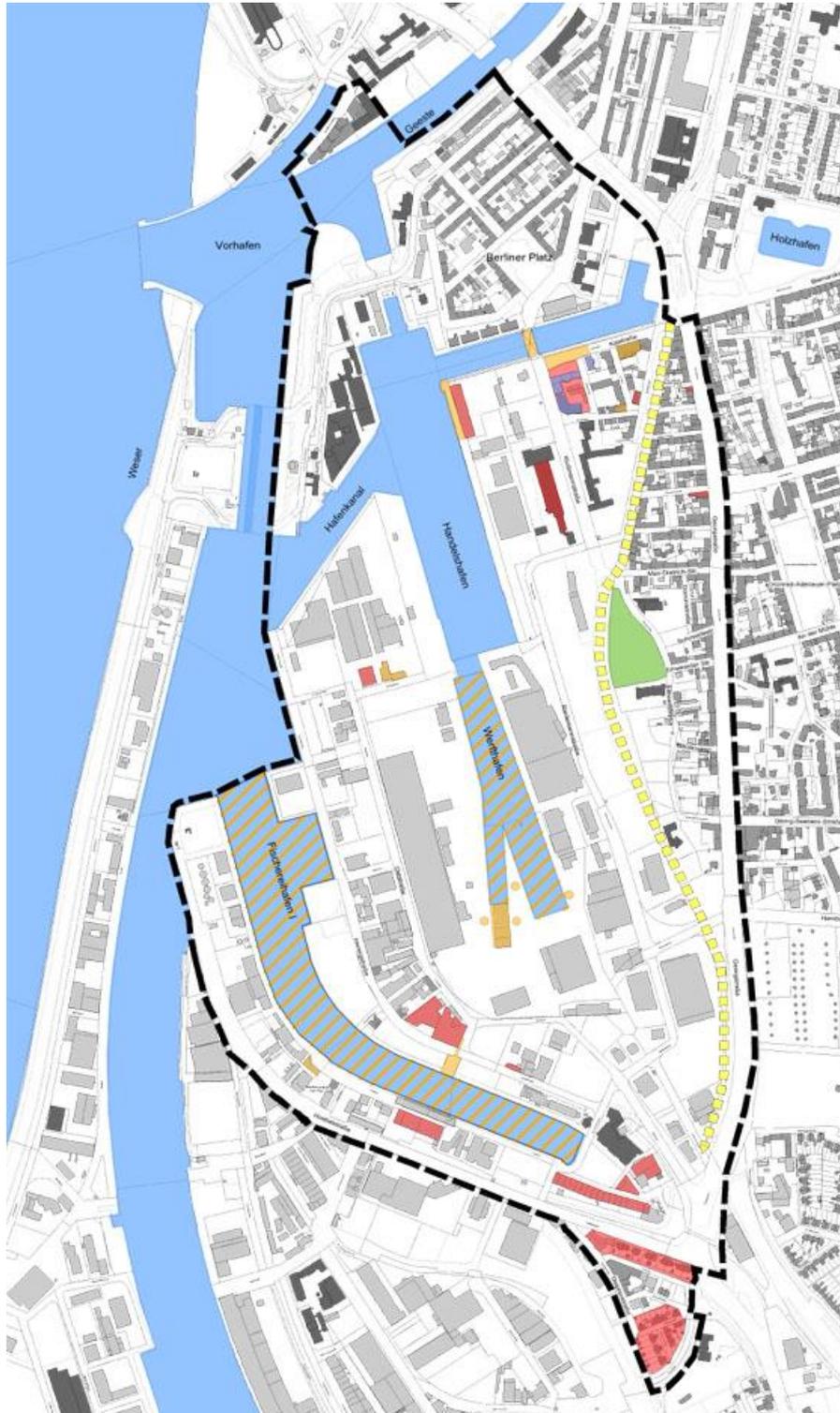


# SEESTADT BREMERHAVEN

## AUSLOBUNG WERFTQUARTIER

Realisierungswettbewerb nach RPW 2013



# IMPRESSUM

Auslober sind

## **Land Bremen**

vertreten durch

**Herr Jörg Peters**

0421/3618801

[joerg.peters@wissenschaft.bremen.de](mailto:joerg.peters@wissenschaft.bremen.de)

**Frau Petra Neykov**

0471/9732101

[neykov@fbg-bremerhaven.de](mailto:neykov@fbg-bremerhaven.de),

## **Stadt Bremerhaven**

vertreten durch

**Herr Dr. Ralf Meyer**, Referat für Wirtschaft

0471/ 590 2930

[Wirtschaft@magistrat.bremerhaven.de](mailto:Wirtschaft@magistrat.bremerhaven.de)

