Projekten, wie bspw. das Klimaschutzteilkonzept „Energie- und Ressourceneffizienz im Holz- und Fabrikenhafen/ Weserufer“ (vgl. Kapitel 3.5) vereinbart werden. Durch dieses Gesprächsformat konnten ferner die Interessen der ansässigen Unternehmen auch im Rahmen der Entwicklung neuer Bauleitplanung besser berücksichtigt werden. So wurde im Rahmen der Entwicklungsplanung für die Südseite des Hilde-Adolf-Parks (vgl. Kapitel 4.3.2) nicht nur die Bestandssicherung des Unternehmen Stroeve GmbH & Co. KG berücksichtigt, in dem im entsprechenden Bebauungsplan 2399 die konkreten betrieblichen Anforderungen festgehalten wurden. Darüber hinaus wurden dem Unternehmen im Rahmen der Neuordnung und Entwicklung der brachliegenden Flächen auch realistische Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Neben der Berücksichtigung der hafen- und industriegewirtschaftlichen Interessen bei der Neuordnung der Quartiere der Überseestadt stand in den letzten Jahren auch die Weiterqualifizierung des Quartiers Holz- und Fabrikenhafen als zentraler Standort für diese Unternehmen im Fokus. Hier besteht ein Instandhaltungszustand der öffentlichen Infrastruktur. Schon lange vor der Entscheidung zur Entwicklung der Überseestadt wurden Instandhaltungsmaßnahmen nicht mehr im erforderlichen Umfang durchgeführt. Demgegenüber führt die Belebung der Überseestadt und die damit auch für den Holz- und Fabrikenhafen verbundene, erhöhte Besucherfrequenz zu einem anderen Anspruch an die Verkehrssicherheit. Vor diesem Hintergrund werden derzeit umfassende Straßensanierungsmaßnahmen im Quartier umgesetzt. Mit der Revaler Straße und der Cuxhavener Straße wurden im Berichtszeitraum in den vergangenen Jahren zwei für die betriebliche Standortentwicklung wichtige Straßen saniert.

In Anbetracht der hohen Kosten zur Sanierung der Getreideverkehrsanlage hat Bremen sich entschlossen, die Immobilie zu veräußern. Hierbei wurde die Siche-

rung dieser für die ansässigen Hafen- und Industrieunternehmen wichtigen Infrastrukturanlage vertraglich sichergestellt und damit einhergehend ein wichtiges Signal zur Sicherung und Weiterentwicklung des Hafensareals gesetzt.

3.2 Standort für Kultur-, Kreativ- und IT-Wirtschaft

Die Überseestadt hat sich auch in den letzten 5 Jahren als Ort mit einem hohen Anteil an kreativen Unternehmen entwickelt. Viele Werbeagenturen, Start-Ups aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen und IT-Unternehmen haben sich in der Überseestadt angesiedelt. Mit dem Weser Work hat sich ein nachgefragter Co Working Space etabliert. Das Unternehmen NEUSTA wächst seit Jahren kontinuierlich und hat mit seinem NEUSTA Campus und Investment eine Reihe von Start-Ups unter seinem Dach aufgenommen. Unternehmen wie Traumferienwohnung.de, Toby Rich oder Reishunger sind Beispiele für erfolgreiche wissensbasierter Gründungen. Die Umnutzung von historischen Gebäuden wie u. a. dem Speicher XI, dem Speicher I und dem Schuppen 1 haben gezeigt, dass flexible Raumkonzepte gepaart mit der besonderen Atmosphäre in der Überseestadt und den teilweise noch attraktiven Mieten für die IT-, Kultur- und Kreativwirtschaft interessant sind. Dies zeigte sich auch im Zuge der Umnutzung der Alten Bahnmeisterei. Hier wurden nach dem Umbau kleine, zumeist aus dem kreativen Bereich kommende, Unternehmen angesiedelt.

Im Schuppen 3 sollen weitere 1.000 qm Bürofläche für Startups und Kreative geschaffen werden. Die Planungen für dieses Projekt befinden sich in der Startphase.

Der Verein Musikszene Bremen e. V. ist seit Jahren im alten Zollamt am Hansator aktiv. Der Verein verzeichnet weiterhin eine hohe Nachfrage nach Proberäumen für Bands und prüft aktuell den Erwerb des alten Zollamtes für den Verein Musikszene e.V.

Das Zuckerwerk e.V., als Netzwerk für Künstler, Musiker und Kulturschaffende aus Bremen ist in der Überseestadt mit Ateliers und Veranstaltungsräumen ansässig und sucht derzeit eine Immobilie, u. a. für das Projekt „Zucker Club“. In dieser Immobilie sollen dann Ateliers, Studios, Werkstätten und ein Club zusammengefasst werden.

Die Kreativwirtschaft ist nur eine Branche, die sich räumlich in der Überseestadt konzentriert. Nach dem Technologiepark ist das Quartier der zweite Hotspot in Bremen, in dem sich verstärkt auch Unternehmen aus der IT-Branche angesiedelt haben. Neben Neusta, die mit mehr als 700 Mitarbeitern in der Überseestadt arbeiten und HmmH mit 300 Mitarbeitern, befinden sich hier auch viele kleinere Unternehmen aus dieser Branche, z.B. Ubimax, Neuland und ABAT. Hierdurch ist die Überseestadt ein wichtiger Ort für E-Commerce, Digitalisierung, Consulting und Software-Entwicklung in Bremen und mit Blick auf Umsätze und Beschäftigte auch bundesweit von Relevanz.

3.3 Entwicklung des Großmarkts

Die vom Senat 1998 getroffene Entscheidung, den Großmarkt von der Airport-Stadt in die Überseestadt zu verlagern sowie die damit verbundenen erheblichen Infrastrukturinvestitionen waren seinerzeit die Initialzündung für die Entwicklung der Überseestadt.

Im Zuge der bislang erfolgten sowie zukünftig angestrebten Entwicklungen der Überseestadt zu einem lebendigen Stück Stadt wird der Großmarkt heute teilweise als hemmender und nicht integrierter Baustein empfunden. Vor diesem Hintergrund wird gemeinsam mit der Großmarkt Bremen GmbH das Ziel verfolgt, den Großmarkt städtebaulich und funktional deutlich besser in die Überseestadt zu integrieren.

So konnte bspw. der in der Entwicklungskonzeption der Alten Hafenreviere rechts der Weser noch auf einer separaten Fläche vorgesehene Cash&Carry-Markt in die Baulichkeiten des Großmarktes integriert werden und damit zur Flächeneffizienz des Großmarktes beitragen.

Zudem wurden in den vergangenen Jahren immissionsreduzierende Maßnahmen für die im Bereich der Konsul-Smidt-Straße gelegenen Wohnlagen geprüft. Umgesetzt wurden eine weitere Zufahrt auf das Großmarktgelände von der Eduard-Suling-Straße aus sowie der Rückbau von LKW-Stellplätzen entlang der Konsul-Smidt-Straße sowie der Straße „Am Winterhafen“. Hiermit sind auch die Voraussetzungen gegeben, dass die durch den Großmarkt induzierten LKW-Verkehre weitestgehend aus der Konsul-Smidt-Straße genommen werden.

Des Weiteren wird im Jahr 2017 vor der zur Konsul-Smidt-Straße gelegenen Fassade der sogenannten Spezialitätenhalle des Großmarktes, in einer Länge von ca. 366 m, eine zweite Fassade inkl. Tore zur Anlieferung, errichtet. Hierdurch werden sowohl die Geräusche der Klimaaggregate, als auch der Verladetätigkeiten deutlich reduziert und die lärmbedingte Störung der gegenüberliegenden Wohnnutzung somit signifikant verringert. Der Lärmschutz soll spätestens zum Jahresende 2017 fertiggestellt sein.

Die funktionale Integration des Großmarktes in die Überseestadt wird vor allen Dingen durch den „Tag der offenen Tür“, und die regelmäßig stattfindenden, durch die Großmarkt Bremen GmbH organisierten Märkte Lenz- und Herbstmarkt im Umfeld des Speicher XI deutlich. Ein weiteres wesentliches Projekt das die Öffnung des Großmarktes zum Ortsteil nicht nur temporär ermöglicht ist, die aktuell in der Konzeption befindliche Errichtung eines sogenannten „Lebensmittelkontors“ an der südöstlichen Ecke des Großmarktgeländes (siehe, 2.1). Entwickelt werden soll hier ein sog. Lebensmittelvollsortimenter mit ca. 2.000 m² Verkaufsfläche als Ergänzung der Nahversorgung in der Überseestadt.

Dieser Vollsortimenter wird um kleinteilige Einzelhandels- und Gastronomieflächen ergänzt, die vor allem für Angebote des Großmarktes genutzt werden sollen. Durch diese Verbindung soll eine erkennbare „Öffnung“ der durch den Großmarkt ange-

botenen Sortimente auch für Endverbraucher erreicht werden. Bisher tritt der Großmarkt nur mit Gewerbetreibenden in Kontakt.

Durch das „Nach-Außen-Treten“ einiger Großmarkt-Mieter erhöhen sich auch die Chancen, dass sich an dieser Stelle ein neuer Treffpunkt in der Überseestadt entwickelt.

3.4 Die Überseestadt als Standort für kleine und mittlere Dienstleistungs- und Fertigungsbetriebe

Die Überseestadt ist auch ein wichtiger Standort zur Ansiedlung kleinteiliger Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen aus dem produzierenden Bereich. Als zu Hafenzeiten noch vollständig gewerblich und hafenwirtschaftlich genutzter Standort, für dessen Umstrukturierung mit dem Bremer Modell ausdrücklich ein Bestands- und Entwicklungsrecht der bestehenden Hafen- und Gewerbebetriebe vereinbart wurde, spielen auch für die Zukunft der Überseestadt die Themen Arbeit und Produktion eine wichtige Rolle im Nutzungsmix. Vor diesem Hintergrund muss im Zuge ihrer Entwicklung auch dafür Sorge getragen werden, dass die „maßvoll störenden“ Teile der Gewerbeproduktion einen Platz in der neuen Stadtstruktur bekommen. Mit Blick auf das Ziel einer Stadt der kurzen Wege und im Sinne der produktiven Stadt gilt dies in besonderem Maße für solche Betriebe, die über ihre Absatz- und Arbeitsmarktverflechtungen eng mit den umliegenden Quartieren im Bremer Westen verbunden sind.

Bezogen auf die gesamte Stadt Bremen ist das Flächenangebot für diese kleinen und mittleren Handwerks- und Fertigungsbetriebe in den letzten Jahren insgesamt nur noch sehr eingeschränkt vorhanden, u.a. auch deshalb, weil die Stadt seit einigen Jahren wieder eine positive demographische Entwicklung aufweist und in größerem Maße Wohnungsbau entwickelt werden muss. Diese aus gewerblicher Sicht in ganz Bremen entstandene Nutzungskonkurrenz ist in den letzten Jahren auch in der Überseestadt zu beobachten. Waren bis Ende des Jahres 2008 mit Ausnahme des Speichers I und der heutigen Portflächen sowie des Schuppens 1 die Flächenverkäufe durch gewerbliche Veräußerungen geprägt, erfolgten in den Folgejahren vor allem Veräußerungen von größeren Mischgebietsflächen wie dem Weserufer, der Hafenkante und der Marcuskaje. Diese Flächen wurden bzw. werden im Wesentlichen mit Wohnbauprojekten und publikumswirksamen gewerblichen Anteilen in den Erdgeschosszonen sowie einzelnen Bürogebäuden belegt. Flächen für kleinteilige gewerbliche Fertigungsbetriebe, die Grundstücke auch im Eigentum erwerben wollen, spielten hingegen eine immer geringere Rolle bei der Vermarktung mit der Konsequenz, dass die Flächenbedarfe klein- und mittelständischer Unternehmen mit kleineren Büro- und Gewerbeeinheiten oder kleinteiliger Lagerung in den letzten Jahren in der Überseestadt kaum noch abgebildet werden konnten.

Ganz konkret stellt sich die Flächenbilanz in den letzten fünf Jahren folgendermaßen dar:

Insgesamt wurden 19,3 ha Flächen in der Überseestadt vermarktet. Hiervon wurden 2,1 ha für gewerbliche Nutzungen (ausgenommen reine DL-Bauvorhaben) vermarktet. Diese Flächen teilten sich, wie folgt auf:

Jahr	Erweiterung eines Unternehmens	Erwerb eines Erbbaurechtes	Neuansiedlung Klein- und Mittelständiger Unternehmen
2012	0,00 ha	0,00 ha	0,00 ha
2013	0,20 ha	0,15 ha	0,41 ha
2014	0,00 ha	0,45 ha	0,32 ha
2015	0,33 ha	0,00 ha	0,00 ha
2016	0,21 ha	0,00 ha	0,00 ha
Summe	0,74 ha	0,60 ha	0,73 ha

Tabelle 1 Verkauf von Flächen für kleine und mittlere Dienstleistungs- und Fertigungsbetriebe (Quelle WFB)

Wie der Tabelle 1 zu entnehmen ist, konnten nur gut 0,7 ha für die Ansiedlung von klein- und mittelständischen Gewerbeunternehmen genutzt werden. Die Flächen für Erweiterungen von bestehenden Unternehmen und die Veräußerung von Erbbaurechten fällt mit 1,4 ha im Verhältnis zur Gesamtvermarktung des betrachteten Zeitraums ebenfalls gering aus.

Eine Ursache für diesen in den letzten Jahren vergleichsweise geringen Anteil an der Gesamtvermarktung in der Überseestadt sind die für die einzelnen Quartiere im Rahmen der Konkretisierung des Masterplans formulierten und präzisierten Entwicklungsziele und die sich daraus ergebenden städtebaulichen Anforderungen, die den bestehenden Bebauungsplänen zugrunde gelegt wurden. So widersprechen die flächenbezogenen Anforderungen und Bedarfe des kleinteiligen Gewerbes - d.h. der Bau von kleinen Bürogebäuden mit Hallenanteil - oftmals den baurechtlichen Rahmenbedingungen sowie auch den städtebaulichen Zielen. Dies trifft besonders auf die Flächen entlang der Magistralen Konsul-Smidt und Kommodore Johnson-Boulevard sowie entlang des Hilde-Adolfs Parks zu, auf denen eine hochgeschossigere und dichtere Bebauung stattfinden sollte. Zudem haben sich besonders entlang der Konsul-Smidt-Straße großflächigere Unternehmen als ursprünglich angenommen angesiedelt. Hinzu kommt der Umstand, dass Mischgebietsflächen überwiegend ausgeschrieben werden und diese Bewerbungsverfahren für kleinere Unternehmen wenig geeignet sind. Zudem führen die hohe Ausnutzbarkeit der Grundstücke sowie der in Folge der großen Entwicklungsdynamik steigende Preis- und Nutzungsdruck zu einer Einschränkung der geeigneten Flächenangebote für kleiner und mittlere Dienstleistungs- und Fertigungsunternehmen.

Ein Ausblick auf die Flächenverfügbarkeit in der nächsten fünf Jahre zeigt, dass in der Überseestadt Flächen in der Größenordnung von rund 5 Hektar für gewerbliche Entwicklungen zur Verfügung stehen, wobei hier auch solche Grundstücke inbegriffen sind, die eher für höherverdichtete Büro- und Dienstleistungsnutzungen geeignet sind, als für kleine Dienstleistungs- und Fertigungsbetriebe.

Die meisten Gewerbeflächenpotenziale liegen im Quartier Hafenkante, an der Herzogin Cecilie-Allee sowie an der Eduard-Suling-Straße (siehe nachfolgende Abbil-

dung), wobei auch diese Flächenangebote in den nächsten Jahren aufgrund der langfristigen Vermietung zur Flüchtlingsunterbringung (an der Herzogin-Cecilie-Allee, orange dargestellte Fläche), sowie der ggf. noch bis 2022 bestehenden Nutzung im Bereich des Schuppens 17 (rot dargestellte Fläche) eingeschränkt sind.

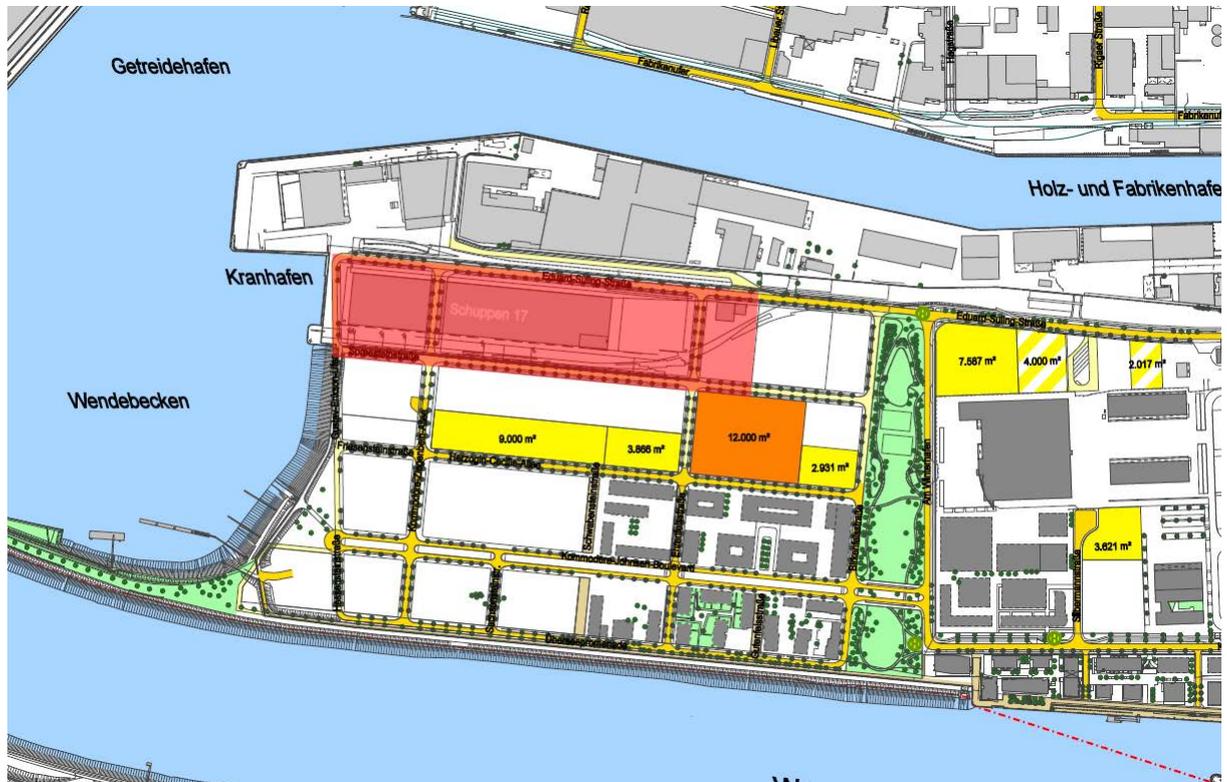


Abb. 18 Gewerbeflächen an der Herzogin-Cecilie-Allee, Eduard-Suling-Straße, Schuppen 17 und Flächen zur Flüchtlingsunterbringung

Zudem sind 0,73 ha bereits reserviert und 0,25 ha sollen für soziale Einrichtungen genutzt werden. Weitere Erschließungen sind erst nach dem Rückbau des Schuppens 17 im Jahr 2020/22 bzw. dem Rückbau der Flüchtlingszelle an der Herzogin-Cecilie-Allee, voraussichtlich im Jahr 2020, möglich.

Für die Zukunft gilt es daher, ein verstärktes Augenmerk auch wieder auf die Fragestellung zu richten, welche Rolle „ganz normale“ Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe und neue urbane Produktionsmöglichkeiten in einem modernen, zukunftsfähigen Stadtquartier spielen sollen. Für Bremen besteht die Chance, die Überseestadt auch mit Blick auf das Thema Produktive Stadt als Modellquartier zu begreifen, in dem neue Formen des Nebeneinanders von Wohnen, Arbeiten, Lernen, Konsum und Produktion entwickelt und getestet werden können; mit der Zielrichtung, die Überseestadt auch weiterhin zu einem lebendigen und vielfältig genutzten Stück Stadt zu entwickeln.

Als eine Möglichkeit, die knapper werdenden Flächenressourcen in der Überseestadt auch für kleine und mittlere Fertigungsbetriebe in einer städtebaulich für den Standort angemessenen Bautypologie, Gestaltung und Dichte nutzbar zu machen, werden von der WFB derzeit u.a. Überlegungen angestellt, ob und inwieweit die Entwicklung eines Handwerker-/Gewerbehofes hierfür Antworten liefern kann.

3.5 Klimaschutzteilkonzept Holz- und Fabrikenhafen/Weserufer

Vom März 2015 bis Februar 2016 wurde das Klimaschutzteilkonzept "Energie- und Ressourceneffizienz im Holz- und Fabrikenhafen/Weserufer" im Auftrag der WFB, Wirtschaftsförderung Bremen mit dem Ziel durchgeführt, eine bessere Vernetzung und Kooperation der ansässigen Unternehmen zu induzieren, den industrie- und hafengewirtschaftlichen Standort weiter zu qualifizieren und nicht zuletzt, die Kosten der ansässigen Unternehmen zu reduzieren und damit einhergehend die Bestandssicherung der Unternehmen am Standort zu unterstützen. Dieses Projekt wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom BMU gefördert.

Untersucht wurden mit dem Holz- und Fabrikenhafen sowie dem Weserufer zwei hafengewirtschaftlich und gewerblich/Industriell geprägte Teilgebiete der Bremer Überseestadt. Der Holz- und Fabrikenhafen weist eine Fläche von 68 ha und das Weserufer 27 ha auf. Die Unternehmen der Hafengewirtschaft und Logistik schlossen sich 2003 zur ISH, Initiative Stadtbremische Häfen e. V. zusammen. Die ISH, mit den in der Überseestadt ansässigen Unternehmen, war ein wesentlicher Multiplikator bei der Vorbereitung und der Erstellung des Konzeptes.

Die beteiligten Unternehmen wurden anhand eines Fragebogens über die Ist-Situation und den aktuellen Energiebedarf befragt. Es lagen von insgesamt 11 Unternehmen zuverlässige Energieverbrauchsdaten vor. Des Weiteren wurde der Netzbetreiber Wesernetz Bremen GmbH um Energiedurchleitungsdaten für die beiden bilanzierten Gebiete gebeten. Geliefert wurden straßengenaue Strom- und Erdgasmengen, allerdings ohne die Verbräuche der 11 beteiligten Unternehmen. Durch Aufsummierung der beiden Mengen wurde dann der Gesamtenergiebedarf im bilanzierten Gebiet ermittelt. Die Auswertung der Fragebögen sowie die daraus gezogenen Rückschlüsse und Ergebnisse wurden in fünf Workshops mit verschiedenen Schwerpunkten vorgestellt und diskutiert.

Die aktiv am Prozess beteiligten neun Unternehmen befinden sich alle im Holz- und Fabrikenhafen. Sie hatten im Jahr 2014 einen Energiebedarf in Höhe von 110 GWh und können als Schlüsselunternehmen im untersuchten Gebiet bezeichnet werden. Alle Unternehmen gaben an, bereits Energieeffizienzmaßnahmen durchgeführt zu haben. Ein Schwerpunkt der Untersuchung war die Nutzung von Ab- und Nahwärme. Während der Untersuchung stellte sich heraus, dass Mondelez Nahwärme oder Dampf für andere Unternehmen zur Verfügung stellen kann. Dadurch kann eine bessere Auslastung der vorhandenen Gasturbine erreicht oder auch eine zusätzliche KWK-Anlage realisiert werden. Als potentielle Nutzer dieser Wärme wurden vier Unternehmen identifiziert. In Abstimmung mit diesen vier Unternehmen wurden Varianten der Nahwärmenutzung näher untersucht. Zwei von vier Varianten wurden positiv bewertet. Die Umsetzung dieser Kooperation ist leider durch die Übernahme von Mondelez durch Jacobs Douwe Egberts gescheitert. Der Standort von Jacobs Douwe Egberts, im Holz- und Fabrikenhafen, wurde Ende März 2017 geschlossen.

