

# Überseeinsel

Rahmenplanung  
Zusammenfassung Endbericht  
01.10.2019



# Einleitung

Zwischen Europahafen und Weser entsteht auf einer Fläche von etwa 41 Hektar die Überseeinsel. Das neue Stadtquartier liegt im Stadtteil Walle und ist Teil der Überseestadt, eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Durch die Überseeinsel wird die Überseestadt direkt mit der Innenstadt verbunden – und perspektivisch auch mit Woltmershausen. Mit dieser Größe und sehr guten Lage ist die Überseeinsel von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung Bremens. Dieser Rolle soll die Überseeinsel mit einem innovativen und zukunftsweisenden Städtebau gerecht werden. Auch hinsichtlich Mobilität, Energie sowie Bestandserhalt und -umnutzung soll die Überseeinsel zum Vorzeigeprojekt werden.

Die Überseeinsel wird als lebendiges, gemischtes Stadtquartier entwickelt; Wohnen und Arbeiten, Bildung und Erholung sind eng miteinander verknüpft. Läden und Gastronomie sowie kulturelle und soziale Infrastruktur beleben die zentralen Lagen des Quartiers. Attraktive Freiräume und Zugänge entlang der Weser aller\*innen aber auch für Besucher\*innen Bremens einen neuen Zugang zur Weser. Grünzonen zwischen den Quartieren bieten wohnortnah vielfältige Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Insbesondere für Familien gibt es passende Angebote. So soll hier ein Schulcampus mit einer Grund- und einer Oberschule entstehen, der auch die umliegenden Orts- und Stadtteile versorgt.

## STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Das neue Stadtquartier orientiert sich am Flussraum und an den historisch gewach-

senen Strukturen und führt sie fort. Die Gliederung ermöglicht die Weiternutzung der vorhandenen Erschließungsstruktur. Die drei Schuppen am Europahafen werden punktuell durch prägnante Gebäude ergänzt. Dieser Streifen aus Schuppen und neuen Gebäuden stellt ein grundlegendes Element der städtebaulichen Entwicklung dar.

Die im Gleisbett entstehenden Gebäude erhalten eine eigenständige und durchlässige Struktur, die mit der Lage und Architektur der benachbarten Schuppen harmoniert. Daran schließen sich die Weser-Quartiere an, deren Lage und Bauform an die verschiedenen Uferabschnitte der Weser angepasst ist. Jedes der unterschiedlich gegliederten Quartiere hat einen eigenen unverwechselbaren Charakter und macht die Überseeinsel zu einem Stadtquartier mit hoher Wohn- und Lebensqualität.

## VERKNÜPFUNG

Die Überseeinsel soll weitgehend autofrei organisiert werden. Das innovative Verkehrs- und Mobilitätskonzept konzentriert sich auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Brücken über den Europahafen und die Weser sollen zukünftig die Stadtteile über Hafenecken und Fluss hinweg vernetzen. Eine Fuß- und Fahrradbrücke soll das Europahafenecken querend und so den Stadtteil Walle an die Weserpromenade mit geplantem Überseeeiselpark anbinden. Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Weser nach Woltmershausen ist geplant. Der passende Standort muss noch festgelegt werden.

## ZIELORTE

Auf der Überseeinsel sollen attraktive

Anwohner\*innen, sondern Menschen aus der ganzen Stadt anziehen. Neben der Hafen- und der Weserpromenade sollen perspektivisch auch das touristisch genutzte Kellogg-Pier mit dem ikonischen und emotional bedeutsamen Kellogg-Silo (Hotel) und der ehemaligen Reishalle (Markthalle) zu diesen Anziehungspunkten gehören. Weitere Orte mit Anziehungskraft bilden die Kellogg-Höfe, die sich um das umgenutzte Kellogg-Produktionsgebäude 25 gruppieren und eine vielfältige Mischung

und Wohnnutzungen beinhalten sollen, sowie der Schulcampus mit Oberschule und Grundschule für den Bremer Westen. Diese Orte liegen unmittelbar am Eingang zur Überseeinsel, wo der Hansaplatz entstehen soll. Dort wird es eine Straßenbahnhaltestelle geben, durch die das

lichen Nahverkehr angeschlossen ist. So können Menschen aus der ganzen Stadt die Überseeinsel und ihre Attraktionen gut erreichen.

## HOCHPUNKTE

Auf der Überseeinsel wird es zwei Gebäude geben, die durch ihre Höhe die Stadtsilhouette entlang der Weser besonders prägen: Das umgenutzte Kellogg-Silo und der Hochpunkt, der in der Biegung des Weserverlaufs entstehen soll. Beide Hochpunkte orientieren sich an der Höhe von Landmark- sowie Westertower und werden diese Gebäude nicht überragen. Sie setzen die Reihe der den Fluss prägenden Hochpunkte fort, dienen

zur Orientierung in der Stadt und sind so gesetzt, dass sie die Sicht auf das Bremer Altstadtensemble nicht beeinträchtigen.

## ENTWICKLUNGSPHASEN

Die Entwicklung beginnt im innenstadtnahen Osten und setzt sich in Richtung des gewerblich genutzten und durch Naturlandschaft geprägten Westens fort. Los geht es mit dem Umbau von Kellogg-Silo und Reishalle. Die städtebauliche Grundstruktur ist so gewählt, dass sie die Bildung von Teilabschnitten als in sich funktionierende Quartiere zulässt.

## AUSBLICK

Die vorliegende städtebauliche Rahmenplanung dient als Grundlage für die weiteren Planungsschritte. So werden nach und nach sogenannte Quartiersplanungen erarbeitet, die dann wiederum die Grundlage für entsprechende Bebauungspläne und vorab eine Änderung des Flächennutzungsplanes darstellen.

Auch wird es im weiteren Planungsverlauf W fahren geben.

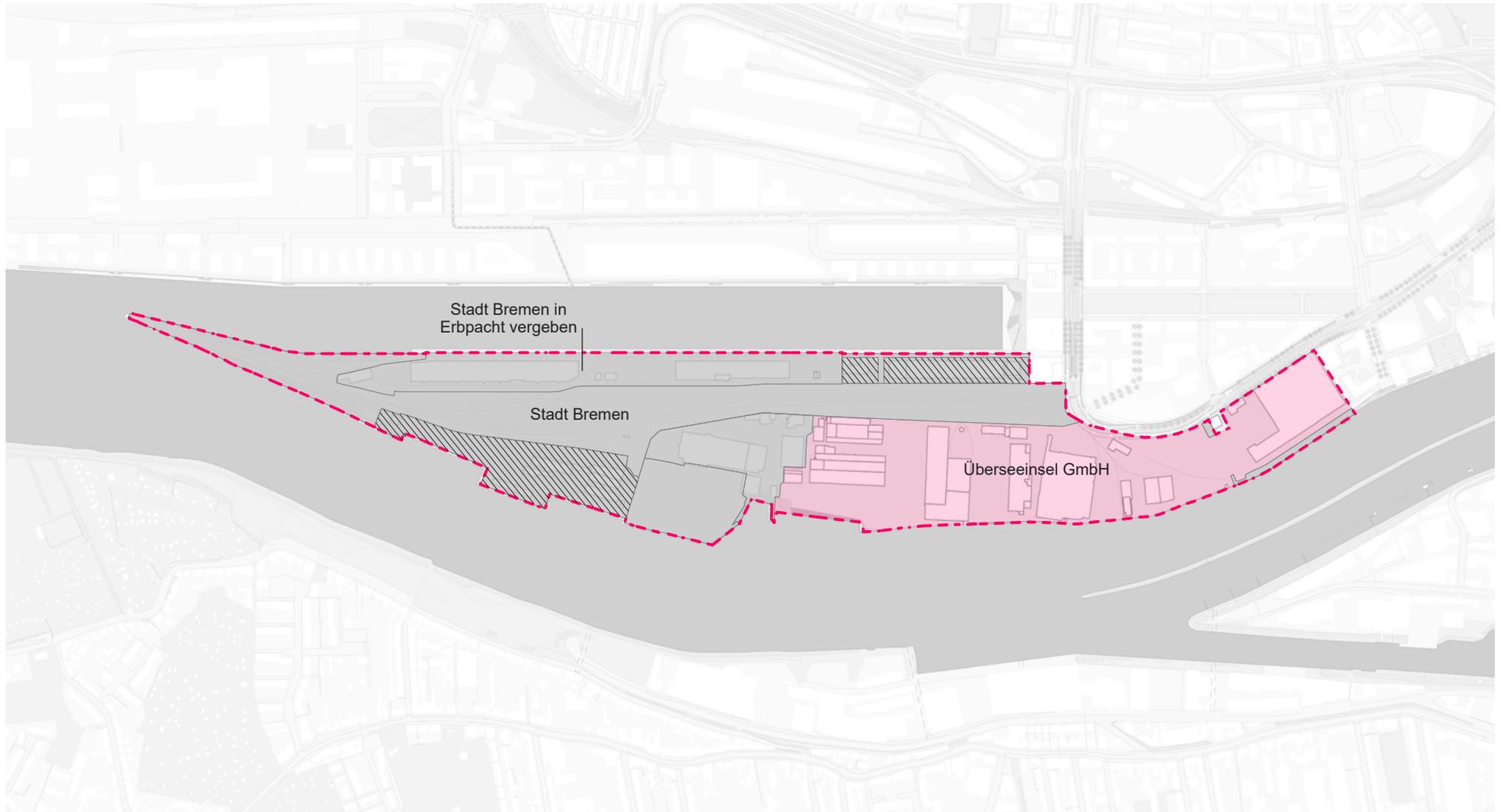
In dieser Kurzfassung des Endberichts wird die Rahmenplanung zusammengefasst dargestellt.

