

## Vorlage VL 20/601

**ÖFFENTLICH**

**NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH**

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit - 20. WP	04.12.2019	Zustimmung

**Wirtschaftlichkeit: WU-Übersicht ist beigelegt.**

**VL-Nummer Senat:**

### Titel der Vorlage

#### Überseestadt

**Abschluss der städtebaulichen Rahmenplanung für die Südseite des Europahafens inkl. des ehemaligen Kellogg-Areals (Überseeinsel)**

### Stadtwirtschaftliche Bewertung der Entwicklung in der Überseestadt Bremen 2019

#### Vorlagentext

##### - Problem

Die Entwicklung der Südseite des Europahafens – der sog. Überseeinsel – ist die bedeutendste Planung für die weitere Entwicklung der Überseestadt. Mit der Aufgabe der Cerealien-Produktion an diesem Standort besteht die Möglichkeit, das insgesamt ca. 41,5 ha große Gebiet neu zu entwickeln. Die Bedeutung des Gebietes geht aus der außerordentlichen Lagegunst, die sich aus der Wasserlage zwischen Europahafen und Weser und der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt ergibt, hervor. Möglich ist es, hier ein hochattraktives, gemischt genutztes Gebiet zu schaffen, das nicht nur die Innenstadt, den Stadtteil Walle und die Überseestadt bereichert, sondern auch Impulse für die Stadt insgesamt setzen kann. Hierfür sind die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Die Entwicklung des ehemaligen Kellogg-Areals ist dabei ein zentraler Baustein. Die Grundlagen dafür wurden im Oktober 2017 durch den Abschluss eines Letter of Intent zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der Fa. Kellogg geschaffen, in dem das gemeinsame Vorgehen zur Gebietsentwicklung festgelegt wurde (Vorlage Nr. 19/341 – UBVSEL bzw. Nr. 19/522 - WAH).

Auf dieser Basis haben die Stadt Bremen und die neue Eigentümerin des ehemaligen Kellogg-Areals (zum Zeitpunkt der Unterschrift Europa Immobilien GmbH, jetzt umfirmiert in Überseeinsel GmbH) im Mai 2018 einen ersten städtebaulichen Vertrag geschlossen, um die für die Entwicklung erforderlichen Maßnahmen abzustimmen und gemeinsam umzusetzen. Die

Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft haben dem Vertrag in gemeinsamer Sitzung am 29.05.2018 zugestimmt.

Auf Grundlage dieses ersten städtebaulichen Vertrages wurde eine städtebauliche Rahmenplanung für das Gesamtareal der Überseeinsel beauftragt. Die Ergebnisse dieser städtebaulichen Rahmenplanung wurden in einem Endbericht zusammengeführt. Darüber hinaus wurde eine Kurzfassung des Endberichts erstellt, die dieser Beschlussvorlage zu Grunde liegt. Zur Einbindung der Deputationen in den Planungsprozess wurde ein Zwischenbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung den Deputationen am 24.04. bzw. 02.05.2019 zur Kenntnisnahme vorgelegt (Vorlage Nr. 19/713 – WAH bzw. 19/609 - UBVSEL).

## - Lösung

Auf Grundlage der im Frühjahr 2018 fertiggestellten Vorstudien für die gesamte Überseeinsel (mit Vertiefung für das ehem. Kellogg-Areal) sowie des ersten städtebaulichen Vertrages wurde seit Sommer 2018 eine städtebauliche Rahmenplanung für die Überseeinsel erarbeitet. Diese findet im nunmehr vorliegenden Endbericht ihren Abschluss. Begleitet wurde der Prozess durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung und einen engen Austausch mit dem Stadtteilbeirat Walle. Für die zügig zu entwickelnden Teile des Areals werden die Ergebnisse der Rahmenplanung direkt anschließend in Quartiersplanungen vertieft, welche dann Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung sein werden. Während des gesamten Planungsprozesses wurde berücksichtigt, dass im Gebiet der Überseeinsel neben den Flächen, die im Besitz der Überseeinsel GmbH sowie der Stadtgemeinde sind, noch weitere private Flächen liegen, deren Eigentümer unterschiedliche Interessen bei der Entwicklung ihrer Flächen haben. Daher wurden die ansässigen und benachbarten Eigentümer fortlaufend in die Rahmenplanung einbezogen.

## Planungsprozess

Nach Fertigstellung der Vorstudien und nach Abschluss des ersten städtebaulichen Vertrages wurden im Sommer 2018 als Ergebnis einer Ausschreibung zwei der an den Vorstudien beteiligten Büros mit der Erarbeitung der Rahmenplanung für die gesamte Überseeinsel beauftragt. Hierbei handelt es sich um das Büro SMAQ aus Berlin (als Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro Man Made Land für die Freiraumplanung) sowie die Gruppe omp aus Bremen (als Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro nsp Landschaftsarchitekten aus Hannover). Darüber hinaus wurde das Büro Argus aus Hamburg beauftragt, begleitend zur städtebaulichen Rahmenplanung eine entsprechende Verkehrsplanung zu erarbeiten. Das Büro urbanista aus Hamburg wurde mit der Konzeption und Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung betraut. Die Rahmenplanungen wurden in einem kooperativen Prozess zwischen der Überseeinsel GmbH sowie den Häusern SKUMS, SWAE und WFB erarbeitet und abgestimmt. Ergänzend wurde das Architekturbüro DMAA aus Wien separat durch die Überseeinsel GmbH mit den Umnutzungen des ehem. Reislagers sowie des ehem. Kellogg-Silos beauftragt. Die Ergebnisse wurden in die Rahmenplanung integriert.