Zukünftige Möglichkeiten des Ausbaus erneuerbarer Energien bieten sich ferner durch die zahlreich vorhandenen Gebäudedächer im Gebiet. Allerdings ist das Inte-

resse der Unternehmen bislang verhalten, diese Photovoltaik-Potentiale zukünftig zu nutzen. Der Grund hierfür ist die Wirtschaftlichkeit sowie versicherungstechnische Aspekte.

Das Fazit dieser Studie ist, dass mit einer überbetrieblichen Vernetzung besonders im Holz- und Fabrikenhafen zusätzliche Effizienz- und Klimaschutzpotentiale erschlossen werden können. Für die Realisierung von gemeinsamen Projekten oder Maßnahmen ist neben der technischen Machbarkeit auch die Frage des Zeitpunktes entscheidend, denn Unternehmen setzen Investitionen in Energieeffizienzprojekte i.d.R. nicht als singuläre Maßnahme, sondern nur im Rahmen von ohnehin anstehenden, grundlegenden Investitionsprojekten um. Eine solche grundsätzliche betriebliche Investitionsentscheidung fällt aber nur alle 15 bis 20 Jahre an. Nur wenn das Angebot des benachbarten Unternehmens genau in diesem Zeitraum der Such- und Entscheidungsfindung vorliegt, besteht die Chance auf Realisierung und Nutzung der Synergie.

Obwohl die ganz konkreten Ergebnisse der Studie aus verschiedenen Gründen zunächst nicht direkt in die Umsetzung gehen konnten, sind mit dem Konzept gleichwohl wichtige Hinweise und Ansatzpunkte herausgearbeitet worden, die für künftige Entwicklung des Holz- und Fabrikenhafens im Sinne eines energieeffizienten Gewerbe- und Industriestandorts von großer Bedeutung sind. Es ist deshalb empfehlenswert, das Thema der überbetrieblichen und betrieblichen Energie- und Ressourceneffizienz regelmäßig auf die Agenda zu bringen. Die Initiative stadtbremischer Häfen (ISH) und die Wirtschaftsförderung Bremen bieten hierfür eine sehr gute Plattform.

Daneben hat die Zusammenarbeit der ansässigen Unternehmen, der ISH als auch der WFB zu einer deutlich engeren Vernetzung der Protagonisten geführt. Alle Beteiligten waren mit dem durchgeführten Prozess zufrieden. Unternehmen haben nun deutlich bessere Kenntnis der Betriebstätigkeit der weiteren gewerblichen Nachbarschaften. Kooperationen – auch außerhalb des Themenbereichs Klimaschutz sowie Energieeffizienz – können auf dieser Basis wesentlich leichter angestoßen werden.

4 Entwicklung der Quartiere

4.1 Neuordnung der Quartiersbezeichnungen

Mit Beginn der Neuordnung der Überseestadt und basierend auf dem Masterplan (2003) wurde diese aufgrund der vorhandenen Nutzungen bzw. Lagen in verschiedene Quartiere eingeteilt.

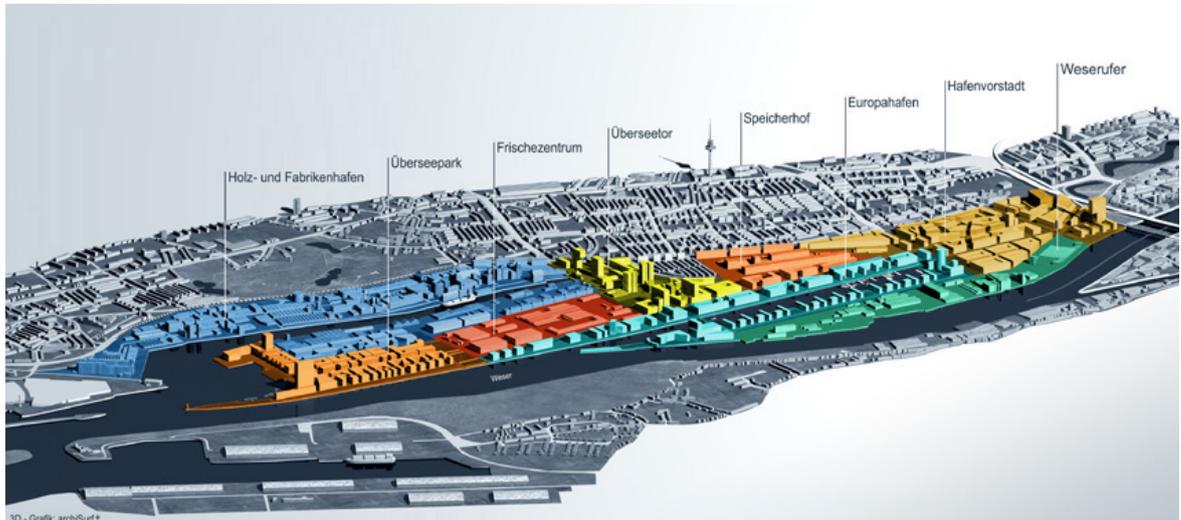


Abb. 19 Quartiere der Überseestadt (Quelle WFB)

Entsprechend dieser Quartiersaufteilung wurde auch eine Struktur für die finanzielle Abwicklung der Überseestadt über das hierfür eingerichtete SVÜSS aufgestellt.

Im Zuge der Entwicklung der Überseestadt hat sich herausgestellt, dass diese ursprünglich gewählte Aufteilung nicht mehr den bestehenden, funktionalen Quartiersbezügen entspricht.

Im Zuge der Etablierung eines neuen Wegweisungssystems in der Überseestadt wurden diesbezüglich neue Überlegungen angestellt, mit dem Ziel, innerhalb des Gebietes die Auffindbarkeit der Teilgebiete zu erleichtern und gleichzeitig gute Adressen unter Vermarktungsgesichtspunkten zu schaffen.

Das Ergebnis ist in der Abb. 20 dargestellt und zeigt die aktuelle Verständigung auf nur noch vier Quartiere: Hafenvorstadt, Europahafen, Hafenkante sowie Holz- und Fabrikenhafen.

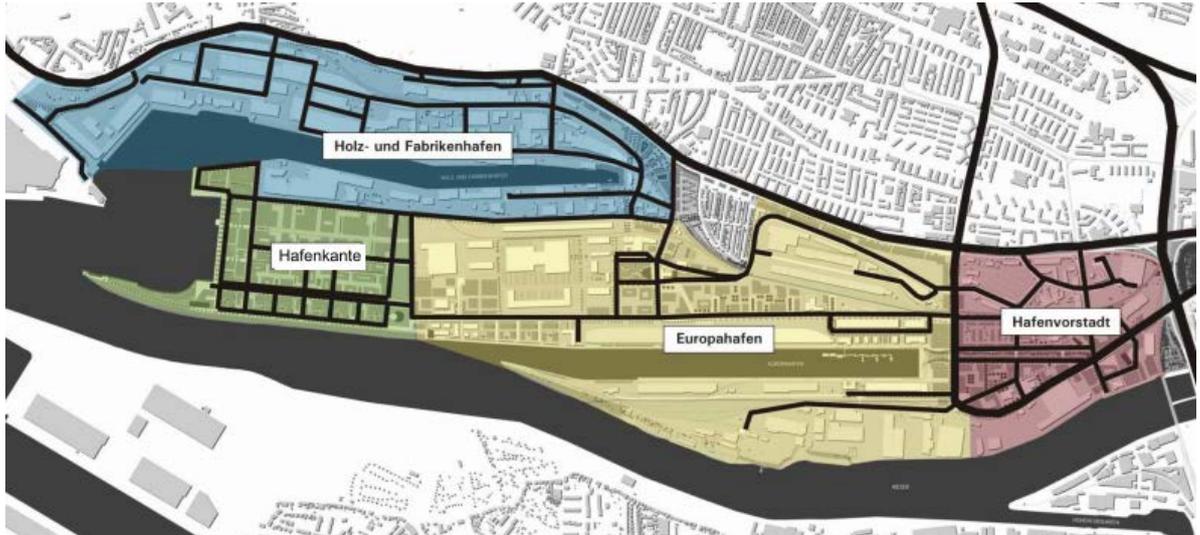


Abb. 20 Quartiere nach dem Wegweisungssystem (Quelle: Wegweisungssystem Überseestadt; SHP Ingenieure)

Die Quartiere werden dann insbesondere für die interne Abwicklung weitergehend gegliedert. So wird das Quartier Europahafen in die Teilbereiche Europahafen Nordseite incl. Kopfbereich, Frischezentrum, Überseetor und Europahafen Südseite unterteilt.

Der Entwicklungsbericht nimmt nachfolgend bereits die neue Aufteilung als Grundlage.

4.2 Übergeordnete Maßnahmen

4.2.1 Hochwasserschutz

Das Gebiet der Überseestadt liegt mit Ausnahme der Flächen südlich des Europahafens innerhalb des Landesschutzdeiches und ist daher überwiegend hochwasserfrei (vgl. Abb. 21). Dennoch muss der Hochwasserschutz auch in der Überseestadt - entsprechend des Generalplans Küstenschutz (GPK) – an vielen Stellen den künftigen Schutzerfordernissen angepasst / erhöht werden. Dabei wird im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung der Überseestadt die Zielsetzung verfolgt, die Wasserkante an den Hafenbecken und damit den Landschaftsraum Weser sowohl als Adressbildung für die weitere Vermarktung der Überseestadt zu nutzen, als auch für die BewohnerInnen der Stadtteile Walle und Überseestadt sowie für BesucherInnen zu qualifizieren und nutzbar- und zugänglich zu halten.

Zur Anpassung der Hochwasserschutz-Anlagen (HWS-Anlagen) an die Anforderungen des Generalplans Küstenschutz müssen diese in der Regel um rund einen Meter erhöht werden. Entsprechend der einführend genannten Zielsetzung erfolgt die Erhöhung der HWS-Anlagen dabei regelmäßig zusammen mit den städtebaulichen Maßnahmen an den Wasserkanten. Die technischen Erfordernisse des Hochwasserschutzes und die Erhöhung der Anlagen sollte nicht dazu führen, dass die Wasserlagen und der Landschaftsraum Weser für Unternehmen und Menschen weniger nutz- und erlebbar werden.

Die erforderlichen Anpassungen gelten für die mit C, E, F, G, H, J und K bezeichneten Bereiche (vgl. Abb. 21). Nur in den Bereichen, in denen in absehbarer Zeit keine städtebaulichen Maßnahmen vorgesehen sind, wie insbesondere an den industriell und hafengewirtschaftlich genutzten Wasserkanten des Holz- und Fabrikenhafens, wird der Hochwasserschutz losgelöst hiervon angepasst. In der Abb. 21 werden die verschiedenen Realisierungsabschnitte und in Tabelle 2 Darstellung der einzelnen Abschnitte der HWS-Anlagen (Quelle: WFB) deren Länge, Status der Umsetzung und Kosten dargestellt.

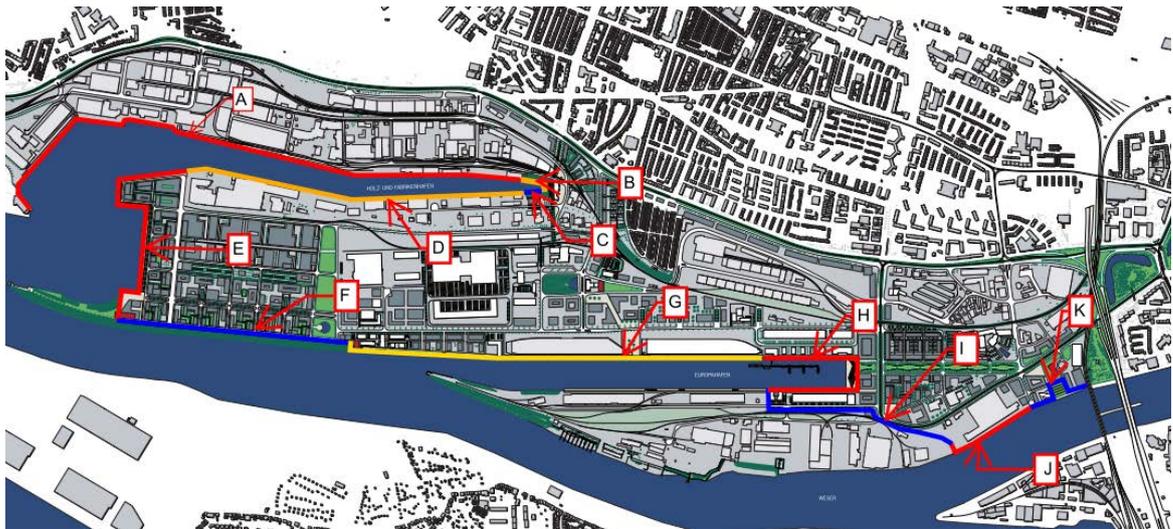


Abb. 21 Abschnitte der Hochwasserlinie in der Überseestadt (Quelle WFB)

Bez.	Abschnitt	Länge m	Status	Kosten ² Mio. €
A	Holz- und Fabrikenhafen Nordseite	2.120	Rahmenentwurf liegt vor	5,9
B + D	Holz- und Fabrikenhafen Südseite	2.360	Bauentwurf liegt zur Prüfung vor	4,5
C	Holz- und Fabrikenhafen, Kopfbereich	80	Fertig	0,6
E	Kühlhauskaje und Wendebecken	950	Bauentwurf in der Bearbeitung	8,6
F	Weserufer im Bereich Hafenkante	820	Fertig	1,3
G	Europahafen Nordseite	1.510	Fertig	6,9
H	Europahafen Kopf	710	Fertig	2,0

² Es handelt sich hierbei teilweise um Kostenschätzungen.

I	Verbindung Europahafen zur Weser	830	Rahmenentwurf liegt vor	0,6
J	Weserbahnhof I	340	Fertig	8,7
K	Am Weserterminal	230	Fertig	5,7

Tabelle 2 Darstellung der einzelnen Abschnitte der HWS-Anlagen (Quelle: WFB)

Im Rahmen des Projektes „Außendeichs liegende Gewerbeflächen“ wurde auch für die Flächen auf der Südseite des Europahafens ein Rahmenplan erstellt. Ein Ergebnis des Rahmenplans ist, dass die Flächen zwar Außendeichs liegen, allerdings mit Ausnahme einer kleinen Fläche im Mittel auf $\geq + 7,3$ m NN und damit in Höhe oder oberhalb des Bemessungswasserstands der für diesen Bereich mit $+ 7,3$ m NN ermittelt wurde. Auch bei einer Bemessungssturmflut würde dieser Bereich nur geringfügig überflutet werden³. Mit der Ankündigung der Fa. Kellogg, die Produktion und etwas zeitverzögert auch die Logistik aufzugeben, müssen im Rahmen von Nutzungsüberlegungen auch ggf. erforderliche Maßnahmen zum Hochwasserschutz mitbetrachtet werden.

4.2.2 Gebäudesanierung

Zum Zeitpunkt der Gründung des Sondervermögens Überseestadt im Jahr 2001 verfügte dieses über eine größere Anzahl von Gebäuden. Diese ehemals hafenwirtschaftlich genutzten Gebäude waren bereits bei der Gründung des SVÜSS oftmals durch einen großen Instandhaltungsstau gekennzeichnet. Schon lange vor der Entscheidung zur Entwicklung der Überseestadt wurden Instandhaltungsmaßnahmen nicht mehr im erforderlichen Umfang durchgeführt. Von diesen Immobilien wurden in der Vergangenheit die meisten Gebäude entweder zurückgebaut oder veräußert. Im letzten Fall wurden die Gebäude überwiegend einer neuen Nutzung zugeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass die Inwertsetzung der historischen Bausubstanz gut geeignet ist, den Ortsteil belebende Nutzungen aufzunehmen und dabei das Bild und Image der Überseestadt entscheidend zu prägen. Hierzu zählten

- die Speicher I, II, III und XI sowie die Schuppen 1, 2, 3 wurden an Investoren veräußert. Die Umnutzung der Speicher I und XI waren Initialprojekte für die Entwicklung der Überseestadt.
- der RoRo-Terminal, der zur Umsetzung der Innenstadtanbindung zurückgebaut wurde.
- Weserbahnhof 2, der als Voraussetzung für den Neubau des Weser Tower abgerissen wurde.
- Schuppen 18 A-D, die im Zusammenhang mit der Erschließung der Hafenkante aufgegeben wurden.
- Das Verwaltungsgebäude Europahafen wurde zur Entwicklung des Kaffeequartiers zurückgebaut

³ Die Überflutungswahrscheinlichkeit für die Bemessungssturmflut beträgt einmal alle 4.000 Jahre.

- Über die Zukunft des leerstehenden und stark sanierungsbedürftigen Kühlhauses sowie des Schuppens 19 ist im Rahmen des für dieses Areal noch zu erarbeitenden städtebaulichen Konzeptes zu entscheiden.

Neben den zuvor genannten Immobilien sind derzeit noch folgende Gebäude im Bestand des SVÜSS, bei denen die jeweils aufgeführten Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, bzw. anstehen:

- **Getreideverkehrsanlage**
Aufgrund des hohen Sanierungsstaus wurde 2013 entschieden, die Getreideanlage zu veräußern. Die Ausschreibung ist in 2016 durchgeführt worden. Im 1. Quartal 2017 soll der Kaufvertrag unterzeichnet werden. Parallel mit der Entscheidung die Anlage auszuschreiben wurden Mittel für Sanierungsmaßnahmen freigegeben, die für den Betrieb der Anlage bis zur Übergabe an den neuen Eigentümer zwingend erforderlich waren. Hierzu gehörten insbesondere die Sanierung der Kopfstation und des Bandkanals auf dem Dach von Silo 1 (vgl. Abb. 22).



Abb. 22 Kopfstation der Getreideverkehrsanlage mit Bandkanal auf Silo 1 (Quelle: WFB)

Zu den weiteren unbedingt erforderlichen Maßnahmen gehörte die Sicherung der Westfassade des Silos 1, zum Einen mit Blick auf herabfallende Gebäudeteile, zum anderen bezogen auf die jeweils anlassbezogenen Reparaturen der Dächer.

Eine noch anstehende Maßnahme ist die Sanierung des maroden Schmutzwasserkanals, die für das 1. Halbjahr 2017 vorgesehen ist und noch vor der Übergabe der Immobilie an den neuen Eigentümer erfolgen soll.

- **Bahnmeisterei**
Nach Ausschreibung des Betriebs der Hafentramway im Bereich der stadtbremi-

schen Häfen wurde die Bahnmeisterei, Am Speicherhof 4, hierfür nicht mehr benötigt. Ziel war es, das Gebäude insbesondere an Unternehmen der Kreativwirtschaft zu vermieten, die im Zuge der Umnutzung des Schuppens 3 sowie des Abbruchs des Verwaltungsgebäudes am Europahafen ihre Räumlichkeiten verloren hatten. So konnte in dem Gebäude auch die neue Heimat des Restaurants Anbiethalle realisiert werden.

Neben dem an der Straße Am Speicherhof 4 gelegenen zweigeschossigen Büroteil waren im westlichen eingeschossigen Flügel Garagen und Werkstätten vorhanden (siehe Abb. 23). Das Gebäude musste vor einer Nachnutzung umgebaut und insbesondere der eingeschossige Hallenteil vollständig saniert werden.

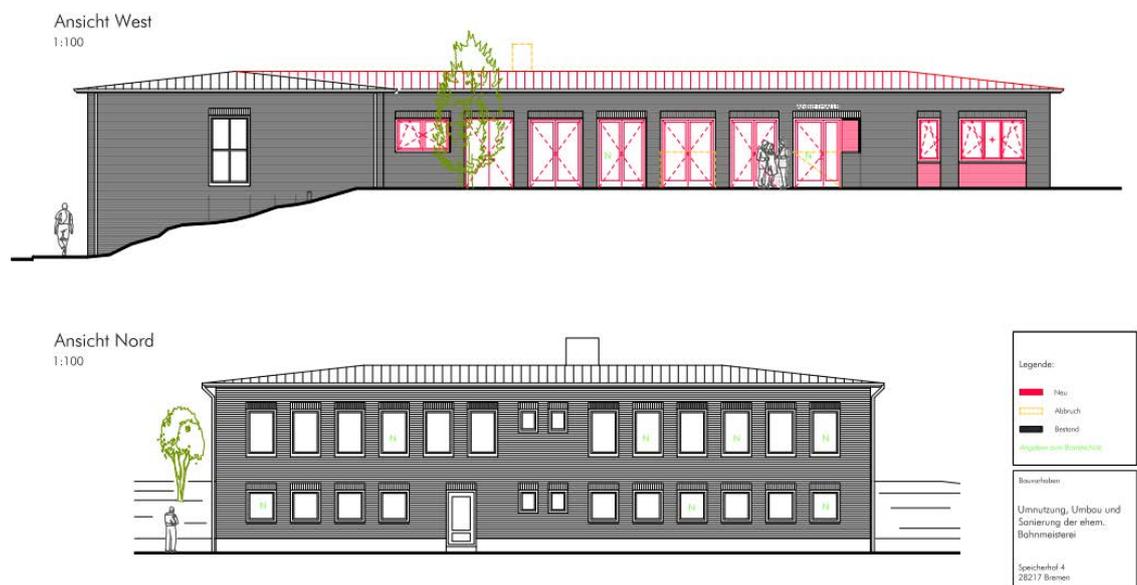


Abb. 23 ehemalige Bahnmeisterei (Quelle: Kühmstedt Architekten)

Nach Abschluss der Planungsphase wurde das Gebäude im Zeitraum vom Januar 2016 bis Januar 2017 saniert und entsprechend den Bedürfnissen der Mieter hergerichtet. Insgesamt verfügt das Gebäude nach dem Umbau über 513 m² vermietbare Fläche.

Mitte Juli 2016 konnte die Fläche für die „Anbiethalle“ übergeben werden, zum 1. Oktober erfolgte die Übergabe der Flächen an die restlichen Mieter. Bis auf eine Einheit mit 53 m² ist das Gebäude zwischenzeitlich vollständig vermietet.

- Hafenhhaus, Hafenstraße 49
Mieter des 5-geschossigen Hafenhhauses (vgl. Abb. 24) sind die BIMA für das Zollamt Überseestadt und bremenports. Nach der Kündigung der 2. Etage durch bremenports stand diese längere Zeit leer. Der Zoll hatte nach Freiwerden der Flächen sein grundsätzliches Interesse an einer Anmietung signalisiert, jedoch längere Zeit für die Entscheidungsfindung benötigt.



Abb. 24 Hafenhaus, Hafenstrasse 49 (Quelle: WFB)

Zwischenzeitlich hat der Zoll seine Aktivitäten in der Überseestadt konzentriert und den Mietvertrag für die 2. Etage unterschrieben. Die Konzentration hatte neben Anpassungen in der 2. Etage auch Umbaumaßnahmen im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss zur Folge, die im Zeitraum September 2016 bis Ende Januar 2017 durchgeführt wurden. Hierzu gehörten insbesondere der Einbau von Sozialräumen mit Duschen und Waschgelegenheiten für Außendienstmitarbeiter, die Erhöhung des Einbruchschutzes in bestimmten Räumen, die Neuordnung eines Teils der Büroräume sowie die teilweise Neuverkabelung der IT-Infrastruktur. Im Außenbereich wurde ein beleuchteter Fahrradunterstand errichtet.