Die Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung wurde begleitet durch eine

der Nachbarschaft verbleibenden Betriebe sowie der (Stadtteil-)Politik.

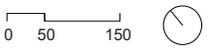
# Eigentumsverhältnisse

Eigentumsverhältnisse im Plangebiet



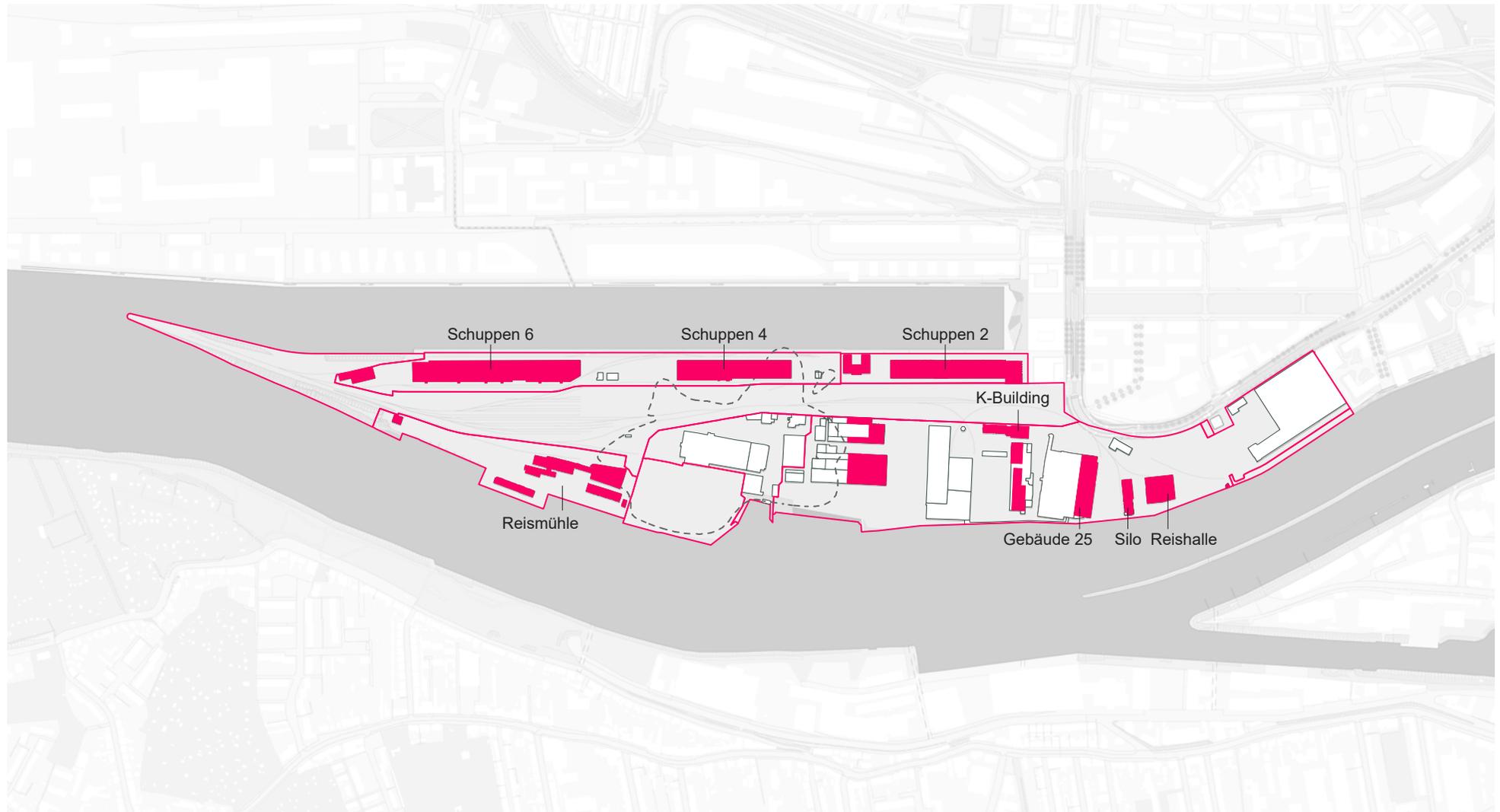
Privateigentum

Stadt Bremen

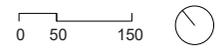


# Bestandsbebauung und Grundstücksgrenzen

Bestandsgebäude im Plangebiet



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



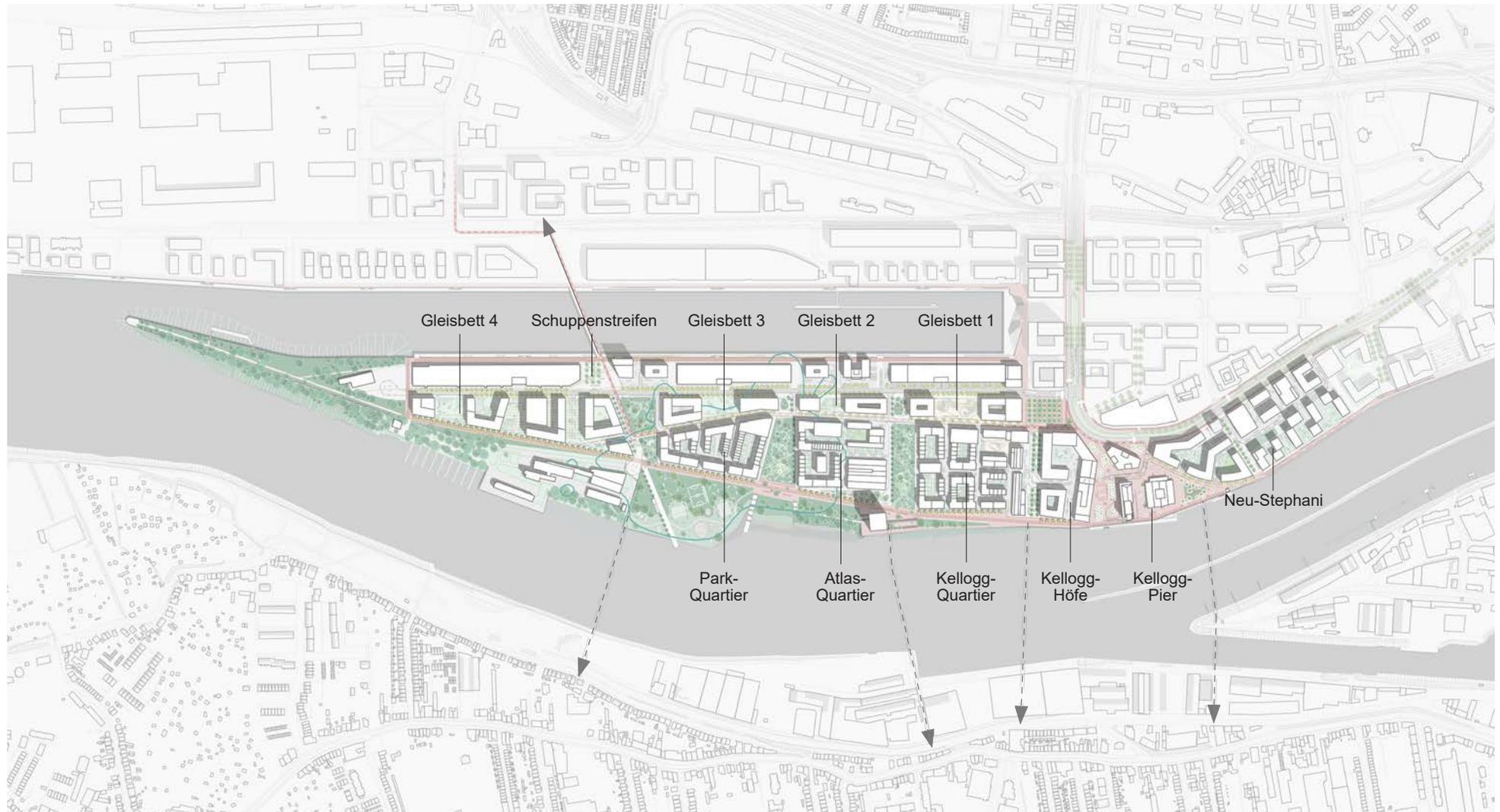
# Städtebaulicher Rahmenplan

Eckdaten (rd.): 215.000m<sup>2</sup>  
(Haupterschließung)