Die hier als Anlage 1 vorgelegte Kurzfassung des Endberichts stellt die Ergebnisse der städtebaulichen Rahmenplanung dar. Eine Langfassung des Endberichts zur vertiefenden Information steht unter <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/ueberseeinsel> zum Download bereit. Die städtebauliche Rahmenplanung bildet die Grundlage für weitere noch folgende vertiefende Planungen.

## Beteiligung

Die Rahmenplanung wurde durch einen breit angelegten Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet, in dem die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten, ihre Ideen und

Vorstellungen einzubringen und auf Grundlage erster Ergebnisse ein Feedback zu den Planungen zu geben.

Am 27.08.2018 fand die Auftaktwerkstatt in dem ehemaligen Reislager der Fa. Kellogg statt. In dieser Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Vorstudien erstmalig öffentlich vorgestellt, und die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre grundlegenden Ideen sowie Vorstellungen für den neu zu entwickelnden Stadtraum äußern. Da hier ein großes innerstädtisches, an der Weser gelegenes Areal neu entwickelt wird und dieses insbesondere in Bezug auf das Firmengelände des ehemaligen Kellogg-Areals bisher nicht bzw. nur eingeschränkt für die Öffentlichkeit zugänglich war, war das Interesse in der Bevölkerung groß. Darüber hinaus wurde den Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit gegeben, mit dem Stadtmusikanten-Express einen Eindruck vom gesamten Plangebiet der Überseeinsel zu erhalten, welches in großen Teilen ebenfalls der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist. Im Rahmen der Veranstaltung konnten die Gäste Rückmeldungen mit ihren Planungsvorstellungen geben. Diese wurden gesammelt und fanden Eingang in die Rahmenplanung. Abgeschlossen wurde die Auftaktwerkstatt durch eine Podiumsdiskussion. Insgesamt nahmen an dieser Veranstaltung ca. 300 Personen teil.

Im Anschluss an die Auftaktwerkstatt bestand die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Online-Umfrage auf der Internet-Präsenz der Überseestadt, welche ebenfalls grundsätzliche Wünsche und Anforderungen an die Planungen abgefragt hat. So ging es bspw. um gewünschte Wohnformen, Gebietscharakter und Mobilitätsangebote. In einem Zeitraum von knapp vier Monaten beteiligten sich ca. 200 interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die Ergebnisse fanden ebenfalls Eingang in den Planungsprozess.

Eine zweite Veranstaltung fand am 10.02.2019 in Form einer „Gläsernen Werkstatt“ statt. Hier wurden die aktuellen Planungsstände ausgestellt, gleichzeitig gab es Thementische (Grundstruktur der Planungen, Mobilität, Energie, Einbindung in das Umfeld, Freiräume, Quartiere), an denen Vertreterinnen und Vertreter der beauftragten Büros sowie der Verwaltung die Planungen im direkten Dialog erläutert haben und für Rückfragen und Diskussionen zur Verfügung standen. Auch diese Veranstaltung erfuhr mit ca. 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine große und positive Resonanz.

Ihren Abschluss fand die Öffentlichkeitsbeteiligung zur städtebaulichen Rahmenplanung in einer großen Werkschau am 30.08.2019. Die Endstände wurden wiederum von den Entwurfsverfasserinnen und Entwurfsverfassern vorgestellt und u.a. in einem Modell der Überseestadt im Maßstab 1:500 visualisiert. Die Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer überstieg dabei noch einmal die der vorherigen Veranstaltungen.

Neben der breiten Öffentlichkeit wurden auch der Stadtteilbeirat Walle sowie die im Gebiet ansässigen und benachbarten Unternehmen eng in den Prozess eingebunden.

Im Fachausschuss Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit des Stadtteilbeirats Walle wurde fortlaufend über den Projektfortschritt berichtet. Auch zukünftig werden SKUMS sowie die WFB als ständiger Gast im Fachausschuss vertreten sein. Der Stadtteilbeirat Walle hatte zu Beginn des Planungsprozesses im Januar 2018 ein Positionspapier zur Entwicklung der Südseite des Europahafens erarbeitet. Dieses formuliert einen 13-Punktekatalog, der aus Sicht des Beirates als Handlungsleitlinie für die Planung dienen soll. Sofern dies im jetzigen Planungsstadium möglich ist, wurden die formulierten Punkte in der Rahmenplanung umgesetzt. In der Sitzung vom 26.09.2019 wurden dem Fachausschuss Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit die wesentlichen Inhalte des Endberichts zur städtebaulichen Rahmenplanung vorgelegt und der Umgang mit dem Positionspapier diskutiert. Die Planungen fanden im Beirat eine positive Resonanz.

Die im Gebiet ansässigen und benachbarten Unternehmen wurden ebenfalls von Beginn der Planungen an einbezogen. Während der Laufzeit der städtebaulichen Rahmenplanung gab es vier gesonderte Termine, in denen die Unternehmen durch SKUMS, SWAE und WFB über den

Fortgang der Planungen informiert wurden und die aus Unternehmenssicht zu berücksichtigenden Belange ausgetauscht und diskutiert wurden.

Zur Dokumentation des gesamten Beteiligungsprozesses wurde ein Bericht erstellt und der Beschlussvorlage als Anlage 2 beigelegt.