Die Umbaukosten werden durch eine Erhöhung der Miete finanziert.

- **Ehemaliges Zollamt Hansator (Musiker-Gebäude)**
Beim Musiker-Gebäude gibt es einen erheblichen Sanierungsstau. Da es aus der Musikszene heraus die Überlegungen gibt, das Gebäude anzukaufen und mit der bisherigen Zweckbestimmung weiter zu nutzen, wurde die Planung der Sanierungsmaßnahmen zurückgestellt. Was zeitnah realisiert werden muss, ist der Umbau der Parkplatzfläche vor dem Gebäude. Mit Verkauf der Hauptfläche an die Fa. Stadler wurde auch ca. die Hälfte der Parkplatzfläche verkauft. Hierdurch kann die Entwässerung der Fläche nicht mehr gewährleistet werden. Zudem fehlen Parkplätze. Mit der Neuordnung der Flächenentwässerung werden auch die im Rahmen des Verkaufs Stadler entfallenen Parkplätze wieder hergestellt.

- Molenturm

Der Molenturm wurde 1906 und nach einer Kollision mit einem Schiff im Jahr 1925 stark beschädigt. An seiner Stelle wurde der heutige Turm errichtet.

Im Laufe der Zeit sind Risse im Außenmauerwerk entstanden, zudem war das Dach undicht geworden, sodass Wasser eingedrungen ist und es zu Korrosion an den Stahlbauteilen gekommen ist. Der Umfang des Sanierungsbedarfes ist dabei erst nach Freilegung der Bauteile im vollen Umfang festgestellt worden. Die ursprünglich vorgesehene reine Aufarbeitung der Fenster und der Geländer war nicht oder nur eingeschränkt möglich. Diese mussten insgesamt ersetzt werden.

Hierdurch hat sich nicht nur die Bauzeit verlängert sondern es haben sich auch die Kosten von 148 T€ auf 218 T€ erhöht.

Die Maßnahme konnte Ende 2016 abgeschlossen werden.

- Schuppen 17

Der Schuppen ist bis Ende 2020 mit einer Verlängerungsoption um zwei Jahre vermietet. Der Mieter hat angekündigt, dann in ein neu zu errichtendes Objekt an anderer Stelle der Stadt umzuziehen. Da das umliegende Gelände des Schuppens aufgrund der Anpassungen an den neuen Hochwasserschutz erhöht werden muss, ist eine Anfahrbarkeit nicht mehr gegeben und der Schuppen kann vor diesem Hintergrund nicht erhalten werden. Ferner steht das bauleitplanerisch festgesetzte Erschließungssystem für den Nordbereich der Hafenkante einer Weiternutzung des Schuppens 17 entgegen. Auch für diese Immobilie waren und sind zwingend erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes durchgeführt worden. Neben der Sanierung einiger Stützen in dem Schuppen gibt es Probleme mit der Dichtigkeit des Daches, wobei von einer Sanierung abgesehen werden soll und nur Reparaturen anstehen.



Abb. 25 Molenturm (Quelle: WFB)

- Am Holzhafen 21
Das ehemals durch die Fa. Reetec genutzte, kombinierte Büro und Werkstattgebäude (vgl. Abb. 26) steht seit dem Auszug des Unternehmens leer.



Abb. 26 Büro- und Werkstattgebäude Am Holzhafen 21 (Quelle: WFB)#

Grundsätzlich besteht eine Nachfrage nach der Anmietung von Büro- und Werkstatt, bzw. Hallen in einer solchen Größe. Eine Vermietung des Gebäudes scheiterte bislang an der zum Teil maroden sanitären Anlagen sowie der auf die speziell für die Fa. Reetec zugeschnittene interne Aufteilung. Um dieses Gebäude wieder marktgängig zu machen, soll zeitnah eine Planung für eine Aufarbeitung der inneren Struktur und einer Modernisierung des Gebäudes erstellt werden.

- Bunker Lloydstraße und Hans-Böckler-Straße
Beide Bunker sind zum Verkauf vorgesehen. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

4.3 Hafenvorstadt

Die fünf Entwicklungsschwerpunkte in der Hafenvorstadt lagen in den letzten fünf Jahren im Bereich des vorderen Hansators, in der zentralen Hafenvorstadt zwischen der Lloydstraße und dem Hansator, im Bereich Am Weser-Terminal, auf der Fläche Weserbahnhof I und an der Eduard-Schopf-Allee (vgl. Abb. 27 Hafenvorstadt). Die unterschiedlichen Bereiche werden im Folgenden näher dargestellt.

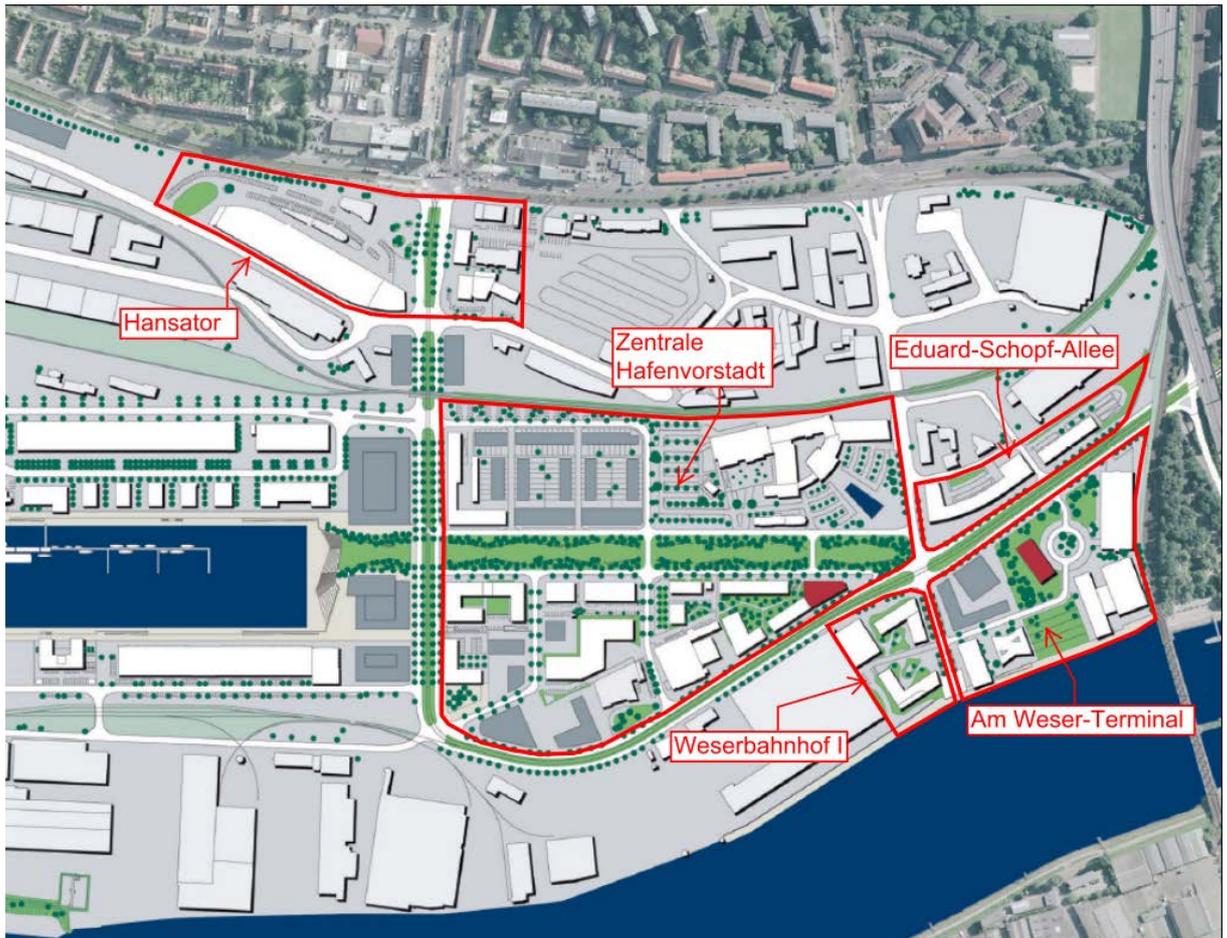


Abb. 27 Hafenvorstadt (Quelle WFB)

4.3.1 Hansator

Die ca. 19.000 m² große brachliegende Fläche im prominenten Eingangsbereich westlich des Hansators konnte im Jahr 2014 an das Unternehmen Zweirad-Stadler veräußert werden. Nach der Durchführung eines Vorhaben- und Erschließungsplans wurde mit dem Bau des Gebäudes nach einem Entwurf des Bremer Büros Westphal Architekten, das in seiner äußeren Gestalt an die benachbarte Tabakbörse erinnert, begonnen. Im August 2016 wurde die Bremer Stadler-Niederlassung offiziell eröffnet. Mit veräußert wurde auch das unter Denkmalschutz stehende ehemalige Zoll-Abfertigungsgebäude. Für dieses Gebäude wird zurzeit noch ein Nutzer gesucht. Um die Bebauung möglich zu machen, wurden in diesem Bereich der Hafenstraße die Nebenanlagen umgebaut und erneuert.

Auch die östliche Seite des Hansators erhielt eine neue städtebauliche Eingangssituation. Die Straßenverkehrs-Genossenschaft Bremen hat dort ein mehrgeschossiges markantes Bürogebäude errichtet, dessen Entwurf als Sieger aus einem Architekturwettbewerb hervorging (Schilling Architekten, Köln).

Zudem gibt es Bestrebungen des Künstlernetzwerkes Zuckerwerk e.V., den Hochbunker an der Hans-Böckler-Straße zu kaufen und hier ein sozio-kulturelles Kulturzentrum mit Proberäumen, Studios, Werkstätten sowie Räumen für Ausstellungen, Konzerte und einen Clubbetrieb einzurichten.

4.3.2 Zentrale Hafenvorstadt

Das städtebaulich prägende Element in der zentralen Hafenvorstadt ist der zwischen der Lloydstraße und dem Hansator verlaufende Hilde-Adolf-Park mit den begleitenden Straßen Am Kaffequartier im Norden und An der Reeperbahn im Süden der Grünanlage (vgl. Abb. 27). Südlich des Parks schließt der Bebauungsplan 2399 aufgrund der höheren Immissionswerte eine Wohnnutzung aus (vgl. Abb. 28). Hier ist ausschließlich eine Dienstleistungs- und Gewerbenutzung zugelassen. Ein besonderer städtebaulicher Akzent ist im Einmündungsbereich des Zollpfades in das Hansator vorgesehen. Dort sieht der Bebauungsplan einen öffentlichen Platz vor, der einen städtischen Charakter bekommen soll.

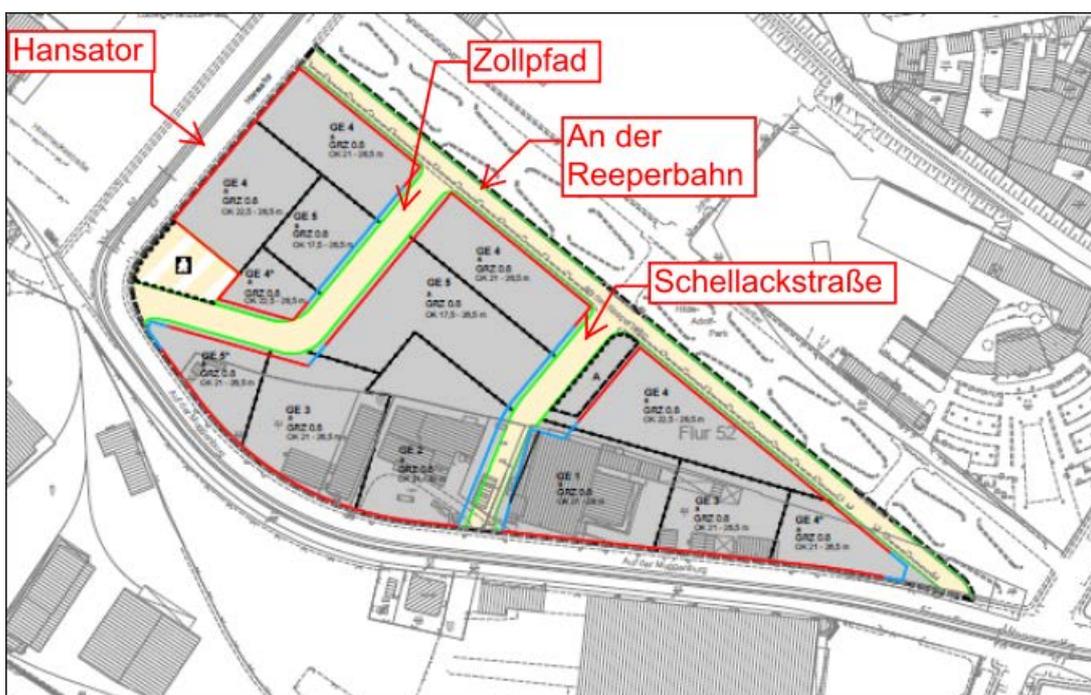


Abb. 28 Auszug aus dem Bebauungsplan 2399

Im Berichtszeitraum wurde die südlich der Grünanlage brach liegende Fläche mit dem Zollpfad und eines ersten Bauabschnitts der Schellackstraße neu erschlossen. Der Bau der Straßen hat dazu geführt, dass mehrere Grundstücke in diesem Bereich vermarktet werden konnten. So wurde ein ca. 4.500 m² großes Grundstück im Eckbereich Hansator/An der Reeperbahn an einen Investor verkauft, der dort die Errichtung eines Bürogebäudes plant. Südlich anschließend an diese Fläche wurde ein weiteres ca. 2.340 m² großes Grundstück an eine Firma aus dem Bereich Wirtschaftsprüfung/Steuerberatung veräußert, die einen Teil des zu errichtenden Bürogebäudes selbst nutzen wird und über einen Architekturwettbewerb die Gestalt des Gebäudes in dieser prominenten Lage entwickeln will. An der Reeperbahn konnten weitere drei Grundstücke veräußert werden, von denen zwei bereits mit Bürogebäuden bebaut wurden. Als Mieter konnten von den Bauherren unterschiedliche Bürodienstleister bzw. eine Bundesbehörde gewonnen werden. Auch an die Firma Stroever Schellack, ein Bestandsunternehmen konnte eine ca. 5.500 m² große Erweiterungsfläche veräußert werden. Geplant ist dort eine Bebauung mit Büros und Lagermöglichkeiten, die die angegliederten Produktionsabläufe verbessern. Weiterhin wurde das unter Denkmalschutz stehende, ehemalige Weinkontor Auf der

Muggenburg durch die Justus Grosse GmbH revitalisiert und wird nun für Büros und Gewerberäume genutzt. Ein weiteres Grundstück ist für einen Bremer EDV-Dienstleister reserviert, so dass zurzeit nur noch ein Grundstück am Zollpfad zur Verfügung steht.

Für ein ca. 1,9 ha großes Grundstück, das spitzwinklig auf den Knotenpunkt der Straßen An der Reeperbahn und Auf der Muggenburg zuläuft und bis zum denkmalgeschützten Weinkontor reicht, ist in den Jahren 2015 und 2016 auf Antrag der Justus Grosse Projektentwicklung GmbH der vorhabenbezogene Bebauungsplan VE97 aufgestellt worden. Auf dieser Brachfläche am Anfang des Hilde-Adolf-Parks wird Justus Grosse einen Bürostandort errichten. Das Projekt besteht aus drei Bürogebäuden, einer Parkgarage und einem begrünten Innenhof. An der Ecke Auf der Muggenburg und An der Reeperbahn wird ein 13-geschossiges Bürohochhaus eine markante Eingangssituation in das Quartier schaffen (vgl. Abb. 29). Das städtebauliche Konzept für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist das Ergebnis eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens unter Leitung der Senatsbaudirektorin, welches dem Bebauungsplanverfahren vorgeschaltet worden ist. Nach seiner Realisierung wird das Vorhaben zu einer Erhöhung der Nutzungsdichte und zur weiteren Belebung der Überseestadt beitragen.



Abb. 29 Visualisierung „Böhmers Spitze“ (Quelle: J. Grosse)

Nördlich des Hilde-Adolf-Parks ist mit dem Bebauungsplan 2382 Baurecht für ein Mischgebiet geschaffen worden (vgl. Abb. 30). Der Bebauungsplan sieht vor, dass zunächst eine Riegelbebauung mit einer gewerblichen Nutzung am Hansator erstellt werden muss, um die dahinter liegende Wohnbaufläche vom Verkehrslärm abzuschirmen. Für die Errichtung der Riegelbebauung konnte die Baum-Gruppe aus Hannover gewonnen werden, dessen Projekt eine Hotelnutzung und eine Wohnnutzung vorsieht. Vor der Lieferung des Grundstücks an den Investor wurde das ehemalige Verwaltungsgebäude Europahafen entmietet und anschließend rückgebaut. Eine Herausforderung stellte dabei vor allem die Suche nach Ersatzräumlichkeiten für die zu erhaltende Gastronomie „Anbiethalle“ dar. Der „Anbiethalle“ konnten schließlich Räumlichkeiten in der ehemaligen Bahnmeisterei am Speicherhof angeboten werden, die speziell für die Bedürfnisse einer Gastronomie saniert und umgebaut wurde.

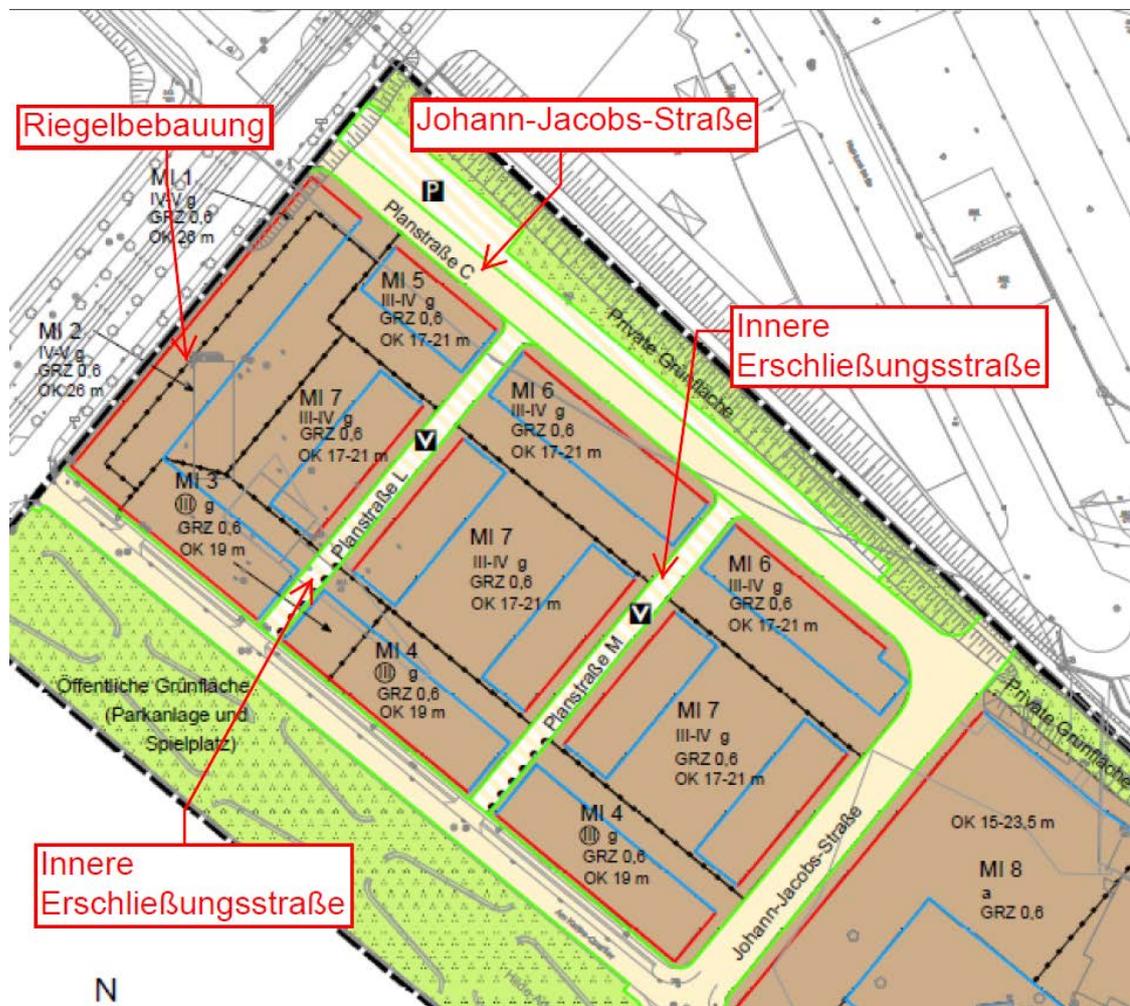


Abb. 30 Auszug aus dem Bebauungsplan 2382

Nachdem absehbar ist, dass die Riegelbebauung am Hansator realisiert wird (der Bau hat begonnen), ist auch die Ausschreibung für den Bau der noch fehlenden Straßen zur Erschließung des dahinter liegenden Wohnquartiers durchgeführt worden. Zu den noch zu erstellenden Erschließungsstraßen gehören der Weiterbau der Johann-Jacobs-Straße parallel zur Hafentbahn sowie zwei innere Erschließungsstraßen, die als verkehrsberuhigte Zonen (Spielstraßen) ausgeführt werden.

Für die Wohnbauflächen im nördlichen Baufeld ist ein Mix aus Reihenhaustypologie und Geschosswohnungsbau vorgesehen (vgl. Abb. 31). Die beiden Baufelder des Geschosswohnungsbaus liegen an der Straße Am Kaffeequartier und sollen im Rahmen des Sofortprogramms Wohnungsbau direkt an die Gewoba veräußert werden. Die Gewoba-Wohngebäude werden im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus errichtet. Die restlichen Wohnbauflächen mit der Reihenhaustypologie werden im Verfahren einer öffentlichen Ausschreibung vermarktet.