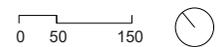
2

<sup>2</sup> Fußgängerbereiche und Radweg, 10.000m<sup>2</sup>

<sup>2</sup> V

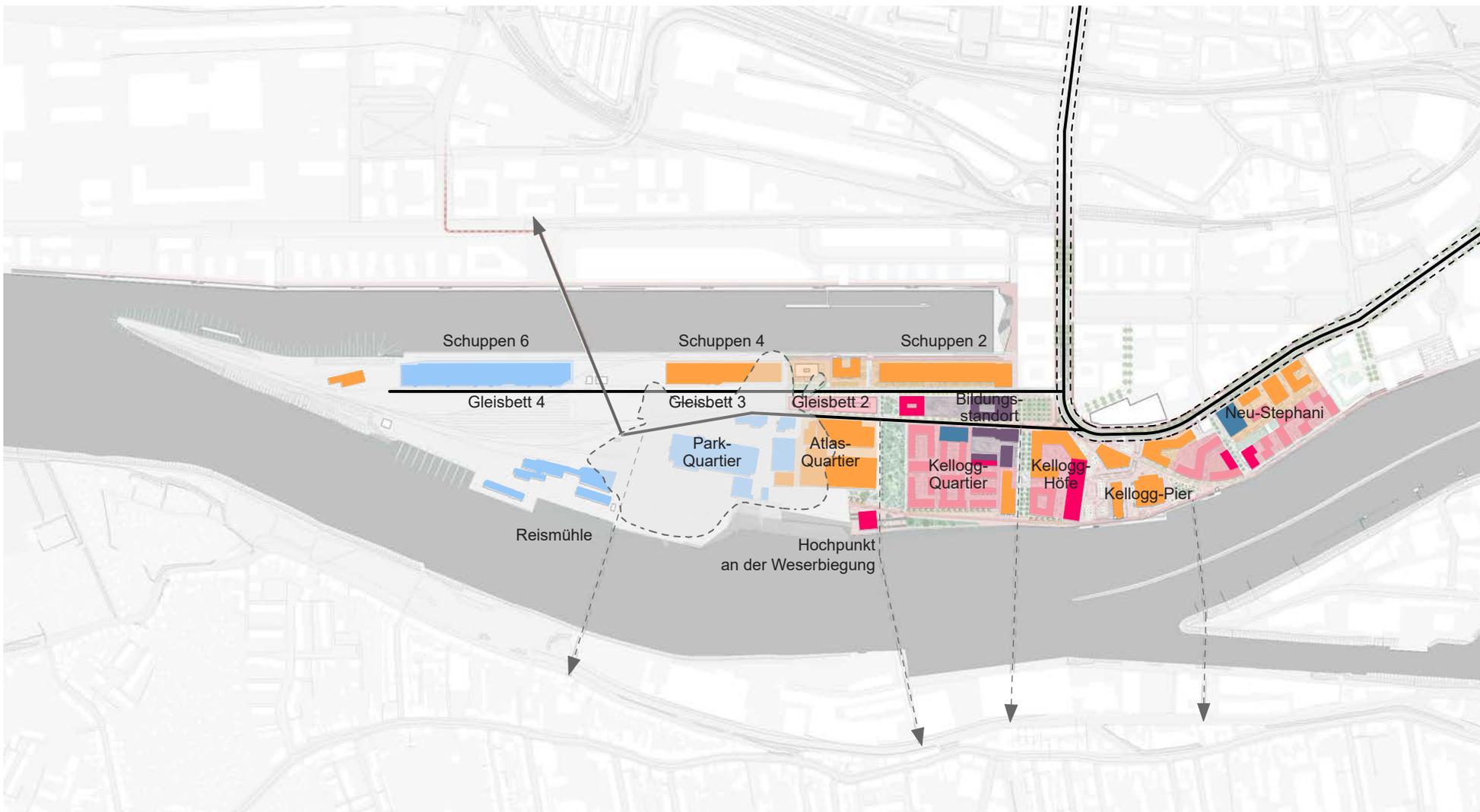


--- Mögliche Brückenschläge



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

Auftakt bildet. Die restlichen Flächen sollen je nach Flächenverfügbarkeit mittel- bis langfristig folgen. Zu berücksichtigen ist dabei die Bestands- und Entwicklungsgarantie für die ansässigen Betriebe. Solange die gewerblich-industrielle Nutzung im Südwesten des Plangebietes in der aktuellen Ausdehnung erhalten bleibt, ist eine Umsetzung des Zielszenarios nur in Teilbereichen möglich.

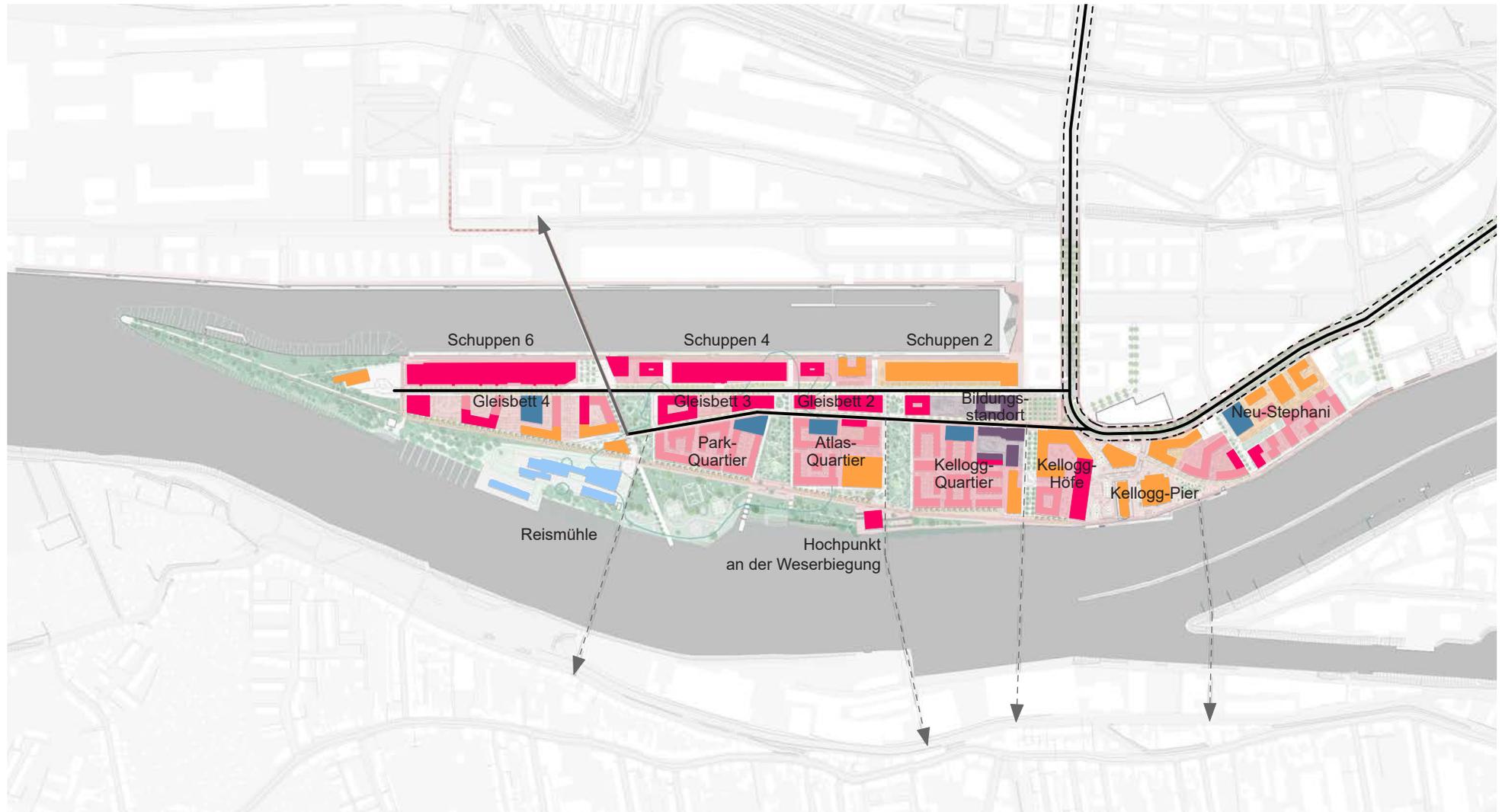


■ Wohnen   
 ■ Wohnen und Gewerbe sowie weitere Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Kita)   
 ■ Gewerbe   
 ■ Emittierendes Gewerbe   
 ■ Schule   
 ■ Quartiersgarage, tw. kombiniert mit gewerblicher und/oder Wohnnutzung  
 - - - Mögliche Brückenschläge



## Stadtquartier zwischen Hafen und Weser – Zielszenario

Das Stadtquartier ist gemischt und lebendig; Wohnen und Arbeiten, Erholung und Bildung sind eng miteinander verknüpft.  
Die Darstellung zeigt die abgeschlossene Entwicklung, ein mögliches Zielszenario.