## Wesentliche Inhalte

### *Städtebau*

Die besondere Lagegunst zwischen Weser und Europahafen steht im Fokus der städtebaulichen Konzeption. Entsprechend der Lagegunst des Gebietes soll eine urbane Mischung aus Wohnen, Arbeiten und (sozialer und Freiraum-) Infrastruktur ihren Platz finden. Dabei werden auch Bedarfe berücksichtigt, die sich aus der bisherigen Entwicklung der Überseestadt und angrenzender Ortsteile ergeben. Die Nutzungen und verkehrlichen Erschließungssysteme werden so angeordnet, dass bestehende Gewerbe- und Industriebetriebe in ihren Nutzungen, Betriebsabläufen und insbesondere Lieferverkehren nicht eingeschränkt werden. Dazu wurden Übergangsszenarien und stufenweise Entwicklungen konzipiert.

Die Überseeinsel wird in unterschiedliche Quartiere gegliedert, die als gemischt genutzte Nachbarschaften entwickelt und durch Grünräume voneinander getrennt werden. Jedes Quartier bekommt je nach Lage und Bauformen einen eigenen Charakter.

Im Bereich des Knotenpunktes Hansator / Hoerneckestraße bildet ein Schulstandort als Campus aus Oberschule und Grundschule den Auftakt. Dieser grenzt an den geplanten Hansatorplatz, der das Entree zur Überseeinsel bildet und hervorragend an den bereits vorhandenen Nahverkehr angebunden ist.

Südöstlich an der Weser, im Anschluss an die bereits bestehende Bebauung am Stephanitorsbollwerk gelegen, schließt sich das Quartier „Neu-Stephani“ an. Im nördlichen Bereich des Quartiers an der Straße Auf der Muggenburg sollen insbesondere Dienstleistungsunternehmen angesiedelt werden, wohingegen zur Weser hin überwiegend Wohnen ermöglicht werden soll. Hier ist eine fünf- bis siebengeschossige Bebauung angedacht.

Westlich der heutigen Hochwasserschutzlinie, welche das Areal von Südost nach Nordwest durchquert, soll mit dem Silo, dem Reislager sowie einem dritten noch zu definierenden markanten Baukörper ein identitätsstiftendes Ensemble erhalten bzw. in Anlehnung an den Bestand neu errichtet werden. Hier sollen u.a. ein Hotel, kleinteiliger Einzelhandel, Gastronomie und Büroräume entstehen. Darüber hinaus ist nunmehr auch der Erhalt des sog. Gebäudes 25, einem Teil der Produktionsanlage, angedacht. Zurzeit wird seitens der Vorhabenträgerin geprüft, wie dieses sehr prägnante Bestandsgebäude für Loftwohnungen umgenutzt werden kann.

Im Bereich der heutigen Gleisanlagen in zentraler Lage des Plangebietes sind ungewöhnliche Bautypologien angedacht. So sollen u.a. „Neue Schuppen“ als lange Baukörper die prägnante Kubatur der Bestandsschuppen interpretieren und sie im stadträumlichen Gefüge stärken. Dabei entstehen kompakte und durchlässige Strukturen, die die Schuppen mit den Quartieren verbinden.

Im Westen, ausgerichtet zu den sog. Weserfugen, welche als Grünverbindungen zwischen Weser und Europahafen das Gebiet gliedern, liegen die kleinteiligeren vier- bis sechsgeschossigen Wohnquartiere. Die Bebauung orientiert sich hier am Vorbild des „Altbremer Hauses“. Diese Quartiere, wie beispielsweise das „Kellogg-Quartier“, sollen einen wichtigen Beitrag zur Familienfreundlichkeit der Überseeinsel leisten.

Übergeordnet gilt es, die besondere Lagegunst der Überseeinsel auch baulich zu

unterstreichen. Zum einen stellt sie eine Innenstadterweiterung dar, zum anderen besteht hier die einmalige Möglichkeit, die Stadtsilhouette von der Weser aus gesehen weiter zu entwickeln und neu zu definieren. Vor diesem Hintergrund ist das vorgesehene, differenzierte Konzept zur Höhenentwicklung ein wichtiges Element, welches auch die Setzung wichtiger strategischer Hochpunkte als identifikationsstiftende Landmarken beinhaltet. Hierzu zählt ein Hochpunkt an der Weser, der die Höhenentwicklung des Landmark- sowie Wesertowers aufnimmt. Zudem ermöglicht eine hochverdichtete Bebauung in zentralen Lagen die Schaffung größerer zusammenhängender Freiräume in der näheren Umgebung. Ergänzend gilt es, auch die direkte Lage am Europahafen herauszustellen und attraktiv zu gestalten.

#### *Freiraum und Hochwasserschutz*

Die Rahmenplanung für die Überseeinsel sieht einen hohen Freiraumanteil vor, der verschiedene Bedarfe abdeckt (gesamtstädtisch, stadtteil- und quartiersbezogen). Die Grünanlagen sollen zum einen Räume zur Aneignung und zum Verweilen anbieten, Angebote für Sport und Spiel schaffen und zum anderen auch die Möglichkeit des Naturerlebens bieten. Insbesondere der Freiraum Weser soll in diesem Bereich (wieder) erlebbar werden und mit dem Europahafen vernetzt werden.

Die Promenaden an den Wasserkanten sowie der Freiraum an der Molenspitze sollen gesamtstädtische Angebote darstellen. Dies kann umso mehr gelingen, wenn mittels Querungen von Europahafen und Weser eine Vernetzung mit der restlichen Überseestadt, den angrenzenden Orts- und Stadtteilen sowie den Grünräumen des Weseruferparks auf der linken Weserseite realisiert werden kann.