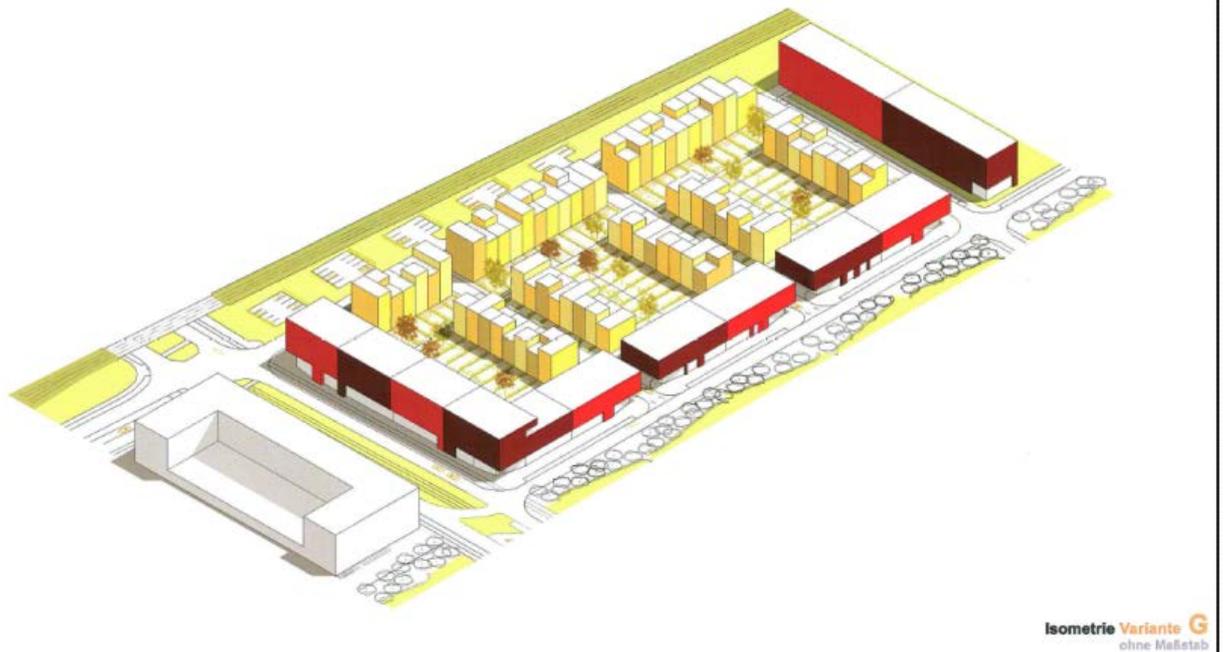


Abb. 31 Isometrie der Wohnbauflächen nördlich des Hilde-Adolf-Parks nach Bolles und Wilson

In den Jahren 2015 und 2016 wurde die zukünftige Wohnbaufläche im Rahmen einer Zwischennutzung für die Unterbringung von Flüchtlingen in mehreren winterfesten Zelten genutzt (vgl. Abb. 32).



Abb. 32 Flüchtlingsunterkünfte

4.3.3 Am Weser-Terminal und Weserbahnhof I

Das Quartier Am Weser-Terminal wurde von der Firma Siedentopf, die hier als Investor auftritt, weiter ausgebaut. So ist ein Hotel entstanden, das von der Steigenberger-Hotelgruppe erfolgreich betrieben wird. Baulich verbunden ist direkt daneben das GOP-Variété-Theater entstanden. Auch diese kulturelle Einrichtung wurde sehr positiv vom Bremer Markt aufgenommen. Darüber hinaus wurde ein weiteres Bürogebäude für verschiedene Büronutzer und eine Gastronomie im Erdgeschoss direkt an der Weserpromenade errichtet (vgl. Abb. 33). Insgesamt ist hier mit der attraktiven Verlängerung der Schlachte ein attraktives neues Angebot für den Tourismusstandort Bremen entstanden.

Für die abschließende Bebauung des Quartiers steht der Firma Siedentopf noch ein weiteres Grundstück neben dem Wesertower zur Verfügung.



Abb. 33 Am Weser-Terminal / Weserbahnhof I / Eduard-Schopf-Allee (Quelle: WFB, Studio B)

Weserbahnhof I

Westlich der an die Weser führenden Stichstraße Stephanitorsbollwerk wurde durch die Firma WPD (Windenergiebranche) ein Ensemble von drei Gebäuden errichtet (vgl. Abb. 33). Dazu gehören zwei Bürogebäude (Luv und Lee) sowie ein Parkhaus. Das ca. 10.000 m² große Grundstück hat die Firma WPD direkt von der Firma Kellogg erworben.

Im Rahmen der Untersuchungen zum Hochwasserschutz für die Überseestadt wurde festgestellt, dass für die Kaje im Bereich Weserbahnhof I die Standsicherheit nicht mehr nachgewiesen werden konnte. Hiervon war auch das am Wasser liegende WPD-Gebäude betroffen, da die Anker der vorhandenen Spundwand oberflächennah bis unter das geplante Gebäude reichten. Deshalb musste zunächst die Spundwand erneuert werden und das neue Hochwasserschutzsystem in diesem Bereich entsprechend ausgebaut werden. Im Ergebnis wurde die Schlachte-Promenade um ca. 360 m vor dem Weserbahnhof I verlängert. Der Ausbaustandard der Schlachte im Innenstadtbereich wurde vereinfacht und an die robustere Umgebung angepasst. So wurde insbesondere auf die aufwändige Fischgräten-Pflasterung verzichtet.

Eduard-Schopf-Allee

Nördlich der Eduard-Schopf-Allee ist in den vergangenen zwei Jahren mit dem Bürogebäude „Eins“ ein architektonisch prägnantes Projekt realisiert worden (vgl. Abb. 33). Auch für dieses nachhaltig gebaute Gebäude zeichnet die Firma Siedentopf verantwortlich. Die weithin sichtbare Besonderheit des Gebäudes ist das überstehende Dach, das die geschwungene Linie des Straßenverlaufs der Eduard-Schopf-Allee aufgreift und weiter fortführt. Die Gesamtfläche des Gebäudes beträgt

ca. 26.500 m² BGF. Die Erdgeschossfläche ist für Einzelhandel und Gastronomie vorgesehen, während die oberen Stockwerke als flexible Büroflächen angeboten werden.

4.4 Europahafen

4.4.1 Nordseite

Die Umbauarbeiten an den Kajen auf der Nordseite des Europahafens wurden parallel mit den Investorenprojekten durchgeführt und im Jahr 2014 abgeschlossen (vgl. Abb. 34). Nach dem Umbau kann sowohl auf der oberen als auch der unteren Promenade flaniert werden. Die obere Promenade liegt hinter der Hochwasserschutzlinie, die durch den oberen Kajenkopf gebildet wird. Drei Rampen und acht Treppen verbinden die obere mit der unteren Promenade, von der aus das Wasser des Hafenbeckens erlebt werden kann und von der die drei Pontonanlagen aus erreicht werden können.

Mit dem Anleger am Landmark Tower gibt es jetzt auch einen Haltepunkt für den Schiffsverkehr entlang der Weser. Der Anleger in Höhe Schuppen 1 / Speicher 1 bietet hingegen insbesondere Yachten und Traditionsschiffen die Möglichkeit im Europahafen festzumachen, wie zuletzt der Alexander von Humboldt (vgl. Abb. 34).



Abb. 34 Promenade Nordseite Europahafen (Quelle: WFB)

Mit den Verkäufen des Schuppens 3 (Abb. 35, rot hinterlegt) und der letzten Baufläche westlich Schuppen 3 (Abb. 35, violett hinterlegt) - die Verträge wurden Ende 2016 bzw. Anfang 2017 abgeschlossen - sind nunmehr alle Grundstücke auf der Nordseite des Europahafens veräußert worden. Gleichzeitig geben Abb. 35 und Abb. 36 einen Überblick über die derzeitige Bebauung entlang der Kajen des Ha-

fenbeckens. Während im Bereich des Hafenkopfes (Abb. 36) mit dem Speicher I, den Port-Gebäuden sowie dem Schuppen 1 die Dienstleistungsnutzung überwiegt ändert sich das Bild – insbesondere mit Umnutzung des Schuppens 3 - ab dort in Richtung Landmarktower (Abb. 36). Dort sind bzw. werden überwiegend Wohnbauflächen entstehen.



Abb. 35 Nordseite Europahafen (Quelle: GeolInfo weiterverarbeitet WFB, terra-air-services)



Abb. 36 Nordseite Europahafen östlicher Bereich (Quelle: WFB, terra-air-services)

Grundlage für den Verkauf des Schuppens 3 war eine städtebauliche Absichtserklärung über die künftige Bebauung und die Durchführung der architektonischen und städtebaulichen Realisierungsverfahren. Demnach sollen rund drei Viertel des Schuppens 3 abgebrochen werden und Platz für dringend benötigte Wohnbauflächen machen. Der östliche, in Nachbarschaft zu Schuppen 1 liegende Teil soll so weit wie möglich in seiner Bauform erhalten bleiben. In diesem verbleibenden Teil des Schuppens 3 werden rd. 10.000 m² BGF gewerbliche Baufläche einschließlich einer Kita mit rd. 100 Plätzen entstehen. In den übrigen Gebäuden sind – insbesondere in den Erdgeschossen – weitere rd. 6.300 m² BGF gewerbliche Baufläche vorgesehen. Der Schwerpunkt des Gesamtprojektes Schuppen 3 liegt jedoch bei der Wohnbebauung mit insgesamt rd. 48.300 m² BGF, wobei der Anteil an sozialem Wohnungsbau rd. 30 % betragen wird. Insgesamt sollen maximal 65.000 m² BGF entstehen.



Abb. 37 geplante Bebauung Schuppen 3 (Quelle WFB)

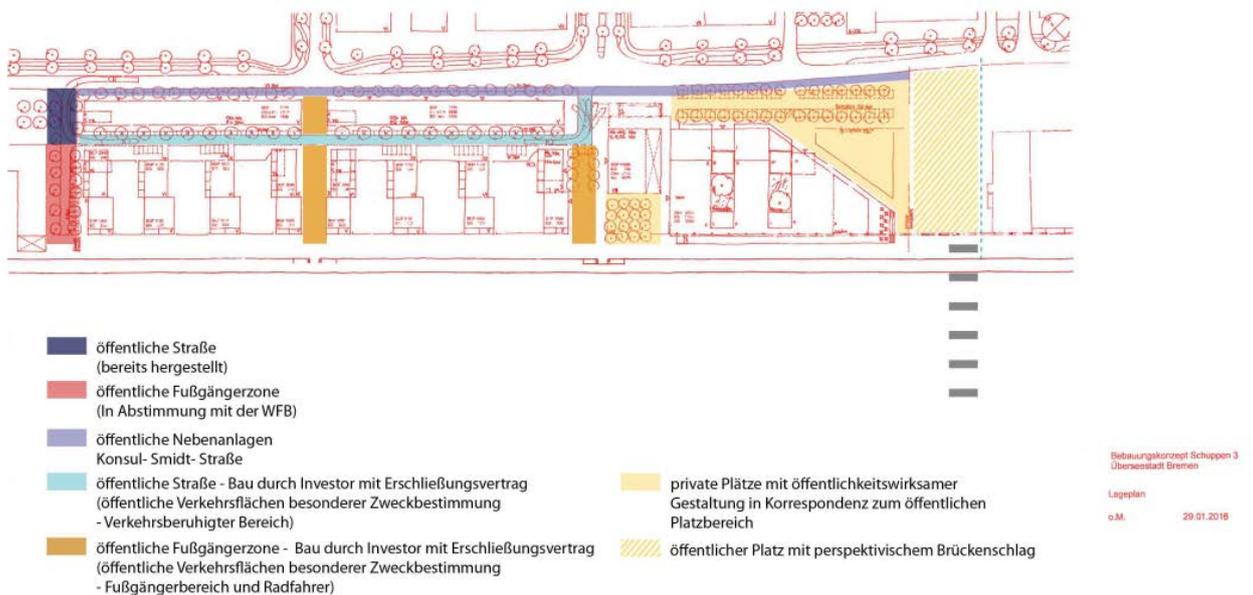


Abb. 38 Erschließungskonzept für den Schuppen 3 (Quelle: städtebauliche Vereinbarung, Mai 2016)

Nach der Vereinbarung werden die inhaltlichen Konzepte in vier zeitlich versetzten Architekturwettbewerben konkretisiert. Ebenfalls vereinbart wurden die Grundzüge der Erschließung sowie die Nutzungsverteilung. Diese sind dann Grundlage für die Neuaufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich Schuppen 3. Der Platz

zwischen Schuppen 1 und 3 verbleibt öffentlich und soll im Rahmen des Architekturwettbewerbes für den östlichen Abschnitt planerisch mit betrachtet werden.

Auf dem in der Abb. 35 violett markierten Grundstück westlich Schuppen 3 sollen zwei Wohn- und ein Dienstleistungsgebäude entstehen, wobei das Dienstleistungsgebäude parallel zur Konsul-Smidt-Straße ausgerichtet ist und den Lärmschutz für die Wohngebäude übernimmt. Auch für diese Bebauung wird ein Architekturwettbewerb durchgeführt.

Aufgrund der Bautätigkeit der Investoren wurde die Herstellung der Nebenanlagen entlang der Konsul-Smidt-Straße sowie teilweise auch der Querstraßen zwischen Konsul-Smidt-Straße und der Promenade zurückgestellt. Zum einen benötigen die Firmen Baustelleneinrichtungsflächen, zum anderen würde das Risiko bestehen, dass durch die Bauaktivitäten der Investoren die Verkehrsanlagen beschädigt würden. Nach Abschluss der Baumaßnahmen seitens der Investoren werden die fehlenden öffentlichen Erschließungsanlagen komplettiert.

Von den Grundstücken im Bereich des Hafenkopfs ist eines bereits seit längerer Zeit verkauft. Nach den gültigen Bebauungsplänen ist auf den Grundstücken aufgrund der Immissionen – insbesondere Geruch und Verkehrslärm – heute Wohnen ausgeschlossen. Der jetzige Eigentümer des Grundstücks nördlich des Parks möchte jedoch Wohnen realisieren und hat ein erneutes Geruchsgutachten in Auftrag gegeben, die Ergebnisse werden zurzeit ausgewertet. Ähnliche Werte könnten auch für die Flächen südlich des Parks am Hafenkopf zutreffen, dies bedarf der Überprüfung.

4.4.2 Überseetor

Der beschriebene Bereich des Überseetors erstreckt sich über die Flächen beidseitig des Überseetors und auf die Flächen nördlich der vorderen Konsul-Smidt-Straße (vgl. Abb. 39). Als Erschließungsprojekte wurden im Berichtszeitraum zwei Maßnahmen realisiert. Zum einen wurden die Verkehrshöfe nördlich der Konsul-Smidt-Straße hergestellt um die dort befindliche Gewerbeflächen auch im hinteren Bereich zu erschließen. Zum anderen wurde eine barrierefreie Verbindung für Fußgänger und Radfahrer von der an dieser Stelle in einem Trog verlaufenden Hafensstraße zum mittleren Verkehrshof geschaffen. Damit wurde eine direkte Verbindung von der Straßenbahnhaltestelle Elisabethstraße entlang des Waller Wieds zum Schuppen 1 hergestellt (vgl. Abb. 39 gelbe Verbindung).

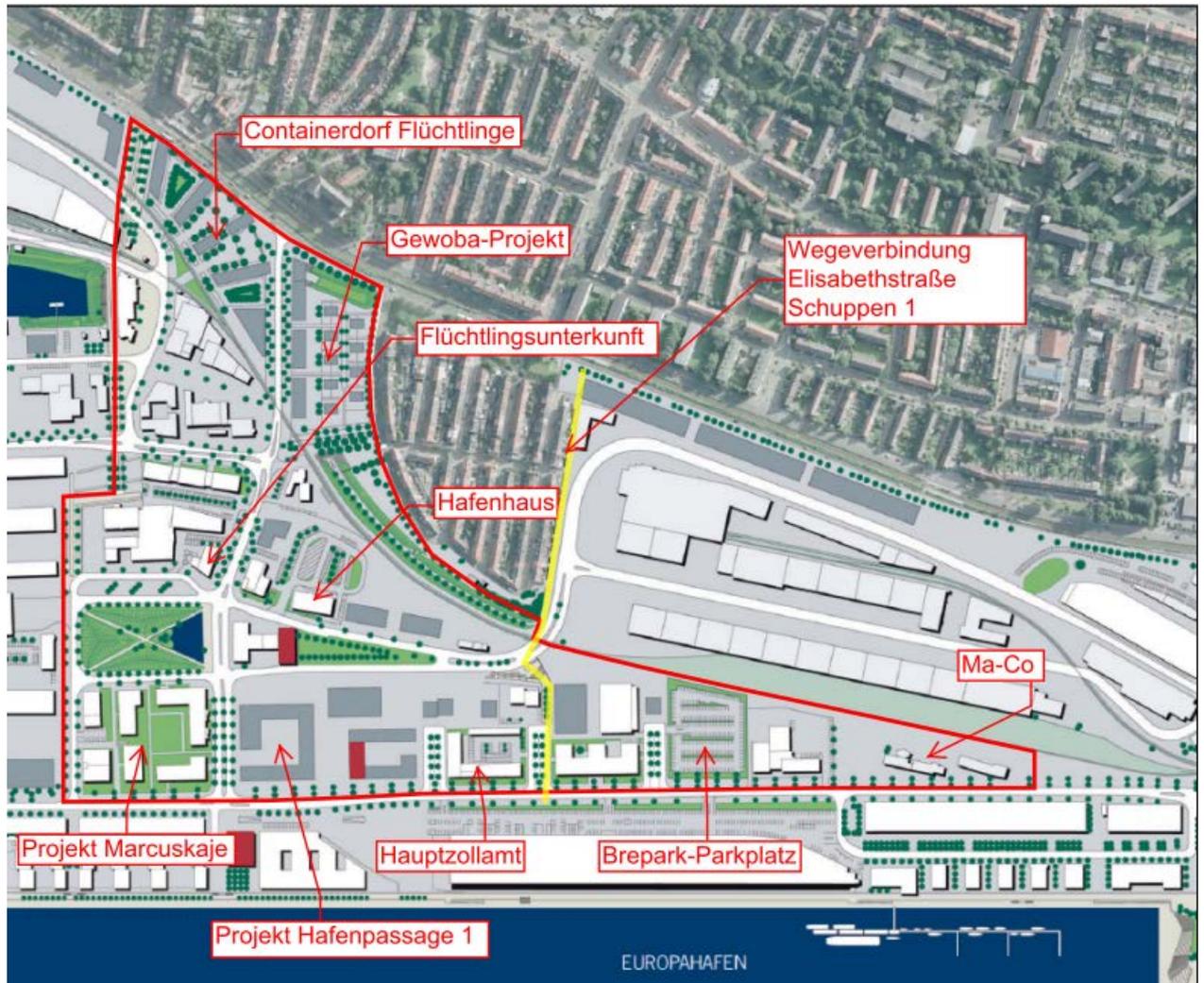


Abb. 39 Überseetor (Quelle WFB)

Eine ca. 12.000 m² große Brachfläche im Einmündungsbereich des Überseetors in die Nordstraße wurde im Rahmen einer mehrjährigen Zwischennutzung für das Aufstellen von Wohncontainern für Flüchtlinge abgegeben (vgl. Abb. 40). Dieses Containerdorf gilt als Beispiel für eine gelungene mobile Unterkunft für Menschen auf der Flucht und konnte in Abstimmung mit den benachbarten hafenwirtschaftlichen Betrieben befristet genehmigt werden. Eine Nachnutzung kann nur gewerblicher Natur sein.



Abb. 40 Containerdorf für Menschen auf der Flucht

Auf der anderen Seite des Überseetors befindet sich mit dem Waller Wied/Bogenstraße ein Gewoba-Projekt in Planung, das aus straßenbegleitendem Geschosswohnungsbau und einer dahinter liegenden Reihenhaus ähnlichen Typologie besteht. Weiterhin soll in dem lärmabschirmenden Gebäuderiegel am Überseetor Ateliers, eine Kita und weitere gewerbliche Nutzungen vorgesehen werden. Ob eine Erweiterung der Grundschule an der Nordstraße ebenfalls auf dieser Fläche realisiert werden kann, wird zurzeit von der Senatorin für Bildung geprüft. Parallel wird das Projekt weiterentwickelt und mit dem Beirat und den Anwohnern des Waller Wieds/Heimatviertel diskutiert. Auch dieses Projekt ist Teil des Sofortprogramms Wohnungsbau. Es sollen ca. 100 Wohnungen entstehen. Die notwendige Änderung des Planungsrechts wird bei Konkretisierung des Projektes begonnen.

Das nördlich des BLG-Forums gelegene, ca. 3.900 m² große Gewerbegrundstück, wurde im Berichtszeitraum an die Firma Dr. Hübotter Grundstücks GmbH veräußert. Dort ist die Errichtung einer multifunktionalen gewerblichen Immobilie geplant. Das Projekt läuft unter der Bezeichnung Speicher XI A.

Vermarktet werden konnte ein knapp 2.000 m² großes Gewerbegrundstück im Einmündungsbereich der Hafenstraße in das Überseetor. Die aus Findorff stammende Firma TIS, die sich mit der Herstellung von Spezialkameras beschäftigt, hat an dieser Stelle ein neues Gebäude errichtet, das hauptsächlich eine Büronutzung bietet. Aber auch Werkstatt- und Lagerräumlichkeiten befinden sich im Erdgeschoss.



Abb. 41 Fa. TIS und Flüchtlingsunterkunft am Überseetor (Quelle WFB, terra-air-services)

An der Ecke Überseetor / Waller Gemeinheit wurde ein weiteres Projekt für Menschen auf der Flucht realisiert. Bei dem von der Dr. Hübotter Grundstücks GmbH gemeinsam mit einem chinesischen Investor konzipierten Vorhaben wird ein als Hotel errichtetes Gebäude zunächst für mehrere Jahre als Flüchtlingsunterkunft genutzt.

Im Hafenhhaus, das nach wie vor zum SVÜSS gehört, konnten die restlichen noch zur Verfügung stehenden Räume nach einem Umbau an den Zoll vermietet werden (s. Kapitel 4.2.2).

Eine erhebliche Entwicklung hat es auf der Fläche zwischen dem Franz-Pieper-Karree und der Konsul-Smidt-Straße gegeben. Auf der fast 14.000 m² großen Fläche wurde durch die Firmen Justus Grosse und Gewoba mit dem Projekt Marcuskaje zum ersten Mal Wohnungsbau in der zweiten Reihe realisiert (vgl. Abb. 42). Der überwiegende Teil der Wohnungen wurde dabei im Rahmen des geförder-ten Wohnungsbaus errichtet. Neben den vier Wohngebäuden wurden an der lärm-sensiblen Seite zum Großmarkt hin, ein Parkhaus sowie ein Bürogebäude erstellt.



Abb. 42 Projekt Marcuskaje (Quelle WFB, Studio B)

Auf der gegenüberliegenden Seite am Überseetor konnte ein ca. 9.000 m² großes Grundstück für ein weiteres Wohnprojekt, die „Hafenpassage 1“, veräußert werden. Auch auf dieser Fläche werden die Firmen Justus Grosse und Gewoba gemeinsam insgesamt ca. 200 Wohnungen errichten, von denen rd. 150 gefördert werden. Das Erdgeschoss wird gewerblichen Nutzung zur Verfügung stehen und eine Kita für unter und über 3-jährige Kinder aufnehmen. Das Projekt konnte so zügig vorangetrieben werden, weil die Fläche im Rahmen des Sofortprogramms Wohnungsbau direkt vergeben wurde. Ein Gestaltungsgremium begleitete die Entwurfsphase des Projektes. Vor dem Verkauf dieses Grundstücks wurde die Fläche für einige Monate als Zeltunterkunft für Menschen auf der Flucht genutzt.

Zwischen dem mittleren und westlichen Verkehrshof an der Konsul-Smidt-Straße wurde ein ca. 4.500 m² großes Gewerbegrundstück an die Strabag aus Hannover veräußert (vgl. Abb. 43). Die Strabag ist bei diesem Projekt als Investor für die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben aufgetreten. Mieter des fertiggestellten Bürogebäudes ist das Hauptzollamt, welches von der Hans-Böckler-Straße an diesen Standort umgezogen ist. Direkt dahinter konnte ein ca. 2.000 m² großes Grundstück an die Firma Albright veräußert werden. Die Firma hat dort ein kombiniertes Gebäude mit einer Büro- und einer Hallennutzung errichtet.