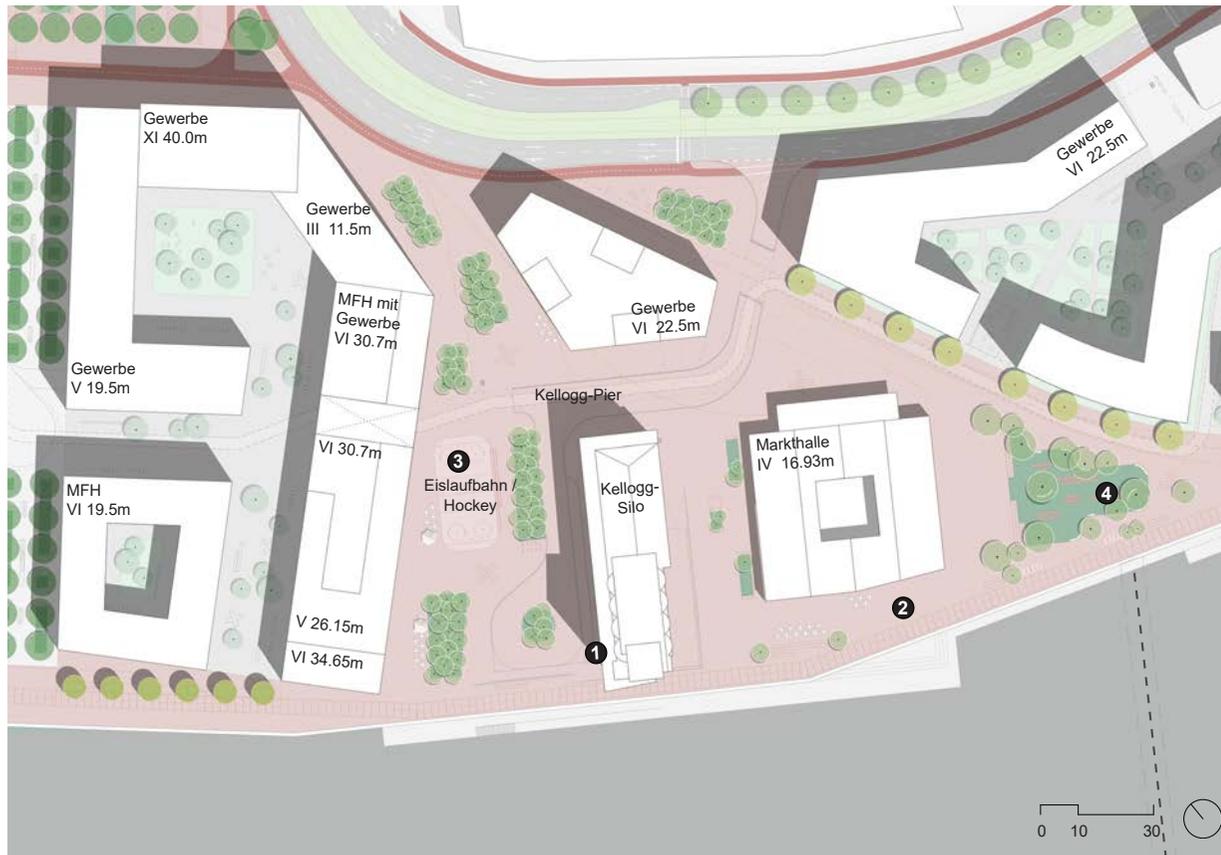
■ Wohnen   
 ■ Wohnen und Gewerbe sowie weitere Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Kita)   
 ■ Gewerbe   
 ■ Emittierendes Gewerbe   
 ■ Schule   
 ■ Quartiersgarage, tw. kombiniert mit gewerblicher und/oder Wohnnutzung

--- Mögliche Brückenschläge



# Impulsprojekte

Baustein ergänzt, durch den der Blick und der Weg vom Hansatorplatz an diesen emotionalen Ort an der Weser geleitet wird. Die Umnutzung des Silos zu einem Hotel und der Reishalle zu einer Markthalle mit ergänzender Büronutzung verwandeln den Ort in ein für Bremen einzigartiges Ziel an der Weser.



--- Mögliche Brückenschläge

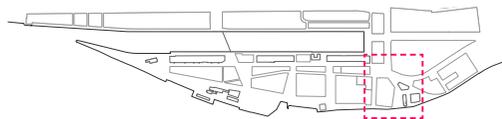


Abb.1: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE

1 Kellogg-Silo mit Hotelnutzung



Abb.2: DMAA, Überseeinsel, Bremen, DE

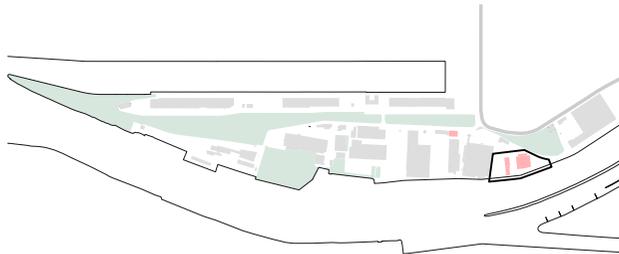
2 Markthalle an der Weserpromenade

3 Eislaufbahn / Hockey

4 Urban Gardening und Biergarten

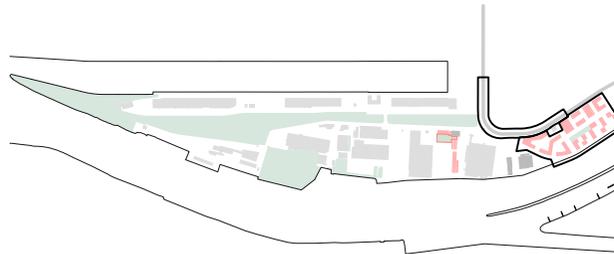
# Entwicklungsphasen

Die Überseeinsel wird perspektivisch über einen Zeitraum von 20 bis 30 Jahren entwickelt werden. Die Entwicklung startet im innenstadtnahen Osten und setzt sich in Richtung des gewerblich genutzten und von Naturlandschaft geprägten Westens fort. Die städtebauliche Grundstruktur ist so gewählt, dass sie die Bildung von Teilabschnitten als in sich funktionierende Quartiere zulässt. notwendigen Infrastruktur für die verkehrliche Erschließung und den Hochwasserschutz ist schrittweise möglich.



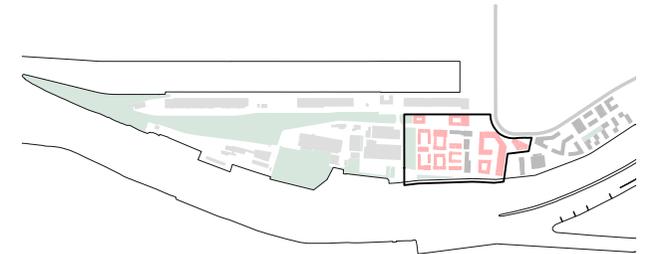
Phase 0

Umnutzung Silo und Reishalle, Einrichtung Gemüsewerft. Umnutzung eines Teils des K-Buildings als Interims-Schulstandort.



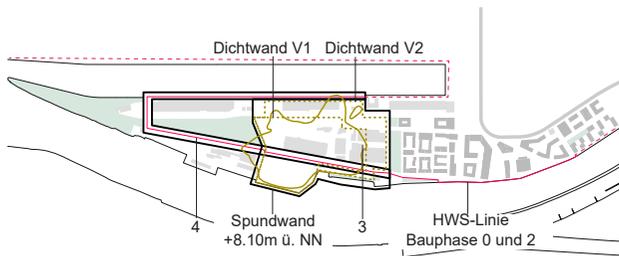
Phase 1

Umbau Knotenpunkt Hansatorplatz und Realisierung des Neu-Stephani-Quartiers. Umnutzung des restlichen K-Buildings als Interims-Schulstandort und Umbau eines Teils der benachbarten Bestandshalle zur Sporthalle.



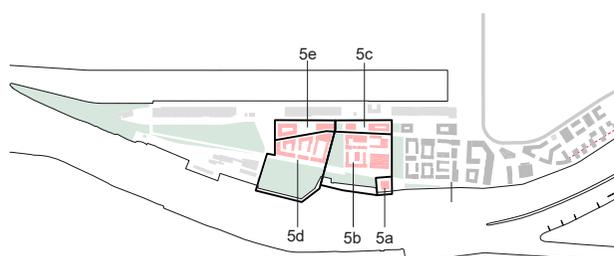
Phase 2

Entwicklung der Bauabschnitte Gleisbett 1 mit Schulcampus, der Kellogg-Höfe, des Kellogg-Piers und dem Kellogg-Quartier samt Weserfuge.



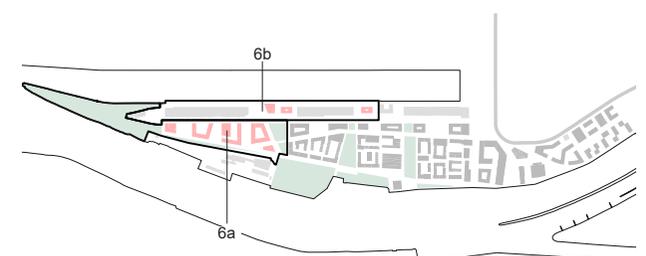
Phase 3 und 4

Infrastrukturelle Maßnahmen: Altlastensanierung (Phase 3) und Hochwasserschutz (Phase 4). Herstellung einer grundstücksübergreifenden Dichtwand, der Hochwasserschutzlinie und der Promenade. Höhe der Spundwand zur Weser auf +8.10 m ü. NN.



Phase 5

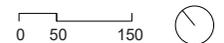
Unabhängige Entwicklung der Bauabschnitte Hochhaus an der Weserbiegung (5a), Atlas-Quartier (5b), Gleisbett 2 (5c), Park-Quartier (5d), Gleisbett 3 (5e), Weserfuge und Park.



Phase 6

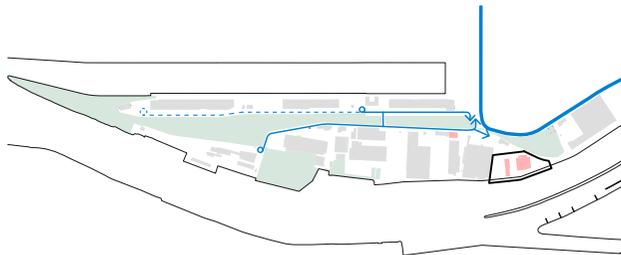
Unabhängige Entwicklung der Bauabschnitte Gleisbett 4 (6a), Brückenkopf (6b), Weserfuge und Molenspitze.