Der Überseeinselpark an der Weser leistet mit seinen Sport- und Aufenthaltsmöglichkeiten über den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner der Überseeinsel hinaus einen Beitrag zur Deckung des Grünbedarfs des gesamten Stadtteils Walle inklusive Überseestadt.

Des Weiteren ist die Schaffung von sogenannten Weserfugen angedacht, welche die Quartiere voneinander abgrenzen und die Weser und den Europahafen miteinander verbinden. Diese Räume dienen der konkreten Deckung des Grünbedarfs der Bewohnerinnen und Bewohner der Überseeinsel. Zudem bieten auch die Quartiere in sich private und halböffentliche Freiräume, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt und angeeignet werden können und sollen.

Bisher kaum oder gar nicht öffentlich zugängliche Uferbereiche entlang der Weser sollen mit unterschiedlichen Charakteren entwickelt werden. Am Eingang des Quartiers Überseeinsel soll der Freiraum als steinerne Verlängerung der Schlachte in urbanen Räumen gestaltet werden, die sich zum Wasser öffnen. Im weiteren Verlauf entstehen bis zur Molenspitze Grünräume, die das Wasser der Weser erlebbar gestalten und nutzbare Freiräume zum Verweilen bieten. Für Bremen eröffnet sich hier die Chance, einen neuen Stadtraum und neue Perspektiven am Wasser zu erleben. Der Freiraum bildet die Klammer der städtebaulichen Entwicklung, die sich in einzelne gut unterscheidbare Quartiere gliedert. Neben der Erhöhung der Aufenthalts- und Erholungsqualitäten leistet der hohe Grünraumanteil auch einen wichtigen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima.

Große Teile der Überseeinsel liegen zurzeit vor der Hochwasserschutzlinie. Dies soll perspektivisch geändert werden. Nahezu der gesamte bebaubare Bereich soll mit einer neuen Hochwasserschutzanlage versehen werden, die entlang des Europahafens und der Weserpromenade verläuft und sie mit der bestehenden Hochwasserschutzlinie verbindet. Da das Gelände recht hoch gelegen und damit die Fehlhöhen vergleichsweise niedrig sind, kann ein Großteil der Anlagen als Teil der Geländemodellierung und -gestaltung (z.B. Hügel, Stufen, Balustraden) hergestellt werden. Vor dem Hintergrund eines möglichen Anstiegs des Meeresspiegels werden die Hochwasserschutzanlagen so konzipiert, dass sie künftig städtebaulich verträglich erhöht werden können. Die in einem ersten Schritt zu erstellenden

Hochwasserschutzanlagen auf dem ehemaligen Kellogg-Areal werden zunächst als private Hochwasserschutzanlagen konzipiert. Gleichwohl erfüllen sie die Anforderungen an den öffentlichen Hochwasserschutz, so dass eine spätere Übernahme seitens der Stadt denkbar und möglich ist.

#### *Altlasten*

Im zentralen Bereich der Überseeinsel befindet sich eine großräumige Verunreinigung mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), die vom ehemaligen Standort einer Ölraffinerie bzw. eines Tanklagers ausgeht und sich auf mehrere Grundstücke erstreckt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden im Jahr 2016 grundsätzliche Herangehensweisen zum Umgang mit dieser Verunreinigung erarbeitet. Im Ergebnis wird eine ganzheitliche grundstücksübergreifende Lösung der Problematik vorgeschlagen. Eine grundsätzliche Vereinbarkeit mit einer Wohn- oder Freiflächennutzung ist nach der vorgeschlagenen Sicherung der Altlast gegeben. Die genaue Ausgestaltung der vorzunehmenden Maßnahmen gilt es jedoch im weiteren Planungsprozess mit den nunmehr vorliegenden städtebaulichen Planungen und unter Einbezug der Eigentümer und des Verursachers weiter zu konkretisieren, da die Sicherung der Verunreinigung eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Planungen darstellt. Eine erfolgreiche Sicherung der Altlast soll nach Möglichkeit durch ein mit allen Beteiligten abgestimmtes Konzept erreicht werden.

Für das restliche Plangebiet lassen sich Bodenverunreinigungen ebenfalls nicht ausschließen. Hier sind im Rahmen der jeweiligen Umsetzungsphasen konkrete Untersuchungen vorzunehmen.

#### *Erschließung und Mobilität*

Folgende erste Maßnahmen, welche die verkehrliche Anbindung der Überseeinsel betreffen, haben die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft im Zusammenhang mit der Umsetzung des „Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt“ am 05.12.2018 bzw. am 01.11.2018 beschlossen (Vorlagen Nr. 19/539 bzw. 19/500):

- Ausbau von Nebenanlagen auf der Südseite der Straße Auf der Muggenburg
- Planung einer Fuß- und Radwegebrücke über den Europahafen
- Verlängerung des Weserradweges
- Machbarkeitsstudie zum Umbau des Knotenpunktes Auf der Muggenburg / Hansator.

In den jeweiligen Sitzungen haben die Deputationen ebenfalls eine Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser befürwortet. Dem Förderantrag wurde nicht stattgegeben, gleichwohl wird die im Antrag formulierte Vorgehensweise weiterverfolgt. Diese genannten Maßnahmen fließen in die verkehrliche Gesamtplanung für die Anbindung der Überseeinsel ein.