Abb. 43 Hauptzollamt und dahinter Firma Albright (Quelle WFB, Studio B)

Der größte Teil, der zwischen dem Brepark-Parkplatz und dem Hauptzollamt liegenden Fläche wurde an die Firma Zechbau veräußert. Auf der ca. 7.200 m² großen Fläche wird direkt an der Konsul-Smidt-Straße ein Bürogebäude errichtet, in das u. a. mehrere Unternehmen der Zech-Gruppe einziehen werden. Die Gestaltung der Fassade wurde in einem auf das Projekt zugeschnittenen Gestaltungsgremium qualifiziert. Hinter dem Bürogebäude entsteht das für das Bauvorhaben erforderliche Parkhaus.

In direkter Nachbarschaft am Ende des östlichen Verkehrshofes an der Konsul-Smidt-Straße konnte ein ca. 1.200 m² großes Grundstück an die Firma O.T.S. Astacon veräußert werden. Die Firma aus dem Logistikbereich wird dort als Selbstnutzer eine Büroimmobilie errichten.

Damit sind nur noch zwei Grundstücke im gewerblichen Bereich des Bebauungsplans 2409 nicht vergeben, allerdings jedoch zurzeit für konkrete Investitionsvorhaben reserviert. Im MI-Bereich des Bebauungsplans sind zwei weitere Grundstücke noch nicht vergeben. Die wohnbaulich zu nutzende Fläche dieser beiden Grundstücke wird voraussichtlich in den nächsten Monaten zum Verkauf ausgeschrieben werden. Das andere gewerblich zu nutzende Grundstück kann frei vergeben werden.

4.4.3 Südseite Europahafen

Die Südseite des Europahafens wird als Halbinsel begrenzt durch den Europahafen im Nordosten, die Weser im Südwesten sowie die jetzige Kelloggs-Betriebsfläche im Südosten (vgl. Abb. 44). Das Gebiet umfasst eine Fläche von ca. 41,5 ha. Sie ist gekennzeichnet durch eine außerordentliche Lagegunst, die sich nicht nur durch die attraktiven Wasserlagen sondern auch durch die unmittelbare Nähe zur Innenstadt ergibt. Der östliche Bereich befindet sich nur 500 m von der Innenstadt entfernt.

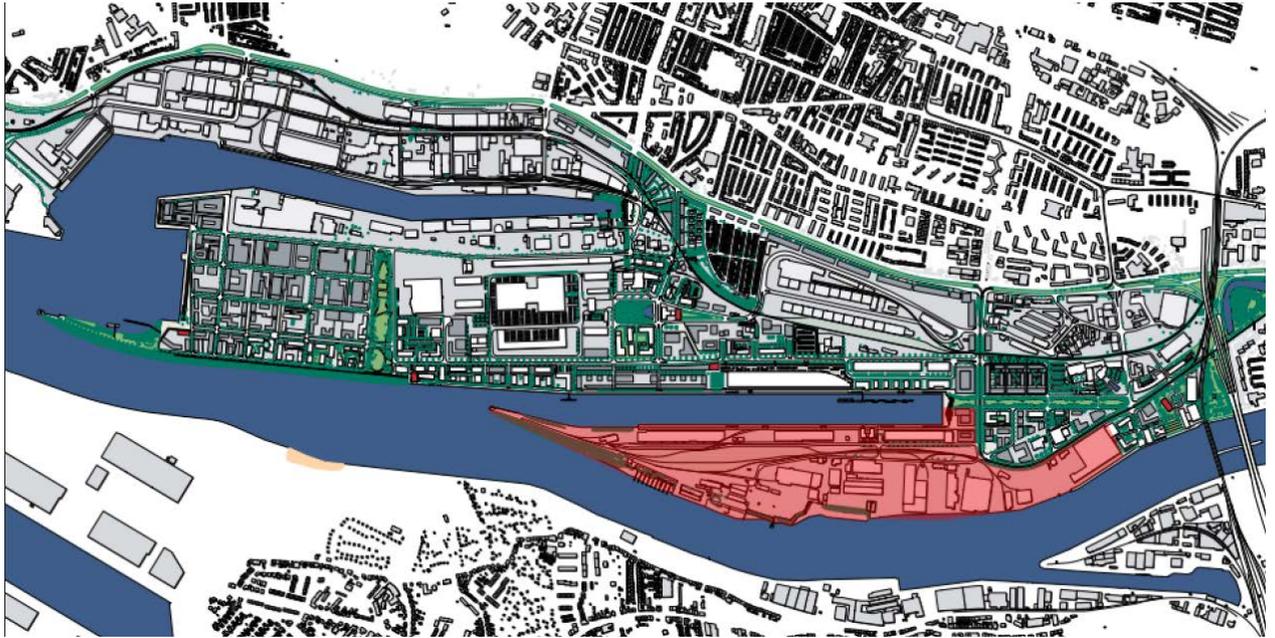


Abb. 44: Südseite Europahafen - Gebietsabgrenzung

Mit der Entscheidung des Unternehmens Kellogg, die Produktion am Standort Bremen einzustellen und das Grundstück zu veräußern sowie der angestrebten Standortverlagerung des Unternehmens Reimers in den Gewerbepark Hansalinie ergeben sich nun teilweise kurzfristig, überwiegend aber mittel- bis langfristig bedeutende Entwicklungspotenziale, die sorgfältig geprüft werden müssen.

Es ist erforderlich, ein Nutzungs- und darauf aufbauend ein städtebauliches Konzept für die gesamte Südseite des Europahafens zu entwickeln. Der erforderliche Planungsprozess soll im Dialog mit den ansässigen Unternehmen erfolgen.

Die Nutzungsszenarien für die Entwicklung der Südseite des Europahafens reichen dabei von der Aufwertung und Intensivierung der bisherigen gewerblich-industriellen Nutzung bis hin zur Entwicklung eines gemischt genutzten Gebietes für Wohnen, Dienstleistung, Handel und Gewerbe.

- **Nutzung und Eigentumsverhältnisse**
 Entlang der Weser ist das Areal heute geprägt durch Industriebetriebe. Von West nach Ost haben dort die Firmen Rickmers Reismühle, reimer logistics und Kellogg (Produktion von Cerealien) ihr Betriebsgelände. Südlich der Fläche von reimer logistics liegt das ehemalige inzwischen abgeräumte Tanklager von Exxon. Insbesondere dieses Grundstück sowie das Grundstück von reimer logistics, welches vormals auch Exxon gehört hat und auch in Teilen das Kellogg-Gelände sind stark mit Altlasten kontaminiert.

Die Wasserseite des Europahafens wird weitgehend geprägt durch die im Eigentum der Fa. Vollers befindlichen Schuppen 6 und 4 (Erbpachtgrundstücke der Stadtgemeinde).

Die Fa. Kellogg hat im Oktober 2016 angekündigt, die Produktion am Standort Bremen zu schließen. Die Beendigung der Produktion ist nach aktuellem Pla-

nungsstand für spätestens Anfang 2018 zu erwarten. Über den Weiterbetrieb des Hochregallagers als Distributionszentrum für Kellogg-Produkte liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor, von einer auf wenige Jahre begrenzten Weiternutzung ist auszugehen. Grundsätzlich strebt das Unternehmen einen Verkauf der Betriebsflächen an.

Im Westen schließen sich ein neu errichtetes Bürogebäude (sog. Krankenhaus, TBM alpha) und der sanierte und umgenutzte Schuppen 2 (Silberschmiede, Eventagentur mit Veranstaltungsräumen, Kaminstudio) sowie das an den Schuppen 2 angebaute Produktionsgebäude von Breko (Verarbeitung von Wein und Alkohol für die Lebensmittelindustrie) einschließlich einer Manufaktur für Brandweinerzeugnisse an.

- **Geltendes Planungsrecht**
Der Flächennutzungsplan sieht für die Südseite des Europahafens eine gewerbliche Baufläche mit einer linearen Grünverbindung parallel zum Europahafen vor. Für das Gebiet gilt überdies der Staffel- und Gewerbeplan, der überwiegend die Gewerbeklasse I festschreibt – also Zulässigkeit nur von störenden und nicht störanfälligen Betrieben, in etwa vergleichbar einem Industriegebiet. In einem Teilbereich der jetzigen Kellogg-Betriebsfläche setzt der Gewerbeplan Gewerbeklasse II fest. Dies entspricht in etwa einem Gewerbegebiet nach heutiger BauNVO, mit dem Unterschied, dass eine Wohnnutzung nicht pauschal ausgeschlossen ist. Für einen kleinen Teilbereich im Bereich der Straße Stephanikirchenweide gilt der Bebauungsplan 858, der hier Straßenverkehrsfläche und nördlich angrenzend „Fläche für Bahnanlagen“ festsetzt.

Perspektivisch werden hier im Ergebnis der Erarbeitung und der Abstimmung des Nutzungs- sowie städtebaulichen Konzepts die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung von Bebauungsplänen sowie Grünordnungsplänen notwendig.

- **Altlastensituation**
Im Bereich der Flächen der Firmen reimer logistics und Exxon gab es vormals eine Raffinerie und ein Tanklager. Durch den Betrieb der Anlagen aber auch durch Luftan-griffe während des 2. Weltkriegs sind ölhaltige Produkte in großen Mengen ausgetreten und haben das Erdreich kontaminiert. Abb. 45 sind die bekannten Belastungsbereiche pink markiert eingezeichnet.

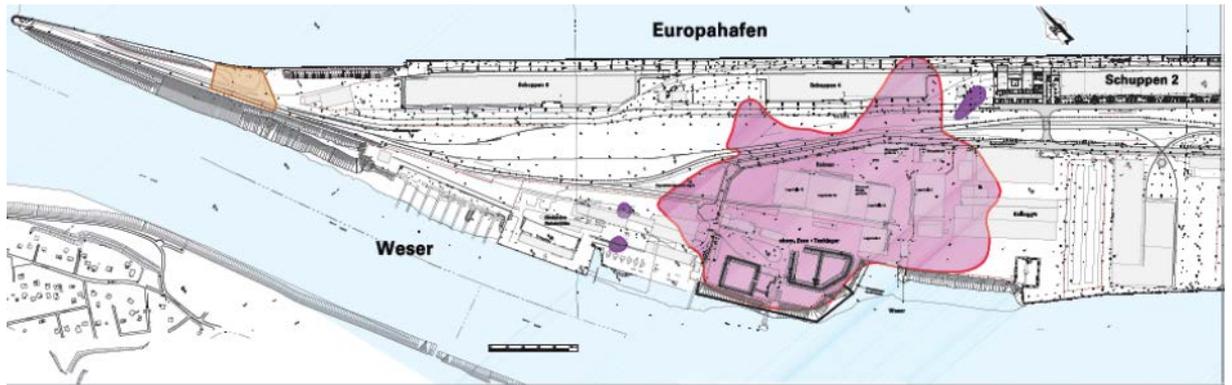


Abb. 45: Altlastensituation (Quelle: Umtec, Machbarkeitsstudie Arbeitsstand)

Die genaue Ausdehnung wurde durch Bohrungen und chemische Analysen ermittelt. Aufgrund der Tiefe und Mächtigkeit der Kontamination ist eine vollständige Sanierung ausgeschlossen. Die Altablagerung soll voraussichtlich durch eine hängende Dichtwand – diese bindet nicht in die bindigen Lauenburger Schichten ein – umschlossen werden, um so ein Austreten der MKW in den umliegenden Bereich zu verhindern. Die Art der Nutzung kann ggf. eingeschränkt werden oder besonderen Auflagen unterliegen.

- **Immissionssituation**
Durch die Nachbarschaft zu Hafengebieten und den Betrieben von Vollers und Rickmers Reismühle kommt es zu Beeinträchtigungen durch Gewerbelärm und teilweise durch Geruchsemissionen. Zudem wirkt durch die umgebenden Straßen- und Bahntrassen Verkehrslärm auf die Fläche ein. Insbesondere durch die Aufgabe der Produktion der Fa. Kellogg werden sich die zu berücksichtigenden Emissionen in Teilbereichen erheblich reduzieren. Hierzu wurden Gutachten beauftragt, deren Ergebnisse voraussichtlich im 2. Halbjahr 2017 vorliegen.
- **Hochwasserschutz (HWS)**
Die heutige HWS-Linie ist in der Abb. 46 als rote Linie dargestellt. Die Flächen westlich der roten Linie und damit der Großteil des Untersuchungsbereichs liegen heute außendeichs. Im Jahr 2011 ist im Zusammenhang mit der Untersuchung der außendeichs liegenden Gewerbegebiete Bremens ein Rahmenplan zum HWS für die Südseite des Europahafens erstellt worden, der eine rein gewerbliche Nutzung unterstellt.

Auf der Grundlage des zu erarbeitenden Nutzungskonzeptes ist eine neue Bewertung des Einbezugs in den öffentlichen Hochwasserschutz vorzunehmen, die sowohl eine aktualisierte Kosten-Nutzen-Betrachtung als auch weitere qualitative Aspekte berücksichtigt und die nachhaltige Entwicklung des Gebietes gewährleistet.



Abb. 46 : Hochwasserschutzlinie (Quelle. Rahmenentwurf Südseite Europahafen)

- **Verkehrliche Anbindung**

Der Bereich Südseite Europahafen liegt an der sogenannten Innenstadtanbindung, in der die Trasse der Straßenbahnlinie 3 verläuft. Eine Kreuzung der Gleise ist nur auf wenige Punkte begrenzt, dieses gilt aktuell insbesondere im Bereich, der auch von der Hafentram mit genutzt wird.

Eine dieser Stellen ist der Kreuzungspunkt Hansator, Auf der Muggenburg, Zollpfad Stephanikirchenweide. Letztere ist heute die HAUPTSCHLIEßUNGSSTRAßE für das Gebiet. Eine zweite Anbindung ist die weiter nördlich gelegene Hoernecke Straße, die in der Straße Hansator mündet. Dort können die Gleise nicht überfahren werden und dementsprechend ist nur ein rechts-rein – rechts-raus möglich. Die Hoernecke Straße endet heute vor dem Betriebsgrundstück der Fa. Vollers (vgl. Abb. 47).

Die Lage der Hoernecke Straße und der Stephanikirchenweide sind der Entwicklung des Gebietes geschuldet und müssen entsprechend der zukünftigen Nutzung überdacht werden.

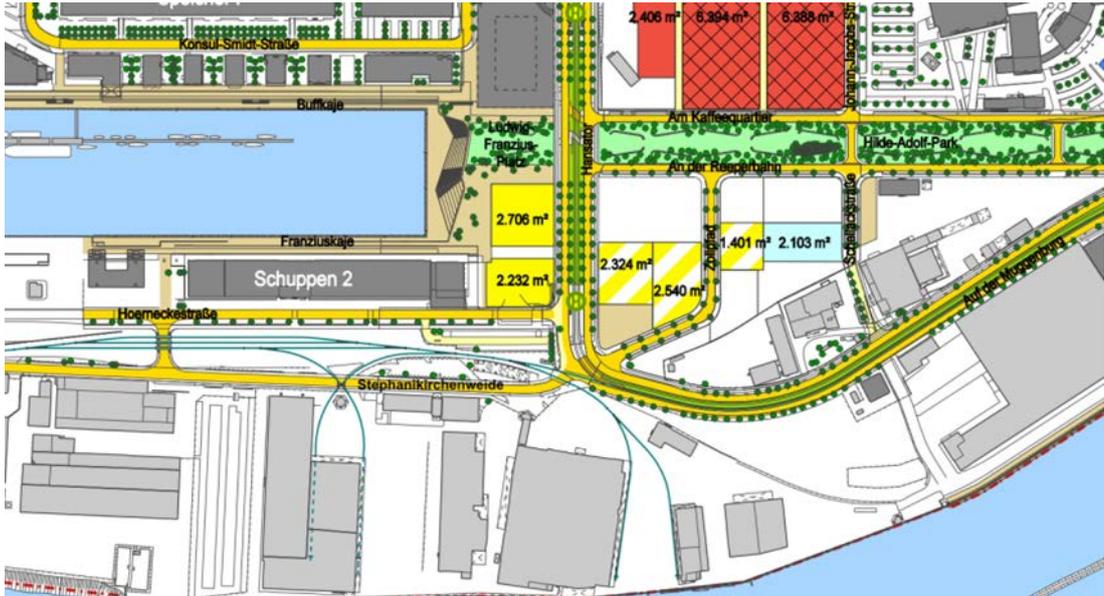


Abb. 47: Verkehrliche Anbindung (Quelle: WFB)

Zur Verbesserung der Anbindung der Südseite des Europahafens an den Kernbereich der Überseestadt bzw. zur besseren Anbindung der Bestandsquartiere des Stadtteils Walle an den Landschaftsraum Weser wurde im Jahr 2010 eine Machbarkeitsstudie für die Errichtung einer Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Europahafen in Auftrag gegeben, die zwischen den Schuppen 1 und 3 sowie auf der Südseite im Bereich des östlichen Endes des Schuppens 6 verortet werden (vgl. Abb. 8) könnte. Mit der Brücke könnten sich auch Rundwege beiderseits des Europahafens ergeben, die auch die Südseite mit ihren Potentialen schnell erschließt. Die Brücke würde zudem zu einer Verkürzung des Weges vom westlichen Ende des Quartiers zur ÖPNV-Anbindung auf der Nordseite führen.

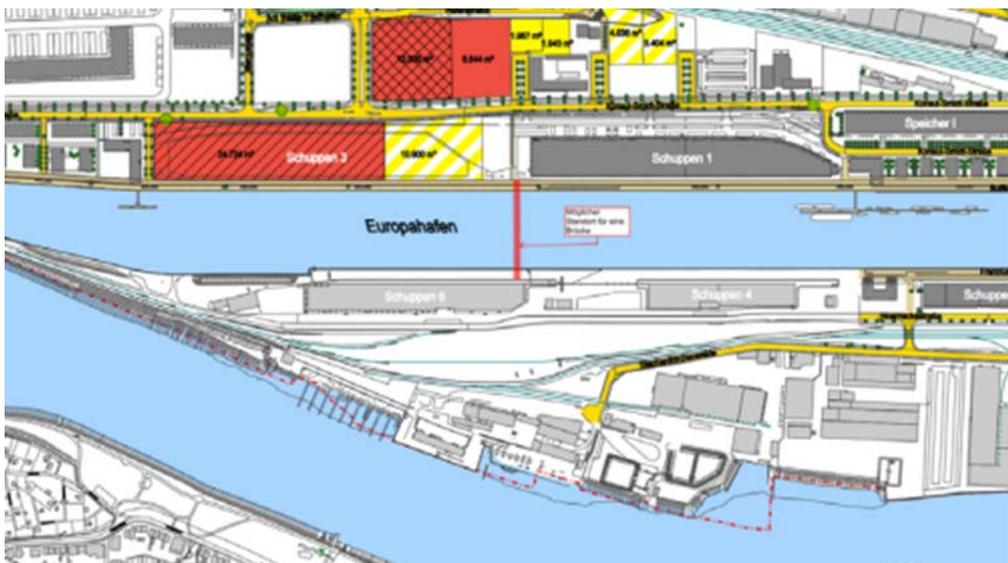


Abb. 48: Standort für eine Brücke (Quelle WFB)

4.5 Holz- und Fabrikenhafen



Abb. 49 Holz- und Fabrikenhafen (Quelle WFB)

Der Holz- und Fabrikenhafen (vgl. Abb. 49) ist hafenwirtschaftlich und gewerblich/industriell geprägt. Auf der Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens befinden sich, historisch geprägt, vorwiegend Unternehmen der Lebens- und Futtermittelin-
dustrie. Auf der Südseite sind maßgeblich alteingesessene Unternehmen der Holz-
verarbeitung situiert.

Im Jahr 2016 wurde die ab 1914 in mehreren Phasen entstandene und heute noch in Betrieb befindliche Getreideverkehrsanlage (vgl. Abb. 50) von der Wirtschaftsförderung Bremen ausgeschrieben. Im Mai 2017 soll das imposante Bauwerk seinem neuen Besitzer übergeben werden. Der neue Besitzer hat sich verpflichtet die derzeitige Nutzung, die Lagerung und den Umschlag von Getreide und anderen Schüttgütern, sicherzustellen.



Abb. 50 Getreideverkehrsanlage

Des Weiteren befindet sich auf der Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens das ehemalige HAG-Gelände, das vor einigen Jahren von der Sirius Facilities GmbH erworben und zu einem Business Park umgebaut werden sollte. In den vergangenen Jahren wurden Teilmodernisierungen und Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt. Die historische Bausubstanz, die in Teilen unter Denkmalschutz steht, wie der Marmorsaal und Teile des KABA-Werks, sind teilweise restauriert. Die Entwicklung des Areals verläuft allerdings schleppend und der derzeitige Eigentümer denkt über eine Veräußerung der Flächen nach.

Die öffentliche Infrastruktur ist durch einen großen Instandhaltungsstau gekennzeichnet. Durch die Belebung der Überseestadt und der damit auch für den Holz- und Fabrikenhafen verbundenen, erhöhten Besucherfrequenz ergibt sich ein anderer Anspruch an die Verkehrssicherheit, so dass Sanierungsmaßnahmen zwingend umzusetzen sind. In den vergangenen fünf Jahren wurden die Cuxhavener Straße, die Revaler Straße und die Emdener Straße saniert. Auf der Südseite ist der Ausbau der Straße „Am Holzhafen“ geplant. Hier soll der provisorische Wendehammer aufgehoben und eine Verbindung zur Eduard-Suling-Straße hergestellt werden.

Im Bereich der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens befinden sich die letzten beiden freien Grundstücke in diesem Quartier der Überseestadt. Das erste Grundstück mit einer Größe von ca. 1.300 m² befindet sich im Kopfbereich des Holz- und Fabrikenhafens direkt angrenzend an die Gastronomie „Hafencasino“, das zweite Grundstück, mit einer Größe von ca. 6.000 m², an der Straße „Am Holzhafen“. Dieses Grundstück kann erst nach Erstellung der Straßenplanung für die Straße „Am Holzhafen“ der Vermarktung zugeführt werden.

Das Grundstück im Kopfbereich des Holz- und Fabrikenhafens sollte im Jahre 2008 an das Unternehmen Gruppe für Gestaltung veräußert werden. Über die Zulässigkeit eines Bürogebäudes auf dem Grundstück hat dann aber das Oberverwaltungsgericht am 3. Mai 2016 mit weitreichenden Konsequenzen geurteilt.

Hintergrund der Auseinandersetzung war, dass der wirksame Staffelbau- und Gewerbeplan von 1921 das Gebiet des Holz- und Fabrikenhafens in die Gewerbeklasse I einreicht. Für die gewerbliche Nutzung dieser Grundstücke bestehen laut § 28 der „Staffelbauordnung für die Stadt Bremen und das Landgebiet“ von 1917 „keine Beschränkungen“. Nach Auslegung der Verwaltung waren in der Gewerbeklasse I damit Gewerbebetriebe aller Art und auch Büros und Dienstleistungsbetriebe allgemein zulässig. Das Oberverwaltungsgericht Bremen hat aber entschieden, dass in der Gewerbeklasse 1 des Staffelbau- und Gewerbeplans störepfindliche Nutzungen wie Bürogebäude nicht zugelassen werden dürfen, weil die Gewerbeklasse 1 im Wesentlichen dem in § 9 der Baunutzungsverordnung beschriebenen Industriegebiet entspreche (OVG 1 LC 100/15).