**Frau Carolin Kountchev**

0471/ 590 3220

[carolin.kountchev@magistrat.bremerhaven.de](mailto:carolin.kountchev@magistrat.bremerhaven.de)

**Nils Schnorrenberger**

0471/ 94646 900

[schnorrenberger@bis-bremerhaven.de](mailto:schnorrenberger@bis-bremerhaven.de)

## **Seebeck Offshore Industriepark GmbH & Co. KG**

vertreten durch

**Herr Dieter Petram**

0171/5104646

[dp@petram.de](mailto:dp@petram.de)

**Herr Andrés Giraldo Springstübe**

0151 268 45 118

[mail@more-of-us.com](mailto:mail@more-of-us.com)

Betreuung des Wettbewerbsverfahrens

**hübschen|knigge architekturgesellschaft mbh**

Wolfgang Hübschen, Architekt BDA

Konsul-Smidt-Straße 8c

28217 Bremen

[kontakt@huebschen-knigge.de](mailto:kontakt@huebschen-knigge.de)

[www.huebschen-knigge.de](http://www.huebschen-knigge.de)

# INHALT

Impressum	2
Inhalt	3
<b>Teil 1   Verfahrensbeschreibung</b>	<b>4</b>
1. Anlass und Aufgabe	4
2. Allgemeine Wettbewerbsbedingungen	4
3. Beteiligte	5
4. Ablauf des Verfahrens	6
5. Honorierung	8
6. Abschluss des Verfahrens	8
<b>Teil 2   Städtebauliche Situation</b>	<b>10</b>
Planungsgeschichte	11
Stadträumlicher Kontext	21
Steckbrief des Plangebiets	24
Bürgerbeteiligung	40
<b>Teil 3   Aufgabenstellung</b>	<b>41</b>
Städtebauliche Zielsetzung	41
Allgemeine Leitziele	43
Urbanität und Dichte	45
Öffentlicher Raum	49
Gewerbe und dienstleistung / Arbeitsstätten	51
Lebendige Vielfalt – Bildung, Wissenschaft und Forschung	51
Lebendige Vielfalt - Wohnen und Nachbarschaft	53
Lebendige Vielfalt - Kultur	55
Lebendige Vielfalt – Soziales, Schule und Bildung	57
Mobilität und Verkehr	58
Schallimmissionen	60
Wasserflächen, Geestesperrwerk, Brücken	61
Freiflächen und Wasserlagen	62
klimagerechtes Quartier	65
Wirtschaftlichkeit	66
Besondere Hinweise	67

## 1. ANLASS UND AUFGABE

Die Stadt Bremerhaven verfügt als See- und Küstenstadt zwar über eine sehr lange Wasserkante. Durch die historisch gewachsene Nutzung der Uferzonen für die maritime Wirtschaft wird jedoch die Erlebbarkeit von Wesermündung und südlicher Nordsee auf den Bereich der Innenstadt zwischen Geestemündung und Kaiserschleuse beschränkt. Überseehafen und Handelshafen/Fischereihafen sind gewerblich genutzte Flächen, die der Öffentlichkeit bislang kaum bekannt und wenig zugänglich sind.

Der partielle Rückzug der maritimen Wirtschaft aus Teilbereichen dieser Hafensareale eröffnet die Chance, Teile der alten Hafenquartiere für die Stadtentwicklung zu nutzen und sie neuen, nachgefragten Nutzungen zuzuführen. In diesen Wasserlagen sollen künftig u.a. Wohnangebote, Dienstleistungen und öffentliche Freiflächen entwickelt werden. Die Standortvorteile von Uferlagen können dadurch erheblich zur Attraktivierung der Gesamtstadt beitragen.

Mit dem Projekt „Geestemünde geht zum Wasser“ wurde der Fokus der Stadtentwicklung auf bislang unzugängliche Wasserlagen gerichtet und die Reaktivierung brachliegender Hafensareale in zentraler Lage eingeleitet. Nun bietet sich die große Chance, die Industriebrache der alten Schichau-Seebeck-Werft zu einem urbanen, mischgenutzten Quartier zu entwickeln, in dem für unterschiedliche Zielgruppen Wohn-, Arbeits- und öffentlicher Freiraum entwickelt wird und mit dem eine Scharnierfunktion zwischen den südlichen Stadtteilen und der Innenstadt geschaffen werden soll.