Voraussetzung für die zukünftige Erschließung der Überseeinsel ist der Umbau des Knotenpunktes Hoerneckestraße / Hansator / Auf der Muggenburg. Voraussetzung hierfür ist wiederum die Herausnahme des hier noch befindlichen Gleisanschlusses der Hafenbahn, der von den ansässigen Unternehmen nicht mehr genutzt wird. Der Umbau des Knotenpunktes wird zurzeit geplant. Dieser ist nach jetzigem Stand als Vollknoten angedacht, wobei die Hoerneckestraße künftig die Funktion als HAUPTerschließungsstraße übernehmen soll, während die Stephanikirchenweide in ihrer Bedeutung zu einer Fahrradstraße heruntergestuft werden soll. In diesem Zusammenhang kann auch die bauliche Anpassung der ÖPNV-Anlagen

notwendig werden.

Übergeordnetes Ziel bei der Planung der Überseeinsel ist die Entwicklung eines innovativen Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes, geprägt durch einen niedrigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Die Notwendigkeit eines innovativen Mobilitätskonzeptes ergibt sich insbesondere aus der verkehrlichen Gesamtsituation der Überseestadt, von der die Überseeinsel ein Teil ist. In Stoßzeiten kommt es an bestimmten Punkten zu signifikanter Staubildung. Die Straßen Hansator sowie Auf der Muggenburg sind hiervon maßgeblich betroffen.

Das Integrierte Verkehrskonzept der Überseestadt geht für den Bereich der Überseeinsel von einem bestimmten Fahraufkommen für den MIV aus, welches sich aus der seinerzeit prognostizierten Entwicklung ergab. Die Intensität der heute angedachten städtebaulichen Entwicklung auf der Überseeinsel war zur Zeit der Erstellung jedoch noch nicht bekannt. Gleichwohl dürfen die prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht überschritten werden, um die Abwickelbarkeit der Verkehre unter Berücksichtigung des beschlossenen Maßnahmenpaketes in der gesamten Überseestadt zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wird für die Konzeptentwicklung von einem Zielwert von 20 % für den MIV ausgegangen. Erfolgreiche Beispiele aus anderen Städten im In- und Ausland zeigen, dass ein Zielwert von 20 % erreicht werden kann.

Dies erfordert jedoch besondere Anstrengungen und die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes mit folgenden zentralen Bestandteilen:

- Überprüfung und Verbesserung der ÖPNV-Anbindung
- Attraktive Angebote für den Fuß- und Radverkehr, inkl. neuer Fuß- und Radwegebrücke über den Europahafen und über die Weser.
- Weitgehend autofreie Wohnquartiere, Parken in zentralen Quartiersgaragen, Reduzierung der Kfz-Erschließung auf das Wesentliche.
- Kontingentierung des Fahraufkommens bezogen auf die einzelnen Quartiere

### *Energie*

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

- Stromerzeugung, -speicherung und -verbrauch: Das Konzept sieht vor, das Lastprofil von ausgewählten Windkraftanlagen im Umkreis von 15 km sowie von Photovoltaik-Dachanlagen im Quartier zur Versorgung der Überseeinsel mit strombasierter Wärme und E-Mobilität zu nutzen. Der dazu benötigte Strom sollte in maximalem Umfang, aber in einem technisch und wirtschaftlich verträglichen Aufwand, aus diesen Anlagen stammen und auch maximal in Echtzeit verbraucht werden.

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

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

großflächigen Photovoltaik-Dachanlagen versehen.

- Wärme- und Kälteversorgung: Es wird für die untersuchten Bauabschnitte ein Nahwärme- und KälteNetz ausgelegt, an welches alle Gebäude angeschlossen werden. Wärme und Kälte sollen nach Möglichkeit strombasiert durch Wärmepumpen zur Verfügung gestellt werden. Wärmepumpen sind besonders effizient, da sie bis zu 75% ihrer Energie aus der Umweltwärme beziehen. Als Umwelt-Wärmequelle werden die Erschließung von Flusswasserwärme aus der Weser mittels Flusswasserwärmetauschern sowie von Erdwärme mittels Sonden untersucht. Die Wärmepumpen und Flusswasserwärmetauscher sollen in einer Energiezentrale stehen, von wo aus Wärme- und Kälteverteilung erfolgt. Darüber hinaus ist die Integration einer stationären Eislaufbahn geplant.

Inwiefern die weiteren Bereiche der zukünftigen Überseeinsel mit dem angedachten Energiekonzept verknüpft werden können, ist Gegenstand des weiteren Planungsprozesses.

### *Bildung*

Im Bereich der Überseeinsel ist die Entwicklung eines Bildungscampus angedacht. Dieser soll perspektivisch sowohl eine Kita als auch eine Grund- und eine Oberschule umfassen. Der Campus befindet sich in unmittelbarer Nähe des geplanten Hansatorplatzes, der an den Knotenpunkt Auf der Muggenburg / Hansator grenzt und über die Straßenbahnlinien 3 und 5 hervorragend an den ÖPNV angebunden ist.

Der geplante Schulstandort soll den Auftakt der Neubebauung der Gleisbettachse bilden. Ergänzt wird dieser durch schulergänzende Räume für die Grund- und Oberschule wie bspw. Mensa, Fach-, Projekt- und Ganztagsräume, welche in Bestandsgebäuden südlich der Stephanikirchenweide untergebracht werden. Auch die Unterbringung von stadtteilbezogenen Angeboten ist hier denkbar. Gemeinsam bilden die Neubauten für Grund- und Oberschule, die umgenutzten Bestandsgebäude sowie eine südlich angrenzende Kita den Bildungscampus der Überseeinsel. Derzeit wird geprüft, inwiefern das Bestandsgebäude südlich der Stephanikirchenweide – das sog. K-Building als ehemaliger Hauptverwaltungssitz der Fa. Kellogg – als kurzfristiger Interimsstandort sowohl der aufwachsenden Grundschule als auch der Oberschule dienen könnte.