Mit dieser gerichtlichen Klarstellung ist der wesentliche Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplans 2444 auf der Nordseite des Europahafens entfallen. Denn das Verfahren zur Aufstellung dieses Bebauungsplans hatte die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 13. Juni 2013 eingeleitet, um zur

Bestands- und Investitionssicherung der Unternehmen am Holz- und Fabrikenhafen vor allem ein „Hafenbaugebiet“ festzusetzen, in dem störepfindliche Nutzungen nicht mehr zulässig sein sollten. Jedoch begründet die klarstellende Interpretation der Gewerbeklasse I selbst ein neues Planerfordernis. Über den genauen Umfang der Planungen werden zurzeit Gesprächen mit der ISH geführt.

4.6 Hafenkante (vormals Überseepark)

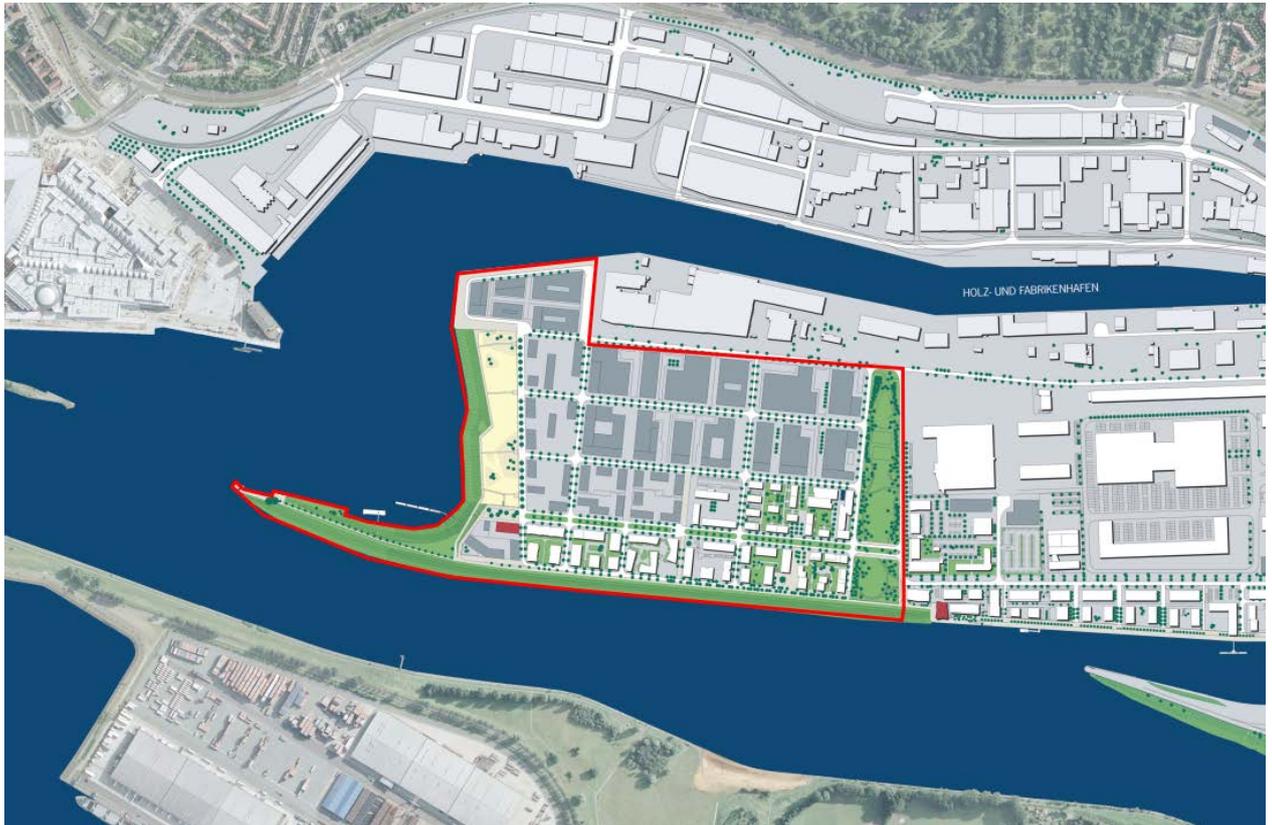


Abb. 51 Hafenkante

Mehrere Investoren haben sich zeitgleich mit der Verabschiedung des Masterplans Überseestadt zu der Entwicklungsgesellschaft Hafenkante zusammengeschlossen und ihr Interesse an einer rd. 8 ha großen Fläche im Bereich des Quartiers Überseepark (heute Hafenkante, vgl. Abb. 51) geäußert. Im Juli 2003 wurde mit der Entwicklungsgesellschaft Hafenkante ein Anhandgabevertrag über die in der Abb. 52 farbig hinterlegten Flächen geschlossen. Anschließend wurde in Zusammenarbeit zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der Stadt die städtebauliche Konzeption auf Grundlage des Masterplans erarbeitet, das Planungsrecht durch Bremen geschaffen und die Erschließungsplanung erstellt und umgesetzt. Mit den Kaufverträgen aus den Jahren 2010 (Abb. 52 violett hinterlegt) und 2014 (Abb. 52 braun hinterlegt) wurden die Flächen an die Entwicklungsgesellschaft veräußert

Als Beispiele für die Bebauung in dem Bereich der Hafenkante zeigen die Abb. 54 (Projekt Waveline) und Abb. 55 (Weserhäuser) zwei Visualisierungen von in der Realisierung befindlichen Wohnhäusern.



Abb. 54 Visualisierung BF 4 Waveline



Abb. 55 Visualisierung BF 5 Weserhäuser

Nachdem zunächst die an der Weser gelegenen Baufelder bebaut worden sind, ist gegen Ende des Berichtszeitraums mit den Planungen für die sogenannte zweite Reihe begonnen worden. Dort wird die Entwicklungsgesellschaft Hafenkante vermehrt Mietwohnungen des mittleren Preissegments, Sozialwohnungen und Räume und Gebäude für gewerbliche Nutzungen errichten(vgl. Abb. 56 und Abb. 57).



Abb. 56 Visualisierung BF 8 Johnsen-Quartier (Quelle: Winking Froh Architekten)

Auf dem Baufeld 8 ist neben dem dargestellten Büro- und Verwaltungsgebäude Zeus (Geschäftssitz der Hansewasser) nach einem Entwurf des Hamburger Büros Winking Froh Architekten das Wohnprojekt Johnson-Quartier in die Realisierung gegangen.

Auf dem Baufeld 10 entwickeln die Investoren der Hafenkante im Rahmen des Sofortprogramms Wohnungsbau einen stadtbaustein, der mehr als 300 Wohnungen sowie einen Anteil an Bürofläche umfasst und im Rahmen eines Gestaltungsgremiums architektonisch qualifiziert wurde.



Abb. 57 Visualisierung BF 10 (Quelle: Winking Froh Architekten)

Während des Berichtszeitraums fand ein intensiver Abstimmungsprozess über die mischgebietskonforme Entwicklung der ersten und zweiten Reihe im Quartier Hafenkante statt. Im Rahmen dieses Abstimmungsprozesses sind Flächenanteile und Lagen von Nichtwohnnutzungen bestimmt worden. Für einige besonders zentrale Lagen des Quartiers Hafenkante soll das Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses auch in verbindliches Planungsrecht überführt werden. Diese Inhalte sind Bestandteil des Bebauungsplans 2448, dessen Satzungsbeschluss für den 24. Januar 2017 erwartet wird.

Der Bebauungsplan 2448 soll neben der Steuerung der gewerblichen Nutzung weitere Elemente enthalten. Diese haben die vorgenannten Akteure unter Hinzuziehung des Büros ASTOC entwickelt. Hierzu zählen insbesondere Veränderungen im Städtebau und die damit verbundene „Schrägstellung“ der Straße Gustaf-Erikson-Ufer am Wendebecken in Vorbereitung einer landschaftlichen Umgestaltung des Wendebecken-Ufers („Weiche Kante“).

Voraussetzung für die Bebauung der Hafenkante war die Herstellung des Erschließungssystems. Bis Ende 2015 konnten die in der Abb. 58 in einem kräftigen Gelbton dargestellten Straßen hergestellt werden. Die rot markierten Straßen (Restausbau Birkenfelsstraße und Weiterführung der Sanierung der Eduard-Suling-Straße) werden im Jahr 2017 umgesetzt.

In Abhängigkeit von der Realisierung des Hochwasserschutzes (vgl. 4.2.1) sollen in 2018/2019 der Ausbau der in Abb. 58 blau markierten Straßen folgen.

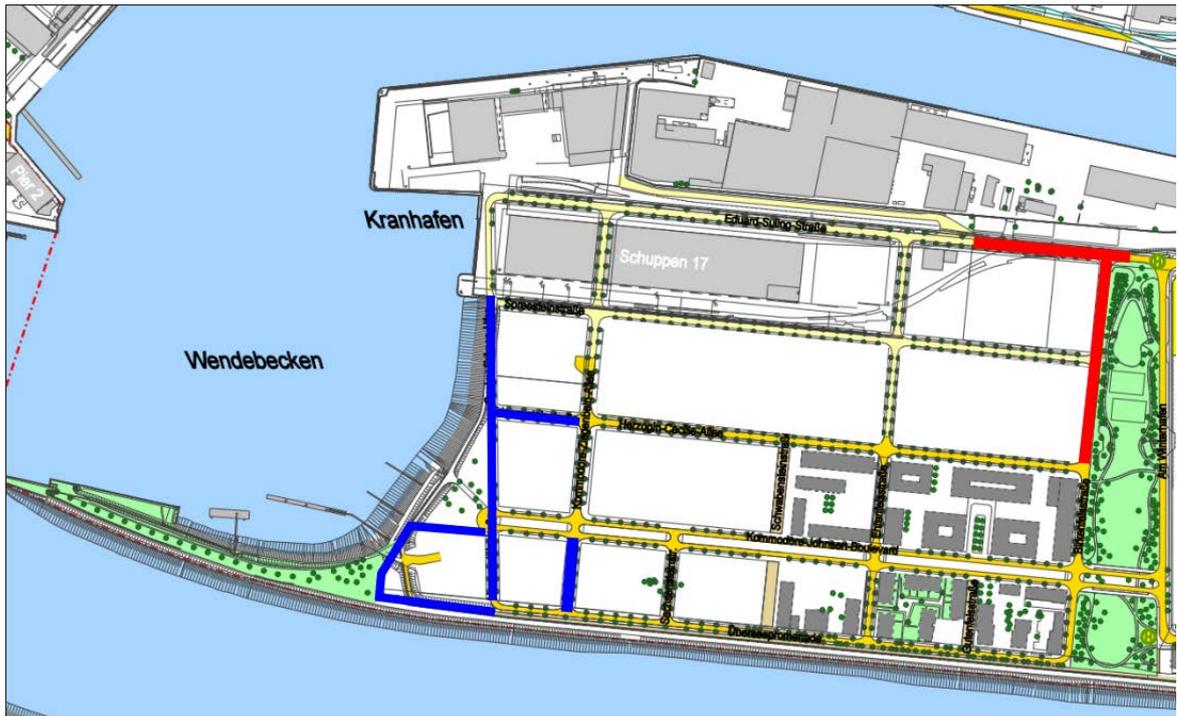


Abb. 58 Erschließungsstand Hafenkante (Quelle: WFB)

Die Erschließung der Restflächen ist abhängig von dem Rückbau der Schuppen 17 und 19 sowie ggf. des Kühlhauses, wobei der Schuppen 17 noch bis Ende 2020 mit einer Option auf eine Verlängerung um zwei Jahre vermietet ist.

5 Zeit-, Kosten- und Maßnahmenplanung

Im vorherigen Kapitel wurden die im Berichtszeitraum (Januar 2012 bis Dezember 2016) durchgeführten wesentlichen Maßnahmen in den Quartieren, der jeweilige Erschließungsstand sowie die noch geplanten Maßnahmen vorgestellt.

Aus diesen Vorhaben sowie dem Bestand an freien, erschlossenen Gewerbe- und Wohnbauflächen sind die wesentlichen, im Rahmen der aktuellen Wirtschafts- und Finanzplanaufstellungsverfahren des Sondervermögens Überseestadt abzuleitenden Investitionsmaßnahmen vorangemeldet. In der nachstehenden Tabelle sind die bereits bewilligten Maßnahmen für die kommenden Jahre mit den jeweils bewilligten Kosten enthalten. Die hier nicht mit Kosten hinterlegten, geplanten Maßnahmen wurden in den aktuellen Vorentwürfen der Wirtschafts- und Finanzpläne des Sondervermögens Überseestadt vorangemeldet. Über den Haushaltsentwurf 2018/2019 wird die Stadtbürgerschaft voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2017 entscheiden.

Aufgrund der nach wie vor besonders positiven Entwicklung der Überseestadt und wegen der anhaltenden Nachfrage von Investoren nach Wohn- und Gewerbeflächen, ist die Überseestadt weiterhin der Investitionsschwerpunkt der Bremer Flächenentwicklung.

Aus den im Kapitel 0 vorgestellten laufenden und geplanten Maßnahmen leiten sich folgende Projekte im Zeitverlauf ab.

In der folgenden Tabelle 3 sind die laufenden bzw. noch geplanten Maßnahmen mit den jeweils bereits bewilligten Gesamtkosten aufgeführt. Da diese Planungs- bzw. Durchführungszeiträume nicht mit den im Wirtschaftsplan aufgeführten Jahren identisch sind, können die Zahlen nicht verglichen werden.

Projekt	Bewilligte Kosten in T€	Projektstart	Fertigstellung
Hafenvorstadt gesamt	5.487		
Wohnen nördlich des Parks	2.772	II/2017	II/2018
Dienstleistungsflächen südlich des Parks	2.715	I/2013	II/2017
Europahafen⁴	510		
Platz zwischen Schuppen 1 und 3 incl. Nebenanlagen	510	I/2019	IV/2022
Sanierung der Kajen	0	II/2019	IV/2025
Sanierung von bestehenden Straßen und Anlagen	1.100	laufend	
Hafenkante incl. Hochwasserschutz in dem Bereich	33.926		
Weiche Kante, <u>plus</u> Begleitmaßnahmen	9.900	I/2015	IV/2018
Abbruch von Gebäuden / Kampfmittel	300	I/2018	IV/2024
Straßenerschließung 2. BA	21.600	II/2014	IV/2020
Straßenerschließung 3. BA	1.000	I/2018	IV/2025
Hochwasserschutz	0	I/2017gg	IV/2021
Erweiterung Spiel- und Sportanlagen	1.126	I/2013	IV/2020
<u>Hochwasserschutz</u>	<u>0</u>		
<u>Holz- und Fabrikenhafen Südseite</u>	<u>0</u>	<u>II/2019</u>	<u>IV/2020</u>
<u>Holz- und Fabrikenhafen Nordseite</u>	<u>0</u>	<u>II/2019</u>	<u>IV/2021</u>
Sonstiges	0		
Verkehrskonzept Wegeleitsystem	0	I/2022	IV/2022
Umsetzung integriertes Verkehrskonzept (Ohne Großmaßnahmen)	0	I/2018	IV/2022
Ausgleichsmaßnahmen an der Lesum	0	II/2018	IV/2018

Tabelle 3 Übersicht der aktuellen und geplanten Maßnahmen⁵

⁴ Die Nutzungsperspektiven für die Südseite des Europahafens und die damit verbundenen Kosten wurden nicht berücksichtigt und werden im weiteren Verfahren ermittelt.

⁵ Ohne Kosten der Projektsteuerung. Diese sind für die Jahre 2011 ff wesentlicher Bestandteil der Übergeordneten Maßnahmen sowohl bei den bei bewilligten als auch den geplanten Maßnahmen.

6 Eckdaten zur Überseestadt

6.1 Flächenvergaben

Im Zeitraum 2012 bis 2016 wurden in der Überseestadt 19,3 ha Flächen veräußert (vgl. Tabelle 4, Verkaufte Flächen). Der Schwerpunkt der Vermarktung lag in diesem Berichtszeitraum im Bereich der Mischgebietsflächen. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2001 bis 2016 Mischgebietsflächen in einer Größe von 20,8 ha veräußert. Alleine in den Jahren 2012 bis 2016 waren es 11 ha.

Der Verkauf von Gewerbeflächen ist in den letzten Jahren in den Hintergrund gerückt. Wurden in den Jahren 2001 bis 2011 noch 25,2 ha Gewerbeflächen veräußert (inklusive 16,3 ha Großmarkt, jährlich etwa 1 ha im Durchschnitt), so waren es in den Jahren 2012-2016 noch 1,5 ha (0,4 ha/Jahr durchschnittlich). Eine ähnliche Entwicklung weist der Bereich der Veräußerung von Erbbauflächen auf. In den Jahren 2001 bis 2011 wurden 12,5 ha Erbbauflächen vermarktet (inklusive 6,9 ha an die Fa. Vollers im Bereich des Speicherhofs), im Berichtszeitraum 2012-2015 waren es nur noch 0,6 ha. Die Vermarktung von Flächen für Dienstleistungen ist mit 6,2 ha konstant geblieben.

In den Folgejahren wird der Anteil an Mischgebietsflächen mit den geplanten Verkäufen der Hafenterrasse 1 und 2 sowie dem Verkauf der Flächen am Kaffeequartier weiterhin ein wesentlicher Schwerpunkt sein.

Insgesamt zeigt sich auch an den Vermarktungsergebnissen dass sich die Überseestadt von einem zuvor schwerpunktmäßig gewerblich geprägten Standort zu einem vielfältigen, lebendigen „neuen Stück Stadt“ entwickelt.

Jahr	"normales" Gewerbe ha	Dienstleistung ha	Mischgebiet mit Wohnen ha	Verkauf von Erbaufflächen ha	Gesamt ha
2001	16,3	2,0			18,3
2002	0,4				0,4
2003	0,2	0,4			0,6
2004	1,1	0,3			1,4
2005	0,7	1,4		0,6	2,7
2006	1,3	2,7		4,3	8,3
2007	1,3		3,9		5,2
2008	1,3	3,3	1,2	4,7	10,5
2009	1,0	0,4		0,9	2,3
2010	0,2	0,4	4,7	0,3	5,6
2011	1,4	1,0		1,7	4,1
2012		1,6	0,5		2,1
2013	0,6	0,7	4,8	0,2	6,3
2014	0,3	2,5	1,4	0,5	4,7
2015	0,3	0,4			0,7
2016	0,2	1,0	4,4		5,5
gesamt	26,7	18,1	20,8	13,1	78,8
Davon im Berichts- zeitraum	1,5	6,2	11,0	0,6	19,3

Tabelle 4 Verkaufte Flächen (WFB eigene Erhebungen)

6.2 Arbeitsplätze

Die Entwicklung der direkt geschaffenen und gesicherten Arbeitsplatzzahlen in den Jahren 2001 bis 2016, für die die Flächenverkäufe aus dem SVÜSS die Voraussetzungen geschaffen haben, kann der Tabelle 5 entnommen werden. Danach sind durch die Investitionen als Konsequenz aus dem Verkauf von Grundstücken insgesamt 8.368 Arbeitsplätze gesichert und 3.614 Arbeitsplätze in der Überseestadt zusätzlich geschaffen worden bzw. werden nach Realisierung der geplanten Projekte noch geschaffen.

In der Tabelle 5 sind nicht die durch Verkäufe von privat an privat (z.B. Weinkontor, WPD) oder Aufwertungen von Bestandsimmobilien (ehemaliges Eduscho-Gelände) geschaffenen Arbeitsplatzzahlen) enthalten.

Die von Jahr zu Jahr stark schwankenden Arbeitsplatzzahlen hängen in großem Maße von den Projekten ab, die auf den Grundstücken realisiert wurden bzw. noch werden. So gibt es große Investorenprojekte im Dienstleistungsbereich, die eine hohe Arbeitsplatzzahl mit sich bringen sowie eigengenutzte Vorhaben von kleinen und mittleren Unternehmen, die auf deutlich kleinerer Fläche auch entsprechend weniger Arbeitsplätze abbilden. Darüber hinaus macht sich bemerkbar, dass mit zunehmender Vermarktung immer weniger freie Gewerbegrundstücke zur Verfügung stehen. Zudem wirken sich die steigenden Grundstückspreise vor allem bei der Ansiedlung von kleineren und mittleren Unternehmen aus. Darüber hinaus sind

in den letzten Jahren vermehrt Flächen für den Wohnungsbau veräußert oder planungsrechtlich abgesichert worden.

Jahr	Arbeitsplätze		
	gesichert	neu	gesamt
2001	435	45	480
2002			
2003	72		72
2004	207	10	217
2005	664	206	870
2006	1.129	984	2.113
2007	19	202	221
2008	1.532	394	1.926
2009	383	44	427
2010	382	104	486
2011	423	120	543
2012	324	191	515
2013	1.533	340	1.873
2014	567	43	610
2015	60	11	71
2016	638	920	1.558
gesamt	8.368	3.614	11.982
davon durch Verkauf von Erbaurechten	774	9	783

Tabelle 5 Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen (Quelle: eigene Berechnungen)

Neben den eigenen Berechnungen zu neuen und abgesicherten Arbeitsplätzen durch die Veräußerung von Grundstücken werden in Tabelle 6 auch die Zahlen des Statistischen Landesamtes Bremen zu der Anzahl der Betriebe und den Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort dargestellt. Diese Statistik zeigt die zahlenmäßige Entwicklung der Anzahl der Unternehmen sowie der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) insgesamt – Bestandsunternehmen und durch Flächenverkäufe induzierte in der Überseestadt in den Jahren 2002 bis 2014.

Jahr	Anzahl der Unternehmen	SvB
2002	298	5.382
2006	413	7.278
2007	465	8.204
2008	543	8.573
2009	591	8.566
2010	658	10.171
2011	799	12.143
2012	816	13.008
2013	827	15.024
2014	955	14.294
2015 vorläufig	1.013	14.862

Tabelle 6 Anzahl der Unternehmen und Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) am Arbeitsort Überseestadt 2002 bis 2014

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen, Auswertungen aus dem Unternehmensregister

Über die Jahre hinweg lässt sich hier eine stetige positive Entwicklung erkennen. Eine Ausnahme stellt das zuletzt erfasste Jahr 2014 dar. Die rückläufige Entwicklung in 2014 lässt sich vor allem durch die Ereignisse beim Gesamthafenbetriebsverein erklären. Die dort gemeldeten ca. 1.200 Mitarbeiter wurden in diesem Zeitraum aus der Statistik herausgenommen. Darüber hinaus gab es größere Arbeitsplatzverlagerungen bei den Firmen Kellogg und Siemens Windpower. Dass sich dieser Einschnitt nicht deutlicher in der Statistik zeigt, liegt daran, dass sich in diesem Jahr 128 Unternehmen neu in der Überseestadt angesiedelt haben. In der Zeit von 2002 bis 2014 ist die Zahl der Unternehmen um 657 oder um 320% gestiegen. Die Anzahl der SvB ist in diesem Zeitraum um 8.912 bzw. 266% gestiegen.