Begrenzung Bauphasen  
  Gebäude (Bestand)  
  Gebäude (Neu bzw. Umnutzung)  
   
  Altlast  
  Dichtwand  
  HWS-Linie (Bestand)  
  HWS-Linie (Neu)



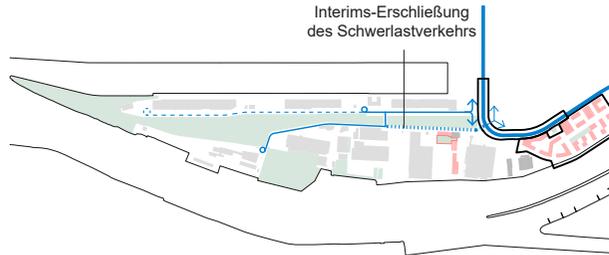
# Entwicklungsphasen der Verkehrserschließung

In Phase 1 wird der Verkehrsknoten Hansatorplatz umgebaut. Danach umfasst jede Entwicklungsphase den Bau einer individuellen Verkehrserschließung innerhalb der neuen Quartiere und des Gleisbets. Schwerlastverkehr wird über die Hoerneckestraße geführt. Nach dem Bau des westlichen Teils der Hoerneckestraße in Phase 6 wird die Straße der Stadt übergeben.



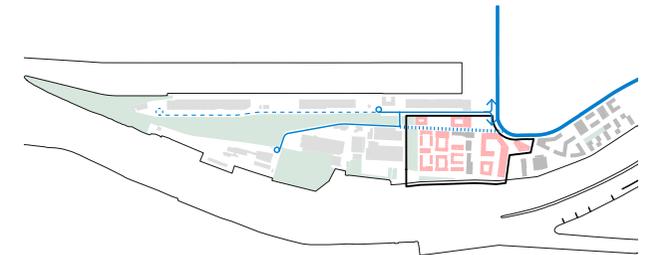
Phase 0

Zufahrt zu Silo und Reishalle über bestehenden Zugang von der Stephanikirchenweide.



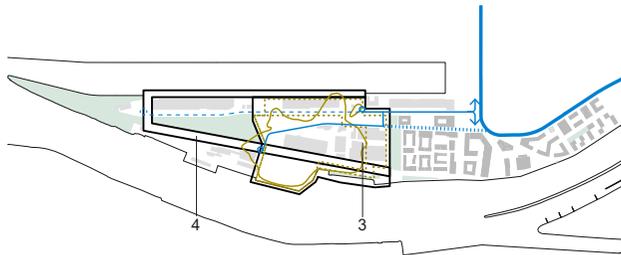
Phase 1

Umbau Knotenpunkt. Sowohl die Hoerneckestraße als auch die Stephanikirchenweide müssen wegen des Umbaus des Knotenpunktes in dieser Phase für den Schwerlastverkehr temporär befahrbar sein. Bau von Straßen für den Individualverkehr im Neu-Stephani-Quartier sowie der Zufahrt zu Silo und der ehemaligen Reishalle.



Phase 2

Bau der Straßen für den Individualverkehr am Gleisbett 1 mit Schulcampus, den Kellogg-Höfen und dem Kellogg-Quartier. Optionale Umfahrung des Knotenpunkts Hansatorplatz erfolgt durch die Kellogg-Höfe und Gebäude 25.



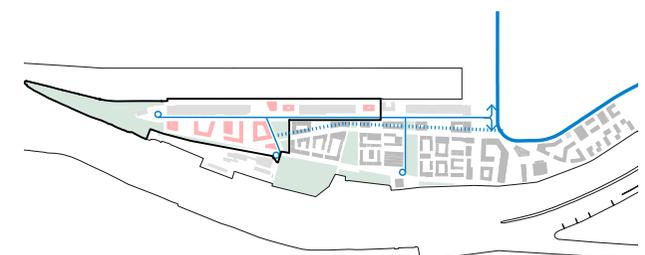
Phase 3 und 4

Während der Altlastensanierung, des Baus der Promenade und der Hochwasserschutzlinie, erfolgt die Erschließung des Gewerbes an der Weser über die Hoerneckestraße und die Stephanikirchenweide.



Phase 5

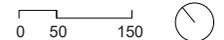
Erschließung des Gewerbes an der Weser über die Hoerneckestraße und die Stephanikirchenweide.



Phase 6

Herstellung der Hoerneckestraße als Straße. Erschließung des Gewerbes an der Weser durch die fugenbegleitenden Straßen. Herstellung der Stephanikirchenweide als Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße.

Begrenzung Bauphasen  
 — Schwerlastverkehr  
 --- Schwerlastverkehr (privat)  
 → Ausfahrt  
 — Individualverkehr  
 --- Optionale Umfahrung des Knoten Hansatorplatz  
  Gebäude  
  Altlast  
  Dichtwand



# Verkehr

Für die Überseeinsel ist ein innovatives und umfassendes Mobilitätskonzept notwendig. Das neue Stadtquartier gehört zum Ortsteil Überseestadt, in dem es zu Stoßzeiten an bestimmten Punkten zu erhöhtem Stau

Straßen Hansator sowie Auf der Muggenburg. Eine zusätzliche Belastung der Verkehrsinfrastruktur ist nur in geringem Umfang möglich.

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept hat einen niedrigen Anteil an motorisiertem Individualverkehr zum Ziel. Andere Städte im In- und Ausland haben mit erfolgreichen Projekten gezeigt, dass ein Zielwert von 20 Prozent realistisch ist. Hierzu gehören unter anderem Vauban in Freiburg, Stellwerk 60 in Köln, Hammarby Sjöstad in Stockholm und Greenwich Millenium Village in London. Um diesen Zielwert zu erreichen, sind besondere Anstrengungen in den Bereichen Infrastruktur und ÖPNV sowie die Umsetzung eines umfassenden ergänzenden Mobilitätskonzeptes nötig.

## KONZEPTION

Die Überseeinsel wird ein Stadtquartier der kurzen und schönen Wege für den Fuß- und Radverkehr. Der Autoverkehr wird auf das Wesentliche reduziert. Die Hauptzufahrt für den motorisierten Verkehr (inkl. Schwerlastverkehr) erfolgt über die Hoerneckestraße. Die Straßen im Inneren der Quartiere sind als verkehrsberuhigte Wohnwege konzipiert, die keine Park-

möglichkeiten für Pkw bieten. Vielmehr dienen sie als T Spazieren gehen oder Verweilen. Auch die Stephanikirchenweide wird perspektivisch zur Fahrradstraße und kann nur noch in Ausnahmefällen – wenn die Hoerneckestraße nicht befahrbar ist – durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) genutzt werden.

Das Freiraumkonzept und die feingliedrigen Fußwegenetze tragen zum verkehrsberuhigten Charakter bei. Vielfältige Mobilitätsangebote werden das Stadtquartier prägen. Hierzu gehören unter anderem im Quartier verteilte Stationen für Car- und Bikesharing, ebenerdige Fahrradparkplätze, Bushaltestellen, Logistik-Hubs (unter anderen zur zentralen Anlieferung und Sammlung von Paketen für die Bewohner\*innen) mit angeschlossenen Kiosk.

## RUHENDER VERKEHR

Das Stellplatzortsgesetz schreibt die Anzahl und Gestaltung von Pkw-Stellplätzen bei Neubauprojekten vor. Ein Drittel der für die Überseeinsel laut dieser Vorschrift notwendigen Pkw-Stellplätze für die Bewohner\*innen wird in baufeldübergreifenden Tiefgaragen nachgewiesen, ein weiteres Drittel in oberirdischen Quartiersgaragen. Für das letzte Drittel wird als sogenannte Rückfallebene ein Baufeld freigehalten, das bei Bedarf für den Bau weiterer Parkplätze zur Verfü-

gung steht. Dies gilt insbesondere für die Weser-Quartiere. Bei den für die Büro- und

wird die maximale Reduktionsmöglichkeit von 40 Prozent gemäß Stellplatzortsgesetz im gesamten Projektgebiet angestrebt. Eine weitere Reduzierung des Stellplatzschlüssels ist denkbar. Dies wird im Rahmen der vertiefenden Planung untersucht.