Zusätzlich zum Bildungscampus wird es auch in den einzelnen Quartieren ein bedarfsgerechtes Angebot an Kitas geben.

### *Umsetzung*

Die Umsetzung der Planung ist langfristig auf einen zeitlichen Korridor von 10 bis 20 Jahren angelegt. Während die Umsetzung der Planung im östlichen Bereich des ehemaligen Kellogg-Areals zeitnah beginnen wird, richtet sie sich insbesondere im westlichen Bereich nach Flächenverfügbarkeiten und den Entwicklungsabsichten der privaten Eigentümer. Die Entwicklung der Überseeinsel kann sich nur im Einvernehmen mit den ansässigen und benachbarten Industrie- und Hafenbetrieben vollziehen. Im Verlauf der Rahmenplanung wurde in fortlaufenden Gesprächen mit den Gewerbetreibenden sichergestellt, dass diese ihre Interessen einbringen können. Verbleibende Unternehmen genießen Bestandsschutz und dürfen in ihren Betriebsabläufen nicht beeinträchtigt werden. Insofern ist eine abschnittsweise Realisierung angedacht. Auch die für die Realisierung der Planung notwendige Infrastruktur wie Erschließung und Hochwasserschutzanlagen erfolgt schrittweise. Wesentliche Voraussetzung zur Entwicklung des westlichen Bereichs der Überseeinsel ist der Umbau des Knotenpunktes Auf der Muggenburg / Hansator und der dafür notwendigen Aufgabe der Gleise der Hafenbahn. Im westlichen Bereich ist die Umsetzung der Planung wesentlich mit der Sicherung der Bodenverunreinigung verbunden. Die phasenweise Entwicklung der Quartiere sowie den damit zusammenhängenden Infrastrukturen (insb. Erschließung und



Hochwasserschutz) lässt sich den Seiten 9 und 10 der Zusammenfassung des Endberichts entnehmen.

Der Rahmenplanung wurde insgesamt ein Zielszenario zu Grunde gelegt, welches davon ausgeht, dass perspektivisch lediglich die Reismühle an ihrem Standort verbleibt und die Bodenverunreinigung gesichert wurde (s. S. 7 in Anlage 1). Für den Fall, dass auf dem Grundstück westlich des ehemaligen Kellogg-Areals zunächst weiterhin eine logistische Nutzung stattfindet, wurde ein eingeschränktes Zielszenario unter Berücksichtigung des Bestands entwickelt. Dieses steht der langfristigen Umsetzung des Zielszenarios nicht entgegen (S.6 in Anlage 1).

### Weitere Schritte

Um erste Impulse in das Quartier zu bringen und dieses stärker im Bewusstsein der Stadtöffentlichkeit zu verankern, wurde durch die Überseeinsel GmbH entlang der Hochwasserschutzlinie als Verlängerung der Schlachte bereits eine öffentlich nutzbare Rad- und Fußgängerverbindung ermöglicht. Mit der Ansiedlung einer Dependance der Gemüsewerft, die hier als Urban Gardening-Projekt insbesondere Hopfen anbaut und einen Biergarten betreiben wird, sowie von Gastronomie im ehemaligen Produktionsgebäude wurden erste (Zwischen-)Nutzungen auf dem Areal etabliert, der weitere folgen sollen. Zudem ist die Umsetzung erster Impulsprojekte geplant. So ist angedacht, das ehemalige Silo-Gebäude zu einem Hotel sowie zu Büros umzunutzen. Daneben befindet sich das ehem. Reislager. Dieses soll neu aufgebaut werden und Raum für nicht-großflächigen Lebensmitteleinzelhandel und Gastronomie sowie in den oberen Geschossen Büronutzungen bieten. Zudem soll das an der Straße Stephanikirchenweide befindliche ehem. Hauptverwaltungsgebäude der Fa. Kellogg zu einem Schulstandort umgewandelt werden, welcher für die Überseestadt und für die angrenzenden Ortsteile dringend benötigt wird. Die Umnutzung des Gebäudes wird aktuell als Interimsstandort geprüft bevor dieses in einem zweiten Schritt dauerhaft Bestandteil des geplanten Schulcampus wird.

Diese Entwicklungen stehen im Einklang mit der vorliegenden Rahmenplanung. Für den östlichen Teil des ehemaligen Kellogg-Areals, das sog. Neu-Stephani, wird zeitnah eine vertiefende Quartiersplanung erstellt, die konkrete Grundlage für die Bauleitplanung werden soll. Zur Umsetzung dieser Prozesse wurde durch die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 21.02.2019 für Teile der Überseeinsel der Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans sowie am 02.05.2019 ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 2519 gefasst (Vorlagen Nr. 19/572 bzw. 19/608).

Parallel zur Erarbeitung des Quartiersentwicklungsplans für Neu-Stephani ist zudem die Durchführung verschiedener hochbaulicher Wettbewerbe oder anderer qualifizierender Verfahren in diesem Bereich angedacht.