Jahr	Arbeitsplätze nach Gebiet bzw. Nutzungsarten				Gesamt
	Verkäufe im Bestand	"normales" Gewerbe	Dienstleistungsunternehmen	Mischgebiet	
2001	30	450	0	0	480
2002	0	0	0	0	0
2003	12	0	60	0	72
2004	117	50	50	0	217
2005	30	40	800	0	870
2006	333	190	1.590	0	2.113
2007	0	21	0	200	221
2008	465	101	560	800	1.926
2009	287	42	98	0	427
2010	51	0	0	435	486
2011	125	138	280	0	543
2012	0	0	360	155	515
2013	8	42	365	1.458	1.873
2014	95	30	485	0	610
2015	41	0	30	0	71
2016	0	0	571	966	1.537
gesamt	1.594	1.104	5.249	4.014	11.961
verkaufte Fläche in ha	16,3	23,9	17,1	20,9	78,2
Arbeitsplätze / ha	98	46	307	192	153

Tabelle 7 Arbeitsplatzzahlen nach Nutzungsarten (Quelle: eigene Berechnungen)

Tabelle 7 untersucht die Arbeitsplatzzahlen in Summe (gesicherte + neue) bezogen auf die verschiedenen Nutzungsarten. Im zweiten Schritt werden die Arbeitsplätze ins Verhältnis zur verkauften Fläche gesetzt. Wie erwartet ergibt sich die höchste Dichte mit 307 Arbeitsplätzen pro ha bei den Dienstleistungsflächen. Die Aussage zur Arbeitsplatzdichte bei den Mischgebietsflächen muss unter dem Aspekt betrachtet werden, dass ein erheblicher Teil der Flächen für den Wohnungsbau genutzt wird. Trotzdem ergibt sich immerhin noch ein Wert von 192 Arbeitsplätzen pro Hektar.

Mit Vorsicht ist die Zahl bei den Bestandarbeitsplätzen zu sehen. Hier sichert der Verkauf einer Erweiterungsfläche auch den Erhalt der Arbeitsplätze auf der Bestandsfläche. Da in der Flächenangabe jedoch nur die verkaufte Fläche berücksichtigt wurde, verfälscht dieses das Bild. Aus den Erfahrungen ist von einer Arbeitsplatzdichte vergleichbar mit den Zahlen für „normales Gewerbe“ auszugehen.

An dieser Stelle können noch keine aktualisierten Prognosewerte für die zukünftige Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen abgegeben werden. Die Firma Prognos hat den Auftrag erhalten, die stadtwirtschaftliche Bewertung der Entwicklung der Überseestadt Bremen zu aktualisieren. Ein Ergebnis wird voraussichtlich im 3. Quartal 2017 vorliegen. Bereits heute aber wird deutlich, dass die zu Beginn der Entwicklung der Überseestadt festgelegten Zielwerte deutlich überschritten werden.

6.3 Wohnen

Wie im Kapitel 6.1 aufzeigt, wurden bislang insgesamt 20,8 ha an Mischgebietsflächen veräußert. Zusammen mit den noch zur Vermarktung zur Verfügung stehenden Mischgebietsflächen im Bereich Kaffeequartier (1,7 ha) und in der Hafentpassage II (0,8 ha) werden dann 23,3 ha für eine Wohn- und Gewerbebebauung in Mischgebietsflächen in der Überseestadt zur Verfügung stehen. Die Erfahrung zeigt, dass der Wohnanteil soweit es die Mischgebietsausweisung zulässt, überwiegen wird.

Auf diesen Flächen werden nach derzeitigem Stand insgesamt 3.686 Wohneinheiten entstehen können, davon rd. 672 geförderte Wohneinheiten. In der Tabelle 8 ist die Verteilung der Wohneinheiten in den einzelnen Quartieren der Überseestadt dargestellt. Die Schwerpunkte sind dabei die Bereich Hafenkante mit 1.467 Wohneinheiten und der Europahafen mit insgesamt 1.965 Wohneinheiten.

Quartier / Teilquartier	Wohneinheiten	davon geförderter Wohnungsbau
Hafenvorstadt	254	56
Europahafen	1.965	538
davon Teilquartier Europahafen Nordseite	1.127	160
davon Teilquartier Frischezentrum	73	0
davon Teilquartier Überseetor	765	378
Hafenkante	1.467	78
Gesamt	3.686	672

Tabelle 8 Wohneinheiten nach Quartieren (Quelle eigene Berechnungen / Angaben der Stadtplanung)

Von diesen 3.686 Wohneinheiten sind bereits 936 Einheiten fertiggestellt und weitgehend bezogen, davon 151 geförderte Wohneinheiten. 714 Wohneinheiten waren Ende 2016 im Genehmigungsverfahren bzw. im Bau. Bis 2020 sollen weitere 1.930 Wohneinheiten fertiggestellt werden und bis 2025 weitere 106 (vgl. Tabelle 9), so dass bis zu diesem Zeitpunkt mit gut 6.600 Einwohnern in der Überseestadt zu rechnen ist.

Wohneinheiten nach Realisierungsstand	Wohneinheiten	davon geförderter Wohnungsbau
Fertiggestellt / in Nutzung	936	151
im Genehmigungsverfahren / im Bau	714	149
Fertigstellung bis 2020	1.930	372
Fertigstellung bis 2025	106	0
Gesamt	3.686	672

Tabelle 9 Wohneinheiten nach Realisierungsstand (Quelle eigene Berechnungen / Angaben der Stadtplanung)

Diese Zahlen berücksichtigen nicht das Waller Wied sowie mögliche Entwicklungspotenziale auf der Südseite des Europahafens.

6.4 Private Investitionen

Die Erhebung der privaten Investitionen erfolgt analog zur Erhebung der Arbeitsplatzzahlen im Rahmen der Kaufverträge, die Ergebnisse sind der

Tabelle 10 zu entnehmen. Im Berichtszeitraum 2013-2016 wurden rd. 616 Mio. € an privaten Investitionen zugesagt bzw. getätigt⁶. Dieses entspricht rd. 60% der privaten Gesamtinvestitionssumme (1.044 Mio. €) Als wesentliche Objekte sind hier die Maßnahmen der Investoren in der Hafenkante, mehrere kleine Projekte in der Hafenvorstadt, das Wohnprojekt Marcuskaje (Grosse/Gewoba), der Schuppen 3, die Projekte der Firma Siedentopf in der Hafenvorstadt (Kaffee-Quartier und Weser-Tower) sowie der Firma Justus-Grosse im Europahafen (Speicher I und Portgebäude sowie westlich Schuppen 3 u.a. Landmark Tower) als auch die Investitionen im Zusammenhang mit dem Umbau des Schuppens 1 (Kastens/Specht bzw. Hornung) zu nennen.

Investitionen nach Nutzungsarten in Mio. €					
Jahr	Verkäufe im Bestand / Versorgungsunternehmen	normales Gewerbe/ Handel	Dienstleistungsunternehmen	Mischgebiet	Gesamt
2001		43,97	4,96		48,93
2002					
2003					
2004	0,17	0,06	1,90		2,13
2005	0,02	1,45	13,50		14,97
2006	1,95	4,50	64,00		70,45
2007		40,18		22,00	62,18
2008	1,85	4,62	34,50	81,00	121,97
2009	1,02	4,00	8,00		13,02
2010	1,30		0,20	72,27	73,77
2011	2,98	5,00	12,50		20,48
2012		0,35	18,50	21,50	40,35
2013	0,30	1,98	26,90	317,50	346,68
2014	0,60	9,65	15,00	48,12	73,37
2015	0,35		8,00		8,35
2016		0,80	32,50	114,50	147,80
gesamt	10,54	116,56	240,46	676,89	1.044,45
davon im Berichtszeitraum	1,25	12,78	100,9	501,62	616,55

Tabelle 10 Investitionen nach Nutzungsart

⁶ Grundlage für das Erfassungsdatum ist der jeweilige Grundstückskaufvertrag. Bedingt durch den Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeitraum kann sich die tatsächlich getätigte Investition in einem Zeitraum von durchschnittlich 2 bis 5 Jahre (bei größeren Maßnahmen) nach Vertragsabschluss erstrecken.

Weitere Privatinvestitionen auf Flächen im Privatbesitz (z.B. Investition der Fa. WPD auf den Flächen von Kellogg) sind in dieser Übersicht nicht enthalten und wären für ein Gesamtbild noch zu berücksichtigen.

6.5 Erschließungsstand

Das durch das Ortsgesetz vom 19.12.2002⁷ gegründete SVÜSS hat eine Gesamtfläche von rd. 288 ha brutto⁸ (vgl. Tabelle 12).

Ursprünglich wurde der „erhaltungswürdige Bestand“ mit insgesamt 116,8 ha als Fläche definiert, die beim Beschluss zur Neuentwicklung der Alten Hafenviertel bereits erschlossen waren und keine neue oder zusätzliche Erschließung erforderten⁹. Unter dieser Definition fiel auch der Bereich des vormals Weserufer benannten Quartiers südlich des Europahafens. Diese Flächen waren alle gewerblich / industriell genutzt und eine Umnutzung war nicht abzusehen.

Mit der geplanten Aufgabe der Produktion von Kellogg kann dieser Bereich nicht mehr als erhaltungswürdiger Bestand geführt werden. Zudem wurden ehemalige Bestandsflächen entweder von Eigentümern selbst einer anderen höherwertigen Nutzung zugeführt oder von Privat an Privat veräußert und umgenutzt. Daneben stehen z.B. mit Kellogg private Flächen zur Umnutzung an.

Vor diesem Hintergrund wurde die (aus den bisherigen Entwicklungsberichten bekannte) Flächenkategorisierung aufgegeben und neu vorgenommen.

In der nachfolgenden Tabelle 11 sind die Flächen der einzelnen Kategorien pro Teilgebiet / Quartier dargestellt.

Kategorisierung der Flächen in der Überseestadt					
Teilgebiet/Quartier	Erhaltungswürdiger Bestand	Entwicklung durch Erschließung / Verkauf an Dritte	Entwicklung im Privatbesitz	Flächenpotentiale im Privatbesitz; Nachnutzung ist zu klären	Nettofläche insgesamt
Hafenvorstadt	7,0 ha	14,0 ha	8,2 ha	4,4 ha	33,6 ha
Hafenkante	0,0 ha	21,8 ha	0,0 ha	0,0 ha	21,8 ha
Holz- und Fabrikenhafen	62,3 ha	3,4 ha	0,6 ha	0,0 ha	66,3 ha
Europahafen gesamt	12,8 ha	64,6 ha	0,0 ha	15,6 ha	93,0 ha
Überseestadt gesamt	82,1 ha	103,8 ha	8,8 ha	20,0 ha	214,7 ha
				Verkehrs- und Grünfläche	73,3 ha
				Bruttofläche	288,0 ha

Tabelle 11 Flächenkategorisierung nach Entwicklungen (Quelle WFB)

Die Kategorien werden dabei wie folgt definiert:

⁷ Datum der Bekanntmachung

⁸ ohne Wasserfläche

⁹ 4. Entwicklungsbericht Überseestadt Bremen, Januar 2012, Seite 68

- **Erhaltungswürdiger Bestand**
Nach heutigen Stand bereits erschlossene Bestandsflächen, die keine weitere Erschließung bedürfen (insbesondere im Bereich Holz- und Fabrikenhafen, Speicherhof)
- **Erschließung durch Erschließung / Verkauf an Dritte**
Flächen für die eine Erschließung erforderlich ist und Flächen, die von Bremen zum Zwecke der Umnutzung veräußert wurden (z.B. Schuppen 1, Speicher 1, Speicher XI).
- **Entwicklung im Privatbesitz**
Flächen und Immobilien, die entweder von den Eigentümern selbst umgenutzt wurden (z.B. ehemaliges Eduscho-Gelände), nach einem Verkauf privat an privat einer neuen Nutzung zugeführt wurden (z.B. Weinkontor) oder Flächen, die nach einem privaten Ankauf hochwertig bebaut wurden (z.B. WPD).
- **Flächenpotentiale im Privatbesitz**
Hier sind insbesondere die Flächen auf der Südseite des Europahafens zu nennen (z.B. Kellogg, Exxon). Bei diesen Flächen sind die künftigen Nutzungsmöglichkeiten derzeit noch nicht geklärt.

In der Tabelle 12 werden die bisher erschlossenen Flächen insgesamt und im Zeitraum zwischen dem 4. Entwicklungsbericht bis zum 31.12.2016 entnommen werden.

Teilgebiet/Quartier	Entwicklung durch Erschließung / Verkauf an Dritte	Davon bislang erschlossen bzw. entwickelt	Davon im Zeitraum 01/2013 bis 12/2016
Hafenvorstadt	14,0 ha	12,6 ha	4,1 ha
Hafenkante	21,8 ha	11,2 ha	7,0 ha
Holz- und Fabrikenhafen	3,4 ha	2,5 ha	0,0 ha
Europahafen gesamt	64,6 ha	52,9 ha	8,3 ha
Überseestadt gesamt	103,8 ha	79,2 ha	19,4 ha

Tabelle 12 Erschlossene Flächen

6.6 Regionalwirtschaftliche Betrachtung

Regelmäßig wird in den Entwicklungsberichten die Entwicklung der regionalwirtschaftlichen Betrachtung dargestellt. Grundlage für diese Betrachtungen sind neben der Entwicklung der Erschließungskosten die heutigen und die prognostizierten Zahlen zu Arbeitsplätzen und Einwohnern bis zum Jahr 2030. Diese Daten wurden im Zuge des in der Bearbeitung befindlichen Integrierten Verkehrskonzepts erhoben und liegen erst seit kurzem vor. Auf Basis dieser Zahlen kann jetzt eine Fortschreibung der regionalwirtschaftlichen Betrachtung beauftragt werden. Das Ergebnis wird in der zweiten Jahreshälfte vorliegen und gesondert veröffentlicht.

7 Marketing, Veranstaltungen, Kommunikation

7.1 Marketingkonzept 2016 bis 2020

In den letzten Jahren lag der Fokus der Kommunikation für die Überseestadt schwerpunktmäßig auf der Entwicklung des Areals als Immobilien- und Wirtschaftsstandort. Hierbei wurde hauptsächlich der Verkauf von Grundstücken, die Ansiedlung von Unternehmen, die Entwicklung von Projekten und städtebaulichen Maßnahmen sowie die Sanierung und der Neubau von Immobilienprojekten transportiert.

Heute stellt sich die Überseestadt als ein sehr komplexes Areal mit gemischten Nutzungen dar, es wächst ein Ortsteil Walles heran mit einem lebendigen Nebeneinander von historischer Bausubstanz und modernen Neubauten, von Hafenwirtschaft, Gewerbe, modernen Dienstleistungen, Gastronomie-, Kultur-, Freizeit- und zahlreichen differenzierten Wohnangeboten und ihren ebenso bunt gemischten Bewohnerinnen und Bewohnern.

Der „Erlebnisraum Überseestadt“ und die „Wohnadresse Überseestadt“ gewinnen zunehmend an Bedeutung. Zukünftig sollen daher die Belebung des Ortsteil intensiviert und darüber hinaus die Lebendigkeit der Überseestadt verstärkt in die Kommunikation integriert werden. Diese inhaltliche Verlagerung hat nicht nur eine Anpassung der Marketingmaßnahmen zur Folge, sondern sie rückt auch eine weitere Zielgruppe in den Vordergrund: Bewohner/Beschäftigte/ Besucher/Touristen/Kunden/Endverbraucher.

Die Einrichtung des Überseestadt-Marketingvereins im Jahr 2010 begründete bereits eine Entwicklung hin zu mehr „besucherorientiertem Marketing“. Seit seiner Gründung hat sich der Überseestadt-Marketingverein gut etabliert und stellt einen erheblichen Mehrwert für das übergeordnete Marketing der Überseestadt dar. Ab 2016 ist daher der Überseestadt Marketingverein - getragen durch Unternehmen in der Überseestadt - mit seinen ergänzenden Aktivitäten in das Marketingkonzept der Überseestadt konkret eingebunden und trägt dazu bei, das Standortmarketing auf allen Ebenen zu vervollständigen.

Dennoch bleibt es auch weiterhin elementar, den „Immobilien- und Wirtschaftsraum Überseestadt“ mit seinen vielfältigen Projektentwicklungen, über 1.000 Unternehmen und über 14.800 Arbeitsplätzen zu zeigen. Daher werden nach wie vor auch Projektentwickler und Investoren angesprochen.

Das in 2015 durch die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen beschlossene Marketingkonzept 2016 bis 2020 sieht folgende Maßnahmen vor:

7.1.1 Pressearbeit/Medienbeobachtung

Im Rahmen der Pressearbeit für die Überseestadt werden die unterschiedlichen Kommunikationsanlässe öffentlichkeitswirksam begleitet. Bspw. Erschließungsmaßnahmen, Grundstückausschreibungen oder Eröffnungen bzw. Einweihungen neuer Bauten. Seit dem Jahr 2005 wird die Entwicklung der Überseestadt kontinuierlich durch die professionelle Medienarbeit einer PR-Agentur begleitet und die Berichterstattung durch einen Medienbeobachtungsdienst systematisch dokumentiert.

7.1.2 Content-Marketing

Im Unterschied zur Pressearbeit richtet sich das Content-Marketing nicht an Medien und Multiplikatoren, sondern direkt an die Endkunden und zielt auf deren Informationssuchverhalten im Internet ab. Die produzierten Artikel und andere Informationsträger (Videos, Bildergalerien, Grafiken) enthalten dabei wichtige Schlüsselbegriffe bzw. Keywords für eine optimale Auffindbarkeit bei Google. Die erstellten Artikel müssen jedoch nicht nur für Google attraktiv sein, sondern vor allem für die Suchenden passende Inhalte bieten. Im Rahmen des Kommunikationskonzeptes der WFB werden über regelmäßige Redaktionssitzungen kontinuierlich Content-Marketing-Artikel produziert und auf den Überseestadt-Internetseiten ausgespielt.

7.1.3 Social Media

Seit Anfang 2016 ist die Überseestadt Bremen mit jeweils einem eigenen Kanal auf Facebook und auf Instagram aktiv. Auf Facebook hat die Überseestadt bereits nach etwas über einem halben Jahr über 1.000 Freunde/Follower gewonnen. Durch die weltweite Vernetzung von Facebook erhöht sich damit die Reichweite für Überseestadt-Themen außerordentlich schnell und großflächig.

7.1.4 Weitere Onlinemaßnahmen

In 2016 wurde auch damit begonnen den **Internetauftritt** der Überseestadt Bremen neu zu strukturieren sowie optisch und technisch zu überarbeiten. Der umfangreiche Relaunch überführt das Content-Management-System in eine neue SIX-Version und macht gleichzeitig die zusätzlich zu pflegende mobile Version überflüssig, da der neue Internet-Auftritt im responsive Webdesign programmiert ist.

Darüber hinaus wurde auch die **Panoramatour** technisch auf den neuesten Stand gebracht und mit einer neuen Oberflächenstruktur versehen. So stehen dem Nutzer mehr Informationen über Restaurants, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Sehenswürdigkeiten und Quartiersentwicklungen zur Verfügung.

7.1.5 Die Konzeption, Koordination, Organisation und Unterstützung von besucherorientierten Events und Veranstaltungen

Damit zukünftig mehr Menschen die Überseestadt besuchen und kennenlernen, sieht das Konzept für die nächsten Jahre die Initiierung zusätzlicher „Besuchsanlässe“ vor. In 2016 bspw. ein „Event rund um den Europahafen“ im Rahmen des Bremer Fahrtages im April, mit dem Ziel, auch Besucher in das Zentrum der Überseestadt zu locken. Auch der „Entdeckertag“, der im Rahmen der Maritimen Woche stattfand, lockte interessierte Besucher von der Schlachte in die Überseestadt. Ca. 30 unterschiedliche kostenlose Führungen (mit sechs unterschiedliche Themen) konnten über den ganzen Tag verteilt besucht werden. Ein Schiffsshuttle und ein Busshuttle sorgten für eine problemlose Beförderung.

7.1.6 Printprodukte/Anzeigen

Neben unterschiedlichen Printprodukten (Planbroschüre, Flyer und Handzettel für Events) wird auch auf Anzeigenschaltungen nicht gänzlich verzichtet. Besonders in Kombination mit Facebook werden Informationen und Tipps zu Veranstaltungen und Events kurzfristig und zeitnah über Anzeigen kommuniziert.

7.1.7 Investorenwerbung

Da die Überseestadt noch immer Flächen bereithält, die entwickelt und vermarktet werden müssen, ist auch weiterhin eine spezifische Ansprache von Investoren und Projektentwicklern notwendig. Die Expo Real ist dabei der geeignete Ort, die Überseestadt der Immobilienfachwelt zu präsentieren. Hier treffen die Akquisiteure der WFB auf die wichtigsten Zielgruppen aus dem Immobiliensektor. Daher bietet eine Präsentation auf der Expo Real Anknüpfungspunkte für zukünftige Kontakte. Die Überseestadt ist mit unterschiedlichen Sichtbarkeitsmaßnahmen wie bspw. einer 3 Meter x 3 Meter großen Bildwand sowie DIN A0- Aufstellern und Floorgraphics an strategisch wichtigen Punkten des Messegeländes.

7.1.8 Fotos/Fachliche Führungen/Filme

Wichtig im Rahmen der Quartiersentwicklung sind selbstverständlich auch ansprechende, emotionale sowie architektonisch geprägte, aktuelle Bildstreifen, Fotohootings und Filme, aber auch regelmäßig durchgeführte ansiedlungs- und vermarktungsbezogene Führungen für Planer, Architekten und Projektentwickler.

7.1.9 Das städtebauliche Modell

Fachliche Führungen der WFB beginnen grundsätzlich im Showroom des Infocenters, wo anhand des städtebaulichen Modells die Größe und Komplexität der Überseestadt anschaulich gemacht werden kann. Das Modell ist ein wichtiger Anziehungspunkt nicht nur für Besucher des Infocenters sondern auch für Besucher des Hafensemuseums. Daher wird das städtebauliche Überseestadt-Modell im Abstand von ca. zwei Jahren regelmäßig aktualisiert.

7.1.10 Infocenter der Überseestadt

Das Infocenter im historischen Speicher XI informiert über das „Gestern - Heute – Morgen“ der Überseestadt, über Historisches, interessante Entwicklungen, Akteure, Infrastrukturmaßnahmen und aktuelle Projekte. Das Infocenter bestand in seiner ursprünglichen Form seit 12 Jahren und war nicht nur technisch sondern auch inhaltlich zum Teil überholt. Da es die Überseestadtentwicklung jedoch noch über viele Jahre begleiten wird, sollte es sich insgesamt wieder moderner präsentieren. Daher wurde in 2016 mit einem Relaunch begonnen.

7.1.11 Freies W-LAN

Eine weitere besucherorientierte Maßnahme, mit der ab 2016 in der Überseestadt begonnen wurde ist ein „Freies W-LAN an verschiedenen „Hotspots“. Internet ist ein Teil moderner Infrastruktur geworden und in einem kreativen und lebendigen Umfeld wie der Überseestadt sollte es –zumindest bereichsweise- vorhanden sein. Als Bereiche, in denen sich zunehmend Besucher/Touristen/Endverbraucher aufhalten, wurden mittelfristig folgende Hotspots definiert: das Areal rund um den Europahafen, das Weserquartier, das Areal rund um den Speicher XI, der Überseepark und die „Weiche Kante“.

7.1.12 Informations- und Leitsystem für Fahrradfahrer und Fußgänger

Auch die Instandhaltung, Pflege und Aktualisierung des Informations- und Leitsystems für Radfahrer und Fußgänger, das Ende 2015 in der Überseestadt installiert

wurde, ist Teil des Maßnahmenkatalogs der nächsten Jahre. Das Leitsystem bietet Besuchern vor Ort eine Orientierungshilfe und informiert über Geschichte und Wandel der Überseestadt.

7.2 Aktivitäten des Überseestadt-Marketingvereins e.V.

Die Einrichtung des Überseestadt-Marketingvereins begründete eine Entwicklung hin zu mehr „besucherorientiertem Marketing“.