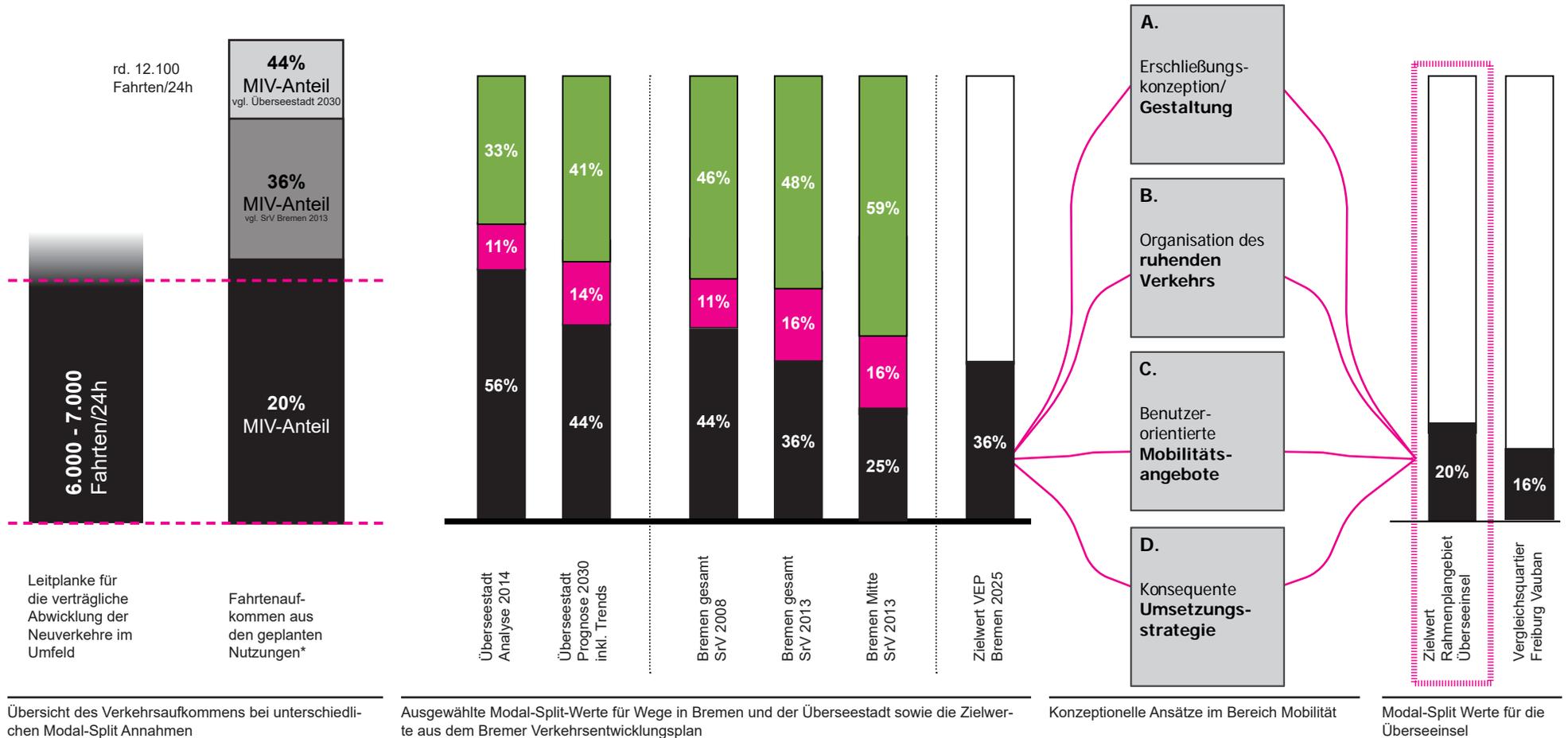
Für den ruhenden V Konzept vorgesehen, das den Bedürfnissen der Bewohner\*innen angepasst werden kann. Wichtige Bestandteile dabei sind die oben beschriebene Berücksichtigung der Rückfallebene sowie die oberirdischen Quartiersgaragen: Hier sollen die Parkplätze für die Bewohner\*innen und Besucher\*innen sowie die Car- und Bikesharingstationen entstehen. Sollte sich der Fahrzeugbestand in dem neuen Stadtquartier reduzieren, sind diese oberirdischen Garagen (oder zumindest Teile davon) so ausgelegt, dass sie mittelfristig umgenutzt werden können. Konkrete Umsetzungsoptionen gilt es im weiteren Planungsprozess zu entwickeln.

## UMSETZUNG

Wichtig ist es, die Umsetzung der erarbeiteten Ansätze sicherzustellen und bei Bedarf Sanktionen oder Rückfallebenen in Erwägung zu ziehen. Hierfür bietet die Rahmenplanung erste Ansätze.

# Verkehr – Herausforderung und Strategie

Im Integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt ist für die Überseeinsel ein bestimmtes Maß an motorisiertem Individualverkehr festgelegt. Als das Verkehrskonzept erstellt wurde, war die städtebauliche Entwicklung auf der Überseeinsel im heutigen Umfang noch nicht bekannt. Gleichwohl darf das prognostizierte Fahraufkommen nicht überschritten werden, um die Abwickelbarkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des beschlossenen Maßnahmenpaktes in der gesamten Überseestadt zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wird ein Zielwert von 20 Prozent für den motorisierten Individualverkehr zu Grunde gelegt.

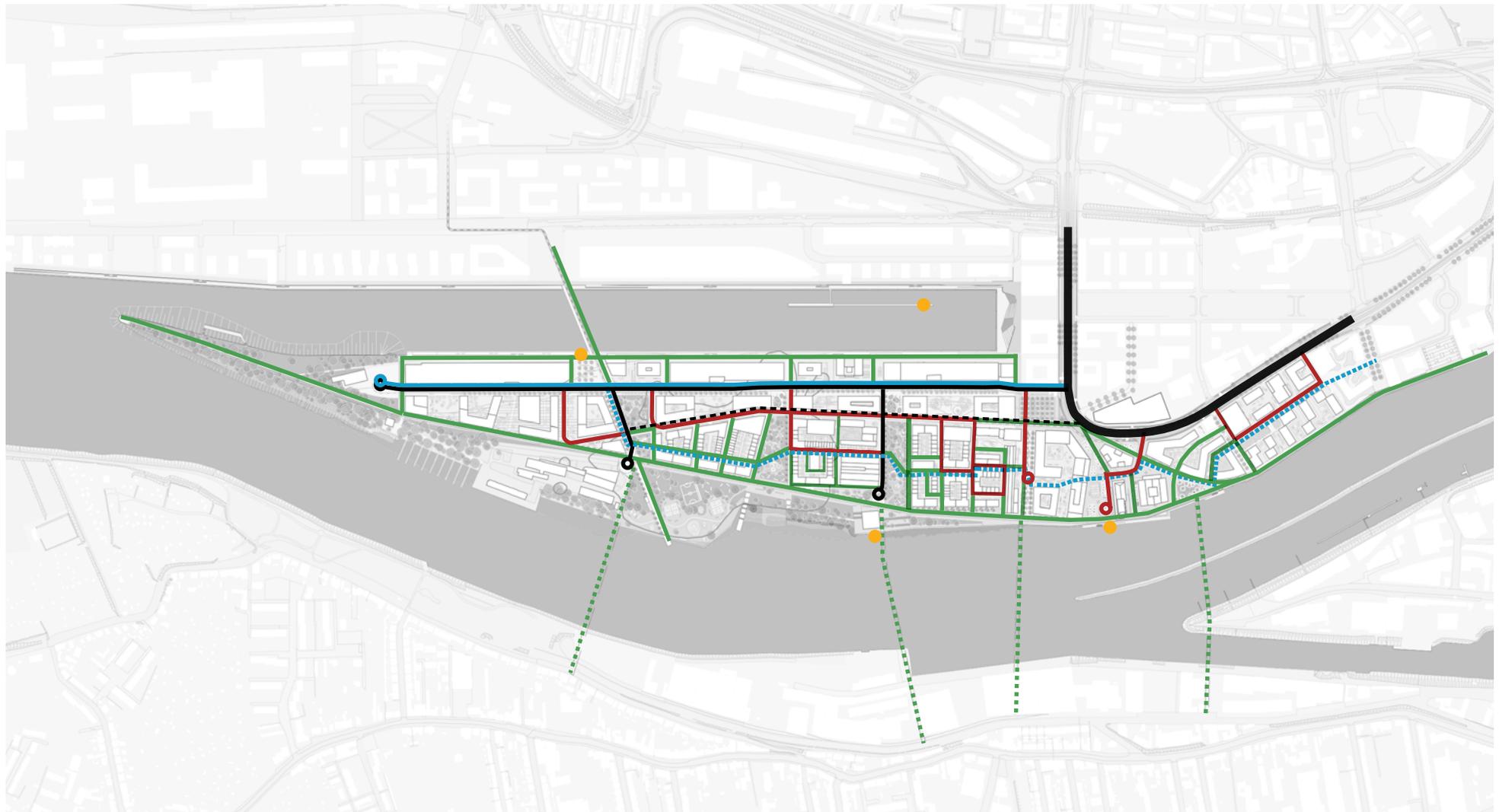


\* Zahlen gemäß Entwurf SMAQ/MML/OMP/NSP  
Stand 07.06.2019 (ohne Europahafenkopf + ohne WPD)  
rund 2.750 WE / 4.150 AP

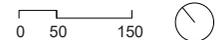
Motorisierter Individualverkehr      Rad- und Fußverkehr

## Verkehrsfunktionen

Der Kfz-Verkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs wird über die Hoerneckestraße geführt und am Knoten Hansatorplatz gebündelt und sortiert. Die Zufahrt zu Gewerbe und Bestandsbauten bleibt erhalten. Auf der inneren Entwicklungsachse der Halbinsel – der Stephanikirchenweide – zwischen Gleisbett und Quartieren hat der Radverkehr Vorfahrt. Das Innere der Quartiere ist Fußgängern vorbehalten. Die ÖPNV-Verbindungen werden optimiert und bis tief auf die Halbinsel geführt. Bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße wird die Stephanikirchenweide für den entsprechenden Zeitraum für den motorisierten Verkehr freigegeben.