Für diese große städtebauliche Aufgabe ist die Ausschreibung eines Wettbewerbs zur Erstellung

eines Rahmenplans vorgesehen, mit dem die Leitlinien für eine räumlich-funktionale und gestalterische Planungsidee ausformuliert werden sollen.

*(Auszug aus der Doku 1.Bürgerbeteiligung)*

## 2. ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

Der Durchführung des Verfahrens liegen die Regeln für Planungswettbewerbe RPW 2013 zugrunde. Die Auslobung hat dem Landeswettbewerbsausschuss am 30.10.2019 vorgelegen. Der Wettbewerb wird in der Architektenkammer Bremen unter Nr. 03/2019 geführt.

Der städtebauliche Realisierungswettbewerb ist als zweistufiges kooperatives Verfahren nach RPW 2013 §3 Absatz 5 ausgeschrieben. Für die Qualifizierung des Dialogs wird die Anonymität für beide Phasen aufgehoben. In der 1. Stufe werden 6 Büros beteiligt, in der 2. Stufe überarbeiten und vertiefen vom Preisgericht ausgewählte Büros die Arbeit und stellen sie in einer 2. Sitzung des Preisgerichts vor.

Wettbewerbsteilnehmende, Preisrichter/-innen und sonstige Personen erklären sich durch ihre Mitwirkung am Verfahren mit den genannten Wettbewerbsbedingungen einverstanden.

### 3. BETEILIGTE

#### 3.1 Auslobende sind:

##### Land Bremen

vertreten durch

**Herr Jörg Peters**

0421/3618801,

[joerg.peters@wissenschaft.bremen.de](mailto:joerg.peters@wissenschaft.bremen.de)

**Frau Petra Neykov**

0471/9732101, [neykov@fbg-bremerhaven.de](mailto:neykov@fbg-bremerhaven.de)

##### Stadt Bremerhaven

vertreten durch

**Herr Dr. Ralf Meyer**, Referat für Wirtschaft

0471/ 590 2930

[Wirtschaft@magistrat.bremerhaven.de](mailto:Wirtschaft@magistrat.bremerhaven.de)

**Frau Carolin Kountchev**

0471/ 590 3220

[carolin.kountchev@magistrat.bremerhaven.de](mailto:carolin.kountchev@magistrat.bremerhaven.de)

**Herr Nils Schnorrenberger**,

0471/ 94646 900

[schnorrenberger@bis-bremerhaven.de](mailto:schnorrenberger@bis-bremerhaven.de)

##### Seebeck Offshore Industriepark

**GmbH & Co. KG**

vertreten durch

**Herr Dieter Petram**

0171/5104646,

[dp@petram.de](mailto:dp@petram.de)

**Herr Andrés Giraldo Springstübe**

0151 268 45 118

[mail@more-of-us.com](mailto:mail@more-of-us.com)

#### 3.2 Organisation des Verfahrens

**hübschen|knigge architektingesellschaft mbh**

Wolfgang Hübschen, Architekt BDA

Konsul-Smidt-Straße 8c,

28217 Bremen

Tel: 0421-340 97-77 Fax: 0421-340 97-80

Mail: [huebschen@huebschen-knigge.de](mailto:huebschen@huebschen-knigge.de)

#### 3.3 Teilnehmende Büros Phase 1

1 COBE, Kopenhagen

2 ADEPT, Kopenhagen

3 Oktagon, Leipzig

4 De Zwarte Hond, Köln

5 ASTOC Architekten, Köln

6 Gruppe OMP Architekten, Bremen

#### 3.4 Preisrichter/-innen

**Herr Prof. Jörn Walter** Hamburg

**Frau Prof. Hilde León**, Berlin

**Herr Prof. Kunibert Wachten**, Dortmund

**Frau Birgit Westphal**, Architektin Bremen

**Herr Lars Böhme**, Stadtplaner Malmö

**Herr Michael Frenz**, Architekt Bremen

**Herr Martin Rein-Cano**, TOPOTEC 1 Berlin

**Frau Carolin Kountchev**, Leiterin Stadtplanung

**Herr Melf Grantz**, Oberbürgermeister Brhvn.

**Herr Dietmar Strehl**, Senator Finanzen Bremen

**Frau Dr. Claudia Schilling**, Senatorin

Wissenschaft und Häfen

**Herr Torsten Neuhoff**, Bürgermeister Ref. II

**Herr Dieter Petram**, Investor

**Frau Petra Neykov** FBG Brhvn