In 2010 wurde nach dem Vorbild des Schlachte-Marketings der Überseestadt-Marketingverein e.V. gegründet. Seine Aufgabe ist es, Einzelhändler und Gewerbetreibende durch gemeinsames Marketing vor Ort zu unterstützen sowie Besucher/Endverbraucher für ansässige Unternehmen (Gastronomen, Einzelhandel, Kultureinrichtungen) zu generieren. Darüber hinaus dient der Verein als Plattform für die Bündelung von Kultur- und Freizeitangeboten und auch die aktive Unterstützung sowie anfallende Koordinationsleistungen bei größeren und kleinen Events und Veranstaltungen zählen zu seinen Aufgaben.

Es wird zwischen den Aktivitäten, die sich speziell auf die Mitglieder des Überseestadt-Marketingvereins beziehen und übergeordnete Aufgaben unterschieden.

Folgende Maßnahmen, die sich speziell auf die Mitglieder des Marketingvereins beziehen wurden seit seiner Gründung durch den Überseestadt-Marketingverein aktuell durchgeführt:

- Anzeigenschaltungen und Kooperation bei Sonderveröffentlichungen
- Printprodukte (Vereins-Flyer, Handzettel, ÜberseestadtPlan)
- Straßenbahnwerbung
- Koordination/Einträge Bremen City App
- Außerdem:
- Pflege der touristischen Inhalte auf den Überseestadt-Internetseiten
- Konzeption und Durchführung eigener Nachbarschaftsfeste

Darüber hinaus ist der Überseestadt-Marketingverein seit 2016 mit der Umsetzung zusätzlicher, übergeordneter besucherorientierter Maßnahmen betraut. Diese übergeordneten Maßnahmen sind Teil des Marketingkonzeptes für die Überseestadt. Sie werden in enger Zusammenarbeit mit der WFB entwickelt und realisiert und aus dem Marketingbudget des SV-Überseestadt bezahlt.

- Anlaufstelle für Veranstaltungsorganisatoren sowie die unterschiedlichen Interessensgruppen in der Überseestadt für alle in der Überseestadt zu genehmigenden Veranstaltungen und Events.
- Konzeption und Durchführung zusätzlicher eigener Besuchsanlässe/Events
- Weiterentwicklung und Pflege der Überseestadt-Panoramatur.
- Einrichtung eines „Freien W-LANS“ an Hotspots in der Überseestadt.

- Ansprechpartner im Infocenter Überseestadt.
- Das Büro des Marketingvereins Überseestadt e.V. befindet sich seit Anfang 2016 direkt im Infocenter Überseestadt. Hier werden alle die Überseestadt betreffenden Informationen gebündelt.

7.3 Überseestadt als Veranstaltungsraum

Die Überseestadt ist ein belebter und beliebter Ort für bereits profilierte aber auch neue Veranstaltungen und Events. Verschiedene Veranstaltungsorte/-plätze in der Überseestadt haben sich inzwischen „bewährt“. Für größere Veranstaltungen eignet sich der großzügig gestaltete Europahafenkopf mit den angrenzenden Promenaden. Hier finden u.a. der Überseetörn, der Stoffmarkt Holland, die Golden City Hafenbar und der Bremer Fahrtag (Standort Europahafen) statt.

Die Fläche am und vor dem Speicher XI hat sich ebenfalls als Veranstaltungsort etabliert. Hier veranstaltet der Großmarkt seit Jahren erfolgreich viermal jährlich saisonale Märkte.

Das Angebot für Indoor-Veranstaltungen wie bspw. kleinere Ausstellungen und Messen, wird durch den Oldtimer-Boulevard im Schuppen 1, das BLG-Forum und das Gelände vom Großmarkt ergänzt. Dort finden regelmäßig Veranstaltungen wie bspw. „DaWanda Kreativ- und Designmarkt“, „Tausendschön“ und „Deine Eigene Art“ aber auch der Bremer „StadtDialog“ statt.

Auch für Sportveranstaltungen ist die Überseestadt ein interessantes Areal, da sie hierfür den nötigen Raum bietet. Seit 2012 findet der Gewoba City Triathlon hier statt und 2016 feierte das Radrennen Velotörn hier Premiere.

In dem 2014 fertig gestellten Überseepark organisiert der Sportgarten e.V. regelmäßig kleinere Skateboard-Veranstaltungen, BMX-Kurse sowie anlassbezogene Feste.

Das große Angebot an regelmäßigen Führungen, Seminaren, Theateraufführungen, Lesungen, Koch-Events etc. sorgt für Interesse, Belebung und zusätzliche Besucherfrequenz im Quartier. Das spiegeln auch die hohen Zugriffszahlen auf den Veranstaltungskalender wider. Viele einzigartige Freizeitangebote machen die Überseestadt zu einem wachsenden Erlebnisraum. Und auch für Unternehmen, die auf der Suche nach einer ansprechenden Location für Firmenfeiern, Tagungen, Workshops oder Präsentationen sind, ist die Überseestadt ein beliebtes Ziel.

8 Öffentlichkeitsbeteiligung, Kommunikation

8.1 Stadtteilbeirat, Überseestadtausschuss des Beirats Walle

Der Beirat Walle behandelt die Entwicklung der Überseestadt in dem öffentlichen tagenden Fachausschuss „Überseestadt, Arbeit und Wirtschaft“. Zu den Sitzungen des Fachausschusses werden Vertreter der WFB aus den Abteilungen Erschließung und Hochbau sowie Unternehmensservice und Vertrieb eingeladen und nehmen auch regelmäßig teil. Zusätzlich zu den zur Behandlung anstehenden Punkten

wie Vorstellung von Planungen, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Beantwortungen von Anfragen des Beirats ist ein regelmäßiger Tagesordnungspunkt „Sachstand und Perspektiven in der Überseestadt“.

Hier wird von den Vertretern der WFB kontinuierlich über den Stand der Erschließungsprojekte hinsichtlich Planung und Umsetzung, spruchreife Ansiedlungen von Investoren vorgestellt und ein Überblick über die abgestimmte weitere Entwicklung gegeben.

Zudem bieten die Fachausschusssitzungen den Mitgliedern und den anwesenden BürgerInnen die Möglichkeit, direkt Fragen zu stellen und Hinweise zu Mängeln zu geben. Die Fragen können regelmäßig direkt beantwortet und aufgezeigte Mängel oftmals zeitnah nach den Sitzungen abgestellt werden.

Durch den kontinuierlichen Austausch wird daneben seitens der WFB frühzeitig erkannt, wo es bei Planungen zu Konflikten mit dem Beirat kommen könnte. Diesen Konflikten kann durch Aufklärung der Hintergründe für die Notwendigkeiten der beabsichtigten Planungen oder durch Umplanungen entgegen gewirkt werden.

8.2 Beirat Überseestadt

Mit dem Beginn der Entwicklung der Überseestadt im Jahr 2001 wurde auch der sogenannte Beirat Überseestadt eingerichtet. Die konstituierende Sitzung hat am 9. Oktober 2001 stattgefunden. Damals befand sich die Überseestadt noch in den „Kinderschuhen“ und sie erinnerte noch eher an die alten Hafentreppens rechts der Weser. Dieses Bild hat sich in den vergangenen Jahren grundlegend geändert. Die Überseestadt hat sich zu einem dynamisch wachsenden, bunt gemischten Ortsteil entwickelt. Über 10 Jahre hinweg hat der Beirat diese Entwicklung begleitet. Die vorerst letzte Sitzung des „alten“ Beirats fand am 17. Mai 2011 statt.

Seit Beginn der Aktivitäten in der Überseestadt haben sich die Aufgaben zunehmend geändert. Zu Beginn des Umstrukturierungsprozesses standen die Konzeption und die Aufstellung eines Masterplanes im Sinne eines Strukturkonzeptes sowie die Entwicklung des Erschließungssystems und damit die Formulierung des städtebaulichen Rahmens für dieses Zukunftsprojekt der Bremer Stadtentwicklung im Vordergrund. Neben der Konkretisierung der städtebaulichen Planung durch Quartiers- und Bebauungspläne sowie deren Umsetzung durch die Vermarktung der freigeräumten oder noch frei zu räumenden Areale und der Nachnutzung ausgewählter Gebäudebestände, der entsprechenden Erschließung sowie der Betreuung der Bestandsunternehmen steht in wachsendem Maße die konzeptionelle und städtebauliche Weiterentwicklung, die Programmierung von Nutzungen und die Qualifizierung von Adressen im Vordergrund. Hierzu zählen insbesondere die Themenbereiche Wohnen, Kultur, Tourismus, soziale Infrastruktur, Bildung, Umwelt und Freiräume. Daraus sind neue Anforderungen an einen Beirat erwachsen, die eine Neuausrichtung seiner Aufgaben und eine Anpassung seiner personellen Zusammensetzung und Arbeitsweise erforderten.

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, hat die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen 2014 entschieden, den Beirat Überseestadt neu zu konzipieren und ihn neu zu besetzen. Auch der Aufsichtsrat der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH hat 2014 dazu einen positiven Beschluss gefasst.

Bei der Neukonzeptionierung des Beirates wurde dem Gremium folgende grundsätzliche Funktion zugedacht: Der Beirat wird von Vertretern von Institutionen, Einrichtungen und Interessengruppen der Überseestadt repräsentiert. Er soll als Multiplikator und Türöffner dienen. Die Mitglieder des Beirates verstehen sich als Ansprechpartner für die jeweiligen Verantwortungsbereiche und Interessengruppen. Der Beirat fungiert als Kommunikationsplattform, die den weiteren Entwicklungsprozess der Überseestadt als informelles Gremium begleitet.

Die Aufgaben im Einzelnen:

Der Beirat

- hat eine Beratungsfunktion gegenüber der Projektentwicklung und Projektsteuerung (Stadtplanung, Wirtschaftsressort, WFB), indem die Mitglieder ihre Kenntnisse und Erfahrungen aus ihren jeweiligen Fachgebieten, Verantwortungsbereichen und Interessengebieten einbringen.
- formuliert Empfehlungen zu Entwicklungsfragen und dem weiteren Vorgehen.
- wird frühzeitig in Planungsprozesse und die Erarbeitung von städtebaulichen und thematischen Konzepten für die Überseestadt eingebunden, um so ein Feed-Back über die Planungsziele aus den einzelnen Interessengruppen geben zu können.
- begleitet konstruktiv die Projekte und promotet die Entwicklung der Überseestadt und ihre Einbindung in die Gesamtstadt.

Die aktuellen Mitgliedergruppen des Beirates (wie bisher: Bürgerschaft, Ortsamt/Beirat, Bestandsunternehmen, Investoren, Sachverständige) wurden um die Gruppen der Wohnungsunternehmen und Wohneigentümer, neuen Unternehmer, der Kreativ- und der ansässigen Kulturinstitutionen sowie der Tourismus- und Freizeitwirtschaft erweitert. Um die Flexibilität und die Agilität des Beirates zu befördern, wurde von der personenbezogenen Mitgliedschaft auf die Besetzung des Beirates mit vertretungsberechtigter Mitgliedschaft umgestellt. Die Zahl der Mitglieder aus der Gruppe der Bestandsunternehmen wurde deutlich reduziert, um bei der erfolgten Ergänzung um weitere Gruppen ein handlungsfähiges Gremium zu sichern. Die Mitglieder wurden durch die Geschäftsführung der WFB im Einvernehmen mit SWAH und SUBV berufen.

Auf einen Vorsitzenden des Beirates wurde verzichtet. Es gibt lediglich eine Gesprächsleitung durch die WFB. Ferner hat die WFB weiterhin die Organisation der Beiratssitzungen (Einladung, Protokollführung usw.) übernommen.

Für ausgewählte Themen, Konzepte und Projekte können externe Gäste mit Fachkompetenz in die Sitzungen des Beirates eingeladen werden. Sie geben fachliche Inputs und beraten den Beirat.

8.3 Projektbeteiligung Weiche Kante – Ergebnisse der BürgerInnenbeteiligung

Bereits im Vorlauf der Planungen zur Entwicklung der Weichen Kante wurde als wichtiges Ziel definiert, dass der Strandpark eine städtebauliche Scharnierfunktion zwischen der Überseestadt und den gewachsenen Stadtquartieren Walle und Gröpelingen einnehmen soll. Vor diesem Hintergrund kam der frühzeitigen Beteiligung der BürgerInnen im Bremer Westen eine große Bedeutung zu.

Im Zuge des VOF-Verfahrens zur Weichen Kante wurde von den Landschaftsarchitekten von A24 entsprechend ein „Konzept zur Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung und -information“ erstellt, das drei aufeinander aufbauende Elemente beinhaltet:

- Vor Beginn der landschaftsarchitektonischen Planung wurde am 24. April 2015 zur Eröffnung der Fährsaison am Molenturm von der Stadt ein Informations- und Beteiligungsstand errichtet und fachlich betreut. Hier konnten die Besucher des Fäehrtages anhand eines Modells erste Anregungen und Wünsche an den neuen Strandpark äußern und darstellen.
- Am 1.12.2015 wurde im Rahmen der Vorentwurfsplanung eine öffentliche Planungswerkstatt im Quartiersbildungszentrum Gröpelingen durchgeführt.
- Prozessbegleitend zur baulichen Umsetzung der Weichen Kante wird ab Mitte 2017 ein „Bürgerdialog vor Ort“ durchgeführt. Über verschiedene Formate, darunter Exkursionen, Führungen und Aktionstage soll das Projekt „Weiche Kante“ in die Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Im Fokus der nachfolgenden Betrachtung stehen v.a. die Ergebnisse der Planungswerkstatt sowie die Beantwortung der Frage, inwieweit und an welcher Stelle diese im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt werden konnten.

Zur Planungswerkstatt wurden neben der allgemeinen Einladung an alle Bremer und Bremerinnen speziell die Bewohner und Bewohnerinnen der Stadtteile Überseestadt, Walle und Gröpelingen sowie ein breites Spektrum der vor Ort aktiven Interessensgruppen und Stadtteilakteure angesprochen.

Bereits direkt im Anschluss an die Werkstatt konnte in einem ersten Resümee festgehalten werden, dass viele hier von den BürgerInnen geäußerten Anmerkungen und Wünsche - als Ergebnis aus dem ersten Beteiligungsschritt im April 2015 - von den Landschaftsarchitekten zum Großteil bereits in die Vorentwurfsplanung eingeflossen waren. Dies betraf insbesondere den Wunsch der anlässlich des Fäehrtages erreichten Öffentlichkeit, die Weiche Kante zu einem ruhigen, landschaftsorientierten Naherholungsort zu entwickeln.



Abb. 59 Ergebnis der BürgerInnenbeteiligung - Die Weiche Kante als ruhiger, landschaftsorientierter Naherholungsort (Quelle: A 24 Landschaft)

In der eigentlichen Planungswerkstatt im Dezember 2015 wurden diese Vorstellungen dann vor allem durch die Ansprache der Themen Wassernutzung, Ausstattung und Nutzungen Strandpark, Nutzungen Molenturmareal und verkehrliche Anbindung konkretisiert.

Im Zusammenhang mit der Wassernutzung wurde von den BürgerInnen zunächst die Themen Schwimmen und Bootfahren im Wendebassin adressiert, wobei bereits in der einführenden Präsentation zur Vorentwurfsplanung deutlich gemacht wurde, dass beide Themen aufgrund der hafengewirtschaftlichen Nutzungen an dieser Stelle nicht 1:1 umgesetzt werden können. Allerdings wurden daraufhin in einer Nachbesprechung zur Bürgerwerkstatt zusammen mit dem Hansestadt Bremischen Hafenamt (HBH) und bremenports die Möglichkeiten zur Nutzung der Wasserfläche des Wendebassins mit dem Ergebnis eruiert, dass die Errichtung und der Betrieb eines Badeschiffes / Schwimmschute an einer Liegestelle außerhalb des Wendebassins durchaus möglich wäre, wenn sich ein privater Betreiber hierfür finden würde.

Darüber hinaus war vor allem die Erlebbarkeit des Wassers ein großes Thema in der Bürgerwerkstatt. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde der sog. Tidegarten weiterentwickelt, der den für Bremen typischen, starken Tidenhub erlebbar machen soll. Ob die Umsetzung dieses Elements erfolgen kann, wird allerdings stark von den anderen Kostenparametern abhängen, die erst im weiteren Planungsprozess des Gesamtprojekts konkretisiert werden können. Der Wunsch nach einem Wasserspiel für Kinder fand allerdings bereits seinen Niederschlag in einem in den Strandpark integrierten Wasserspielplatz.

Die Anregungen aus der Werkstatt zum Themenfeld „Nutzungen im Strandpark“ sind vor dem Hintergrund zu sehen, dass der gesamte Strandpark mit seinen Oberflächenmodellierungen und den Sandbereichen per se für alle Arten von Freizeit- und Erholungsaktivitäten - auch ohne Nutzungsvorgabe, wie z.B. das freie Spiel - geeignet ist. Die landschaftsarchitektonische Zielsetzung des Entwurfs, den bereits vorhandenen, besonderen Charakter des Ort zu erhalten und herauszuarbeiten,

wurde von den TeilnehmerInnen der Werkstatt einhellig begrüßt. Auch der Wunsch nach Gastronomie wurde in der Entwurfsplanung weiterverfolgt. Um eine mögliche spätere Gastronomienutzung sowohl des Molenturmareals als auch des Strandparks zu ermöglichen, sollen im Rahmen der Baumsetzung Leerrohre verlegt werden durch die ggf. später Wasser-, Abwasser-, und Stromleitungen gelegt werden können.



Abb. 60 Skizzen und Anregungen aus der Planungswerkstatt (Quelle: WFB)

Als ein wesentliches Ergebnis aus den Werkstattanregungen zum „Bereich des Molenturmareals“ (u.a. Errichtung Ausguck) entwickelten die Landschaftsarchitekten von A 24 ein großes Holzobjekt aus recycelten Hartholz-Bohlen aus dem ehemaligen Hafenbetrieb. Dieses bietet auf einem kleinen Platz vor dem Molenturm die Möglichkeit zum Sitzen, Liegen und Klettern sowie zum Ausguck auf den Strandpark, die Überseestadt und die Weser entlang.

Auch das Thema „Anbindung und Verkehr“ und damit die Frage der Erreichbarkeit der „Weichen Kante“ wurde in der Planungswerkstatt seitens der BürgerInnen als äußerst wichtig erachtet. Dabei stand insbesondere die Aufrechterhaltung und Versteigerung der Fährverbindung zwischen Wendebcken, Gröpelingen und dem Lanenauer Höft im Vordergrund. Der saisonale Fährbetrieb kann in der Sommersaison 2017 trotz der Baustellensituation weitergeführt werden. Eine Versteigerung der Fähre zwischen Wendebcken und Gröpelingen wird im Rahmen des derzeit in Erstellung befindlichen integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt als regulärer ÖV-Betrieb geprüft. Die Weiterführung einer taktverdichteten Buslinie 20 bis zum heutigen Wendepplatz am Kommodore-Johnson-Boulevard ist ein weiterer Wunsch der BürgerInnen, für den es mittlerweile eine Zusage von der BSAG gibt. Zudem können die Besucher, die mit dem Fahrrad zur „Weichen Kante“ kommen, ein großes Angebot an Fahrradstellplätzen erwarten. Am Gustaf-Erikson-Ufer sind insgesamt rund 55 Abstellplätze vorgesehen, im Bereich des Fähranlegers noch einmal fünf weitere.

Abschließend soll an dieser Stelle noch auf den dritten Beteiligungsbaustein, den „Bürgerdialog vor Ort“ hingewiesen, der während der Bauphase der Weichen Kante in den Jahren 2017 und 2018 umgesetzt wird. Hier geht es insbesondere darum,

Besucher und Besucherinnen sowie BürgerInnen anlassbezogen auf die künftige Nutzung vorzubereiten und mit Exkursionen, Führungen und Aktionstagen über den Bauprozess zu informieren.

9 Aussichten

Die Überseestadt gehört vor allem in Bezug auf die Gesamtstadt zu den größten städtebaulichen Entwicklungsgebieten in Europa und stellt - wie im Rahmen des fünften Entwicklungsberichtes deutlich geworden ist - einen zentralen Schwerpunkt der Bremer Stadtentwicklung dar. Sie hat sich in den vergangenen Jahren zu einem dynamischen Dienstleistungs- und Wohnstandort gewandelt in direkter Nachbarschaft zu Betrieben und Standorten der traditionellen Hafenwirtschaft, deren Bestand und Perspektiven durch vielfältige Maßnahmen gesichert worden ist.

Die Entwicklung der Überseestadt wurde mit einem 2003 verabschiedeten Masterplan auf den Weg gebracht und ist auf ca. 25 Jahre angelegt. Mittlerweile sind 13 Jahre vergangen und die Entwicklung ist deutlich dynamischer als angenommen. Die bereits angesprochenen, aus der aktuellen Entwicklung heraus notwendigen Nachjustierungen im Bereich der Verkehrsentwicklung, der sozialen Infrastruktur und der Nahversorgungen verstehen sich als Ergänzungen des Masterplans. Insbesondere die Umsetzung dieser bisher zum großen Teil erst auf konzeptioneller Ebene bestehenden Entwicklungen wird in den nächsten Jahren dazu führen, dass es zu einer weiteren räumlich funktionalen Integration der Überseestadt in die umgebenden Bestandsquartiere kommen wird. Sowohl die neuen baulichen Maßnahmen im Bereich der Verkehrs- und Nahversorgungsentwicklung als auch die Ansiedlung weiterer Sozial- und Bildungseinrichtungen werden dabei helfen, heute noch bestehende Barrieren weiter abzubauen und neue, publikumswirksame Funktionen und Übergänge zu schaffen.

Als Grundlage für die Entwicklung der Überseestadt in den künftigen Jahren stehen darüber hinaus weitere Präzisierungen und Ergänzungen sowie eine Erweiterung der konzeptionellen und städtebaulichen Grundlagen aktuell auf der Agenda. Dies soll in Form einer Weiterentwicklung des Masterplans Überseestadt geschehen.

Wie im Rahmen des Entwicklungsberichtes deutlich wurde, trägt die Überseestadt mit ihrem enormen Entwicklungspotenzial wesentlich zu der vom Bremer Senat verfolgten Strategie der wachsenden Stadt bei. Bis 2030 soll Bremen entsprechend den aktuellen Bevölkerungsprognosen ca. 580.000 Einwohner haben und dann in 15 Jahren um rund 30.000 Einwohner gewachsen sein. Bremen steht damit weiterhin vor der Herausforderung, sowohl ausreichend neuen Wohnraum in zukunftsfähigen Quartieren zu schaffen, als auch die Grundlagen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen auszubauen. Auf der Basis des 2015 verabschiedeten Flächennutzungsplans, der die Überseestadt als Schwerpunktraum der Stadtentwicklung und Innovationsbereich ausweist, soll weiterhin die Innenentwicklung im Fokus stehen. Die Entwicklung der Überseestadt ist dabei eines der zentralen Schlüsselprojekte in der Strategie des Bremer Senats. Erhebliche Flächenpotenziale der

Überseestadt konnten in den vergangenen Jahren erfolgreich aktiviert und entwickelt werden.

Aktuell und perspektivisch stellen der für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehene nördliche Teil des Quartiers Hafenkante sowie insbesondere die Südseite des Europahafens entscheidende Entwicklungspotenziale dar. Mit der Entscheidung des Unternehmens Kellogg, die Produktion einzustellen und das Grundstück zu veräußern, ergeben sich für diesen zentral gelegenen Bereich neue Perspektiven, die gemeinsam mit allen Akteuren ausgelotet und entwickelt werden müssen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die städtebauliche Entwicklung dieses Bereiches durch seine an die Innenstadt angrenzende Lage sowie den engen Bezug zum Europahafen und den Landschaftsraum der Weser von strategischer Bedeutung für die Stadtgemeinde Bremen ist.