- |   |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
|  Motorisierter Individualverkehr inkl. Schwerverkehr |  Motorisierter Individualverkehr             |  ÖPNV   |  Fuß- und Radverkehr |  Haltestelle Wassertaxi |
|  Mögliche Verbindung Shuttlebus                      |  Alternative Varianten Fuß- und Radverkehr |  Ausweichmöglichkeit bei Nichtbefahrbarkeit der Hoerneckestraße |   |  |



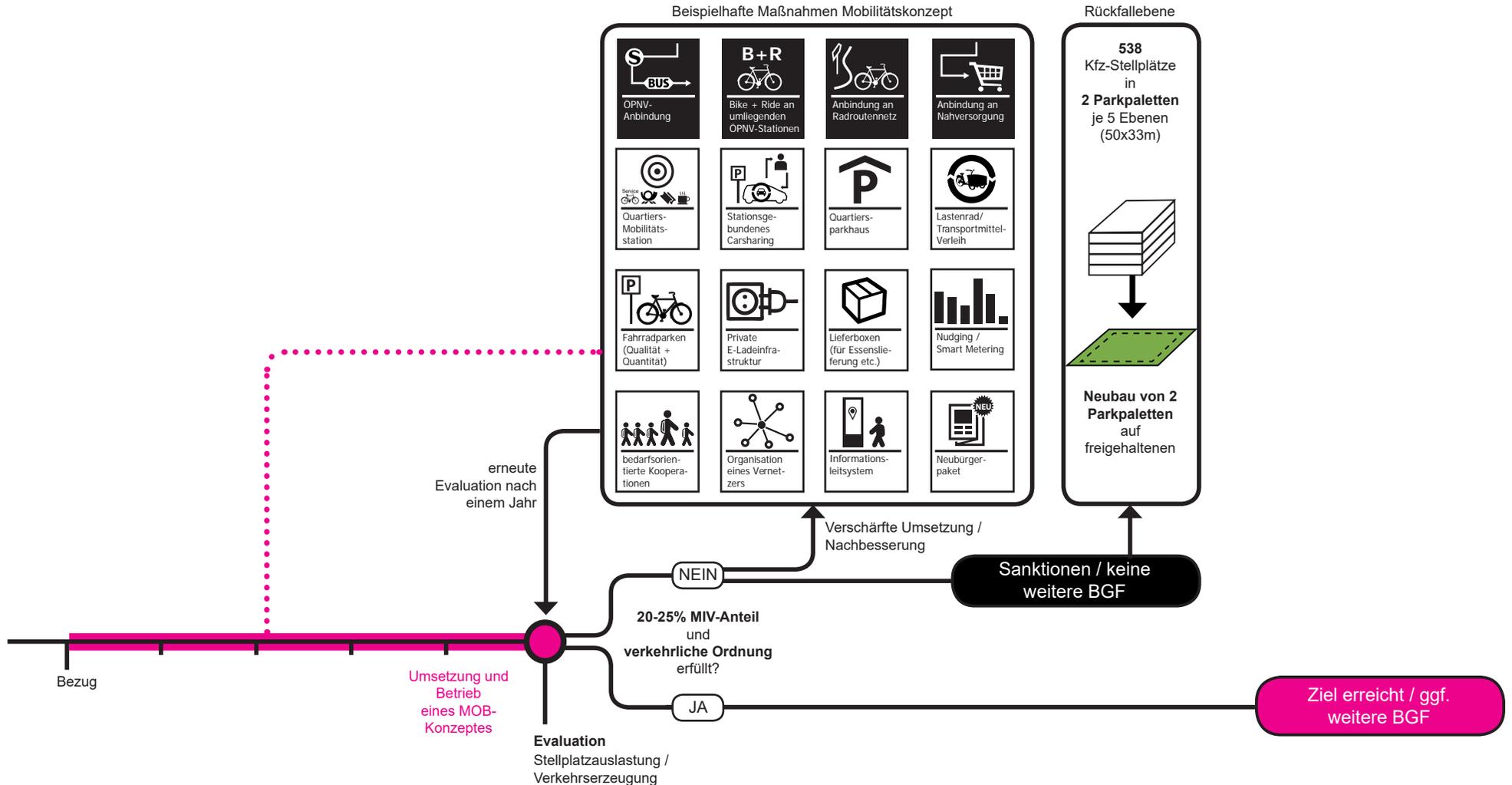
# Verkehr – Umsetzung

Umsetzungsstrategie. Denkbar ist die die Festlegung eines V umfasst eine festzulegende maximale Eigentümer dieser Fläche geeignete Maßnahmen (unter anderem Mobilitätsmanagement) vorweisen, um die Einhaltung zu gewährleisten. Auch eine phasenweise Umsetzung von Quartieren oder die Option

Anlehnung an das Berner Fahrleistungsmodell. Dieser Ansatz

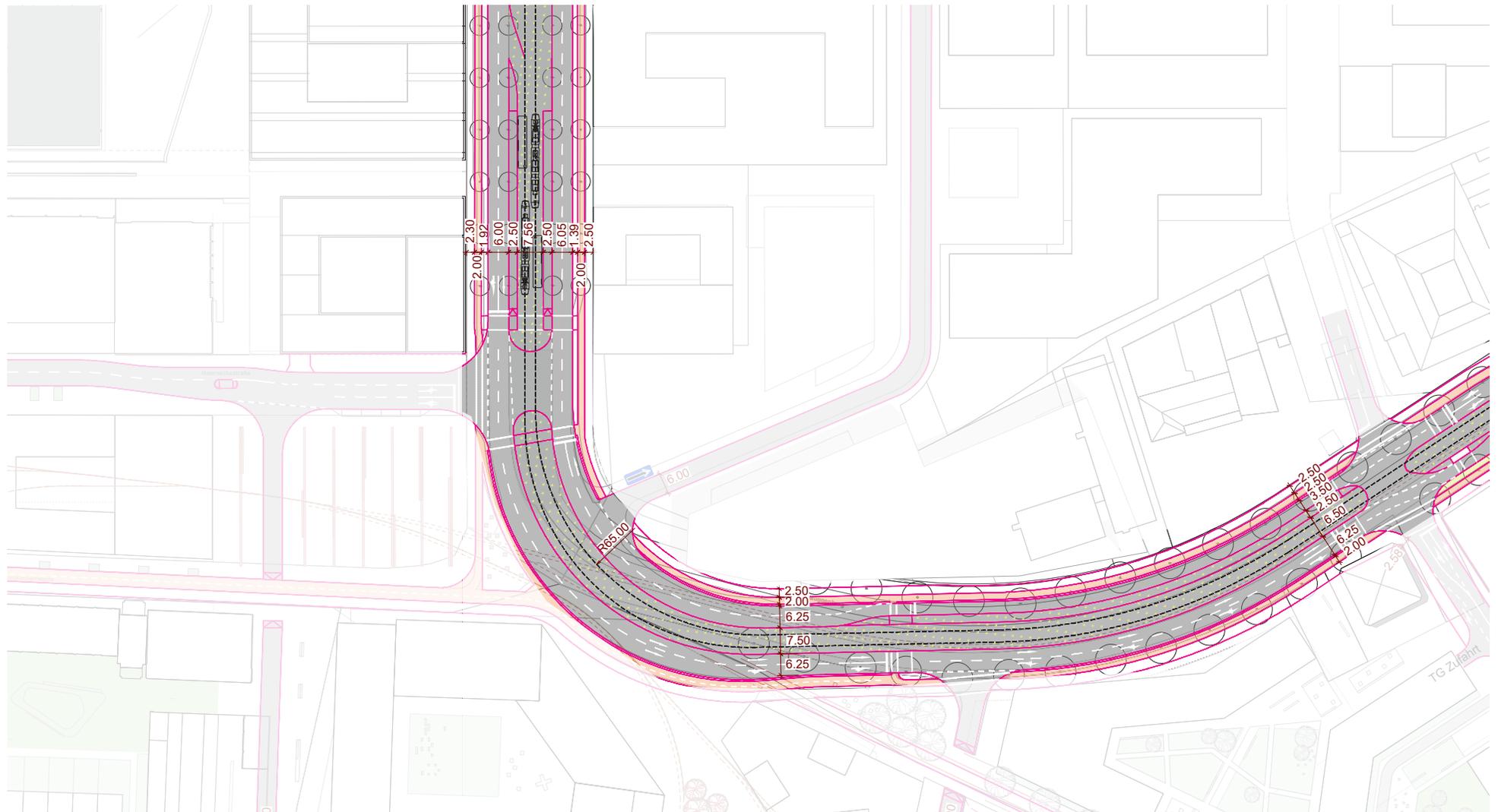
ertrages

städtebaulichen Vertrages. Mögliche Inhalte des „Letter of Intent“ können sein: Bekennen zur Überseeinsel als Stadtquartier der kurzen Wege / Quartier der Zukunft, Realisierung eines Quartiers mit Vorrang für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, Organisation von parkenden Fahrzeugen in Quartiersgaragen, Umsetzung eines umfangreichen und ambitionierten Mobilitätskonzeptes, Nutzung von 20 Prozent aller Wege durch Pkw erkehrs und der parkenden Fahrzeuge, Anerkennung einer Rückfallebene für Parkplätze.