### **- Alternativen**

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

### **- Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

Zur Umsetzung des Bildungscampus und für die qualifizierte Begleitung der bereits begonnenen Quartiersplanung sind erforderliche Mittel für die Planung öffentlicher Infrastruktur in Höhe von insgesamt 3.455 T€ wie in der als Anlage 3 beigefügten, durch den Senat beschlossenen Vorlage erläutert und in der nachfolgenden Abb. 1 zusammengefasst erforderlich. Die aufgezeigten Maßnahmen betreffen ausschließlich bremische Flächen. Mit dem Beschluss über den Rahmenplan sind darüber hinaus noch keine weiteren finanziellen Auswirkungen verbunden. Erst in den nachfolgenden Planungsschritten – insbesondere der

verbindlichen Bauleitplanung – sind weitergehende Entscheidungen notwendig. Mit der angestrebten Umsetzung der Planung der restlichen Überseeinsel werden perspektivisch Aufwendungen notwendig, die zumindest anteilig durch die Freie Hansestadt Bremen zu tragen sind (Planung, Hochwasserschutz, Erschließung, Grünflächen, Entwicklung des Schulstandortes etc.) und verschiedene Ressorts betreffen werden.

Planungskosten	Gesamt Planungskosten	Lph 1-3	2020	2021	2022
Umbau Knotenpunkt Hansator	560.000 €	280.000 €	180.000 €	100.000 €	0 €
Umbau Teilbereich Hoerneckestr. und Stephanikirchenweide	410.000 €	195.000 €	100.000 €	95.000 €	0 €
Zentrale Fuß- und Radwegachse	85.000 €	40.000 €	20.000 €	20.000 €	0 €
Brücke über den Europahafen	1.935.000 €	910.000 €	300.000 €	400.000 €	210.000 €
Umgestaltung Kajen Schuppen 4	2.345.000 €	685.000 €	300.000 €	200.000 €	185.000 €
Entwässerungskonzept	1.260.000 €	595.000 €	300.000 €	295.000 €	0 €
Qualifizierungsverfahren Park- und Grünanlagen	250.000 €	250.000 €	150.000 €	100.000 €	0 €
Allg. Qualifizierungsverfahren / Prozessbegleitung	200.000 €	200.000 €	50.000 €	100.000 €	50.000 €
Technische Projektsteuerung	690.000 €	300.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
<b>Gesamt</b>	<b>7.735.000 €</b>	<b>3.455.000 €</b>	<b>1.500.000 €</b>	<b>1.410.000 €</b>	<b>545.000 €</b>
<b>Bereits bewilligt für Brücke Europahafen</b>		<b>600.000 €</b>	<b>300.000 €</b>	<b>300.000 €</b>	<b>0 €</b>
<b>Finanzierungsbedarf</b>		<b>2.855.000 €</b>	<b>1.200.000 €</b>	<b>1.110.000 €</b>	<b>545.000 €</b>

Abb. 1: Kostenübersicht

Bei Berücksichtigung der bereits für die Planung der Brücke über den Europahafen im Zuge der beschlossenen Sofortmaßnahmen zur Umsetzung des IVK Überseestadt bereitstehenden Mittel in Höhe von 600 T€ ergibt sich ein zu bewilligender Finanzierungsbedarf in Höhe von 2.885 T€. Dieser wird in Höhe von 1.200 T€ in 2020, 1.110 T€ in 2021 und in Höhe von 545 T€ in 2022 benötigt und kann aus der vorhandenen Liquidität des Sondervermögens Überseestadt, die aus Grundstücksverkäufen in den vergangenen Jahren resultiert, erfolgen.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde im Rahmen der vom Senat am 20.06.2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 und 2012 wurde diese regionalwirtschaftliche Bewertung derzeit aktualisiert und soll der Deputation für Wirtschaft und Arbeit ebenfalls in ihrer Sitzung am 04.12.2019 vorgelegt werden. Bislang war allerdings die Entwicklung der Südseite des Europahafens bzw. der Überseeinsel im heutigen Umfang noch nicht gesondert betrachtet und enthalten. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse lautet wie folgt:

Die aktuelle Untersuchung geht für die Überseestadt im Jahr 2035 von einem Potenzial von 17.800 bis 19.900 gesicherten und neu entstehenden Arbeitsplätzen (ohne 4.000 Bestandsarbeitsplätze im Jahr 2035) aus. Bis zum Jahr 2035 werden Einwohnereffekte von knapp 8.700 Personen (worst-case Szenario) bis rund 9.300 Personen (best-case Szenario) in der Überseestadt erwartet, welche mit einem jährlichen fiskalischen Effekt von 5.327 € je Einwohner entscheidenden Einfluss auf die fiskalische Bilanz des Projekts haben.

Überseeinsel:

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Rahmenplanung werden im Quartier Überseeinsel durch geplante Investitionen knapp 2.500 Wohneinheiten mit etwa 4.700 Einwohnern geschaffen. Zudem sollen dort ca. 3.700 (neue) Arbeitsplätze entstehen.

Im Zuge der Wirtschaftlichkeitsberechnung wurden für die Überseeinsel die bisherigen öffentlichen Investitionen in die öffentliche Infrastruktur in Höhe von 600 TEUR für Baumaßnahmen zur Erschließung, Anbindung und Baureifmachung ermittelt (Stand 2017). Bis 2035 werden sich die Investitionen im worst-case Szenario voraussichtlich auf 71,8 Mio. EUR, im best-case Szenario auf 65,3 Mio. EUR belaufen.

Werden alle Effekte in der Überseestadt über den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 fiskalisch bilanziert, so ergeben sich im Jahr 2035 positive Ergebnisse von 478,8 Mio. € (worst-case) bzw. 556,8 Mio. € (best-case). Ab dem Jahr 2021 zeigt sich in beiden Szenarien eine dauerhaft positive fiskalische Bilanz.

Für den Zeitraum von 2003 bis 2035 ergibt sich für die Überseestadt (inkl. Überseeinsel) eine kumulierte Bruttowertschöpfung zwischen 32,2 Mrd. € (worst-case) und 34,9 Mrd. € (best-case). 2012 wurde im Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2030 eine kumulierte Bruttowertschöpfung von 15,9 Mrd. € (worst-case) bis 19,3 Mrd. € (best-case) erwartet.

Die in der Untersuchung aus dem Jahr 2012 erwartete positive Entwicklung wird durch die Erkenntnisse der aktuellen Studie fortgeführt und noch deutlich übertroffen werden. Die in der aktuellen Untersuchung aufgezeigte Entwicklung der Überseestadt bis zum Jahr 2017 stellt sich als deutlich positiver dar, als noch 2012 angenommen. Insbesondere die Zahl der direkten Beschäftigten hat sich sehr positiv entwickelt und liegen oberhalb des Szenariotrichters der Bewertung von 2012. Die Entwicklung der Überseestadt ist wirtschaftlich betrachtet ein Erfolg. Ein Grund hierfür ist zum einen der, auch in den zukünftigen Planungen, gestiegene Anteil des beschäftigungsintensiven Dienstleistungssektors gegenüber der deutlich wenig beschäftigungsintensiven Nutzung durch den Bereich Handel, Lagerei und Logistik. Zum anderen hat sich gezeigt, dass die Unternehmen gegenüber den im Rahmen der Vermarktung der Grundstücke gegenüber der WFB aufgezeigten Daten bei der Umsetzung (nach Auswertung der Daten des statistischen Landesamtes) deutlich höhere Arbeitsplatzzahlen umgesetzt haben und damit deutlich höhere Arbeitsplatzdichten erzielt wurden. In dessen Folge auch die Parameter für die zukünftige Entwicklung angepasst wurden.

Ein direkter Vergleich mit den Ergebnissen der Untersuchung aus 2012 ist jedoch nur eingeschränkt möglich. Im aktuellen Nutzungsszenario nimmt der Anteil der Funktion Wohnen einen deutlich höheren Stellenwert ein als noch in den vorangegangenen Studien. Gegenüber den derzeit bis zum Jahr 2035 erwarteten Einwohnereffekte von knapp 8.700 Personen (worst-case) bis rund 9.300 Personen (best-case) wurde im Bericht von 2012 bis zum Jahr 2030 in der Überseestadt mit rund 2.500 (worst-case) bis 3.300 Personen (best-case) deutlich weniger neue Einwohner erwartet.

Der Bericht zur wirtschaftlichen Bewertung der Überseestadt ist als Anlage 4 beigefügt.

Weitere Untersuchungen sind für 2024, 2029 sowie 2035 vorgesehen.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind mit der Vorlage nicht verbunden.

Der in der Vorlage beschriebene Prozess zur Entwicklung der Überseeinsel in der Überseestadt richtet sich an alle Bevölkerungsgruppen. Im Rahmen der konkreten Planungsaufgaben sind Gender-Aspekte konkret einzubeziehen und zu berücksichtigen.

#### - **Beteiligung/ Abstimmung**

Der Ortsbeirat Walle wurde in der Sitzung des Fachausschusses Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit am 26.09.2019 mit den wesentlichen Inhalten des Endberichts zur städtebaulichen Rahmenplanung befasst.

- **Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Diese Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

- **Negative Mittelstandsbetroffenheit**

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

### **Beschlussempfehlung**

1. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung stimmt der in der Anlage beigefügten Kurzfassung der städtebaulichen Rahmenplanung Überseeinsel zu. Die städtebauliche Rahmenplanung dient als Grundlage für weitere vertiefende Planungen, die anlassbezogen und sukzessive vorgenommen werden.
2. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die in ihrer fachlichen Zuständigkeit liegenden Schritte zur Umsetzung der Rahmenplanung vorzubereiten.
3. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht zur wirtschaftlichen Bewertung der Entwicklung in der Überseestadt Bremen 2019 sowie die Broschüre zur Beteiligung an der Planung für die Überseeinsel zur Kenntnis.
4. Die städtische Deputation für Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierschutz nimmt die Kurzfassung der städtebaulichen Rahmenplanung Überseeinsel, die Broschüre zur Beteiligung an der Planung für die Überseeinsel zur Kenntnis.
5. Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit stimmt der in der Anlage beigefügten Kurzfassung der städtebaulichen Rahmenplanung Überseeinsel zu.
6. Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit bittet die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, die in ihrer fachlichen Zuständigkeit liegenden Schritte zur Umsetzung der Rahmenplanung vorzubereiten.
7. Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit nimmt den Bericht zur wirtschaftlichen Bewertung der Entwicklung in der Überseestadt Bremen 2019 sowie die Broschüre zur Beteiligung an der Planung für die Überseeinsel zur Kenntnis.
8. Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit stimmt der Planung der aufgezeigten Maßnahmen mit Kosten in Höhe von 3.455 T€ zu.
9. Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit stimmt in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt der Finanzierung der anstehenden Planungsaufwendungen in Höhe von 2.855 T€ aus der vorhandenen Liquidität des Sondervermögens Überseestadt zu.

Anlage(n):

1. zu 20\_052\_S-Anlagen Teil 1

2. zu 20\_052\_S-Anlagen Teil 2