## Verkehr – Detail

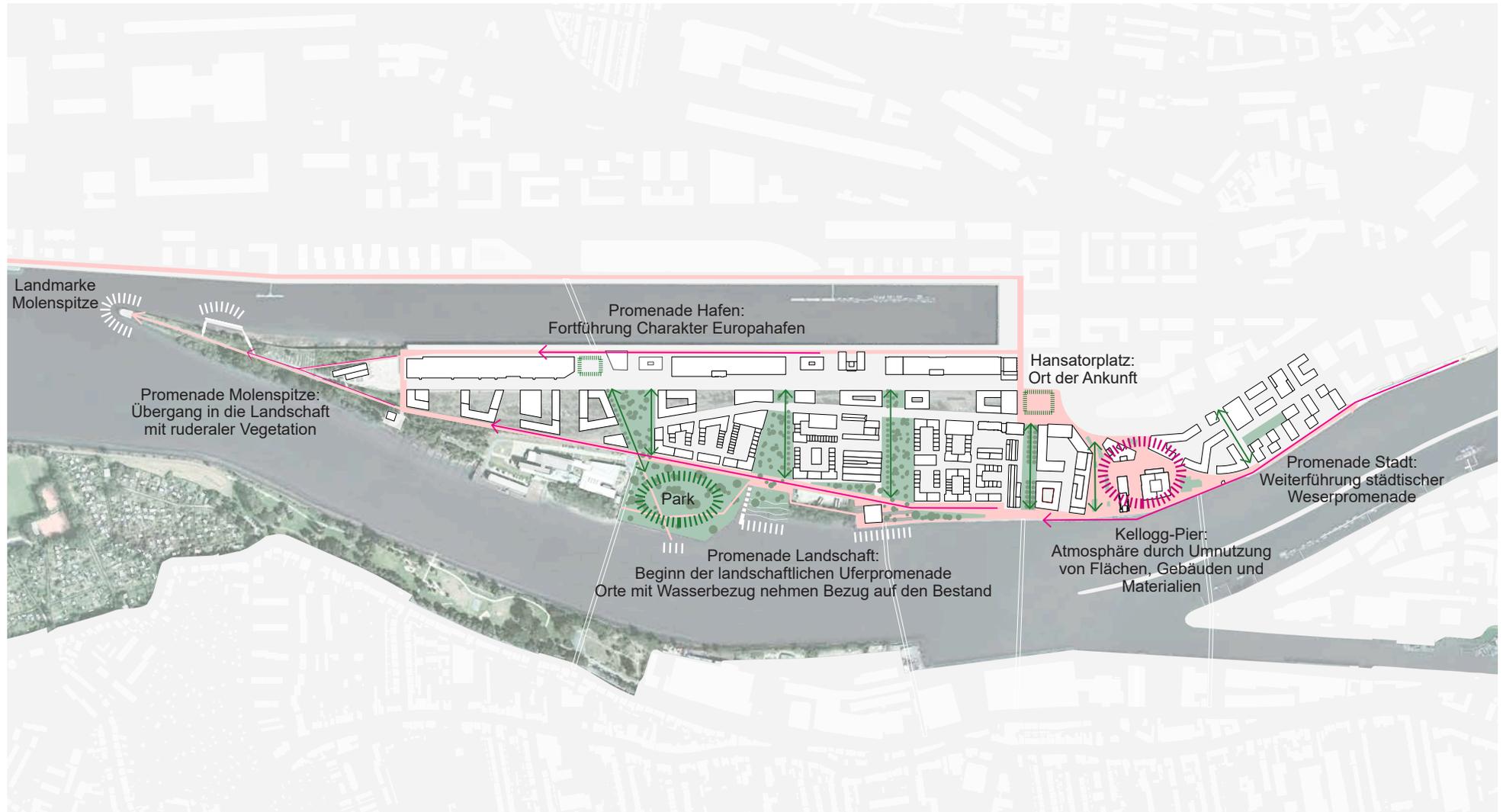
Detail Hansatorplatz: Neben einem Verkehrskonzept für das Gesamtgebiet wurde auch eine Planung für den Knotenpunkt Hansatorplatz entwickelt. Die Pläne sehen einen Vollknoten in Höhe der Hoerneckestraße vor, so dass zukünftig eine Ein- und Ausfahrt in alle Richtungen möglich sein wird. Die Notwendigkeit hierfür leitet sich aus dem Rahmenplan ab und ergibt sich aus den allgemeinen verkehrlichen Anforderungen der Überseestadt. Das Ergebnis zeigt die grundsätzliche Machbarkeit eines Vollknotens an dieser Stelle, die in einer vertiefenden Verkehrsplanung auszuformulieren ist.



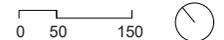


# Freiraum – Konzept

Die Freiräume der Überseeinsel harmonisieren mit den Bestandsbauten und betonen den einmaligen Charakter des Ortes zwischen zwei Gewässern – Hafenbecken und Weser – und die Verbindung zwischen Stadt- und Naturlandschaft.



- egeverbindung
- 
- Grüne Verbindung
- Kelllogg-Pier
- Überseeinselpark
- Plätze
- Besondere Orte am Ufer

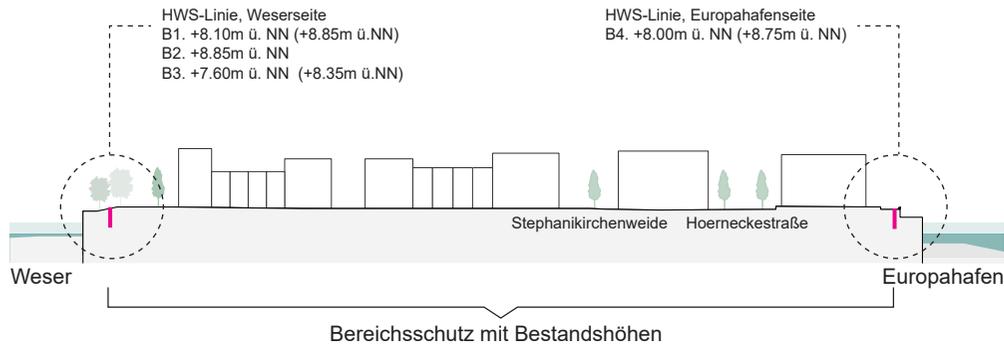


# Hochwasserschutz

Die bestehende HWS-Linie entlang des Europahafens wird bis zum Schuppen 6 fortgeführt. Das hochwassersichere Niveau liegt an dieser Stelle bei 8,00 m über NormalNull (NN). Ab Schuppen 6 verläuft die HWS-Linie senkrecht zur Weser und weiter entlang der Weserpromenade. Hier wird die HWS-Linie neu hergestellt, indem abschnittsweise das Niveau der Promenade angehoben oder eine erhöhte Brüstung am Rande der Promenade installiert wird. Die Höhe der HWS-Linie variiert hier von 7,60 m ü. NN (Reismühle) bis 8,10 m ü. NN (Überseeinselpark) und 8,85 m ü. NN (Hochpunkt an der Weserbiegung). Auf der Ostseite der ehemaligen Reishalle wird die neue HWS-Linie mit der bestehenden verbunden. Ob der Park aufgrund von Altlastensicherung eingedeicht werden muss, wird sich bei der Vertiefung der Planung auf nachfolgenden Ebenen klären. Beide Varianten sind dargestellt.



- |   |   |   |   |   |           |
|---|---|---|---|---|-----------|
| Bestickhöhe 1: +8.10m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.85m ü. NN, Mögliche Erhöhung)       | Bestickhöhe 2: +8.85m ü. NN, neue HWS-Linie   | Bestickhöhe 3: +7.60m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.35m ü. NN, Mögliche Erhöhung)       | Bestickhöhe 4: +8.00m ü. NN, neue HWS-Linie (+8.75m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Objektschutz                                  | Altlasten |
| Bestickhöhe 1: +8.10m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8.85m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 3: +7.60m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8.35m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Bestickhöhe 4: +8.00m ü. NN, bestehende HWS-Linie (+8.75m ü. NN, Mögliche Erhöhung) | Aufschüttung Molespitze, sofern Erhalt möglich                                | Schnittlinien (Schnitte siehe folgende Seite) |           |



# Impressum

## AUFTRAGGEBER:

### **WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH**

Ole Brennecke  
Sven Jäger

### **SWAE**

Dr. Dirk Kühling  
Simone Geßner

### **SKUMS**

Prof. Dr. Iris Reuther  
Reinhard Viering  
Georgia Wedler  
Susanne Endrulat

### **Überseeinsel GmbH**

Dr. Klaus Meier  
Johannes Aderholz  
Kai-Uwe Thase

### **Fachliche Begleitung**

Bettina Hesse, Ref. Grünordnung, Schutzverordnungen, ökologische Landwirtschaft,  
Forst und Jagd, SKUMS  
Dirk Hürter  
Dr. Wolfgang Kumpfer, Verfahrensleitstelle, SKUMS  
Markus Löwer, Ref. Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächennutzungsplan, SKUMS  
Axel Mohr, Ref. Wasserwirtschaft, Hochwasser-, Küsten- und Meeresumweltschutz,  
SKUMS  
Fred Radder, Ref. Verkehrsprojekte, SKUMS  
Ulrich Wessel, Ref. Bodenschutz, SKUMS

## GRUNDSTRUKTUR, BAUSTEIN A, SCHNITTSTELLENMANAGEMENT

### **SMAQ Architektur und Stadt GmbH**

### **ManMadeLand Bohne Lundqvist Mellier GbR**

Prof. Andreas Quednau  
Prof. Sabine Müller  
Prof. Anna Lundqvist  
Julia Streletzki  
Yana Korolova  
Alexandre Berianidze  
aasen

## BAUSTEINE B UND C

### **gruppeomp Architektengesellschaft mbH**

Oliver Platz  
Valerie Hoberg  
Nele Dörschner

Evelyn König

## KELLOGG-SILO UND REISHALLE

### **DMAA Delugan Meissl Associated Architects**

Martin Josst  
Eva Schrade

## VERKEHR

### **ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB**

Konrad Rothfuchs  
Christian Scheler

## ENERGIEKONZEPT

### **wpd AG**

Dr. Klaus Meier  
Tobias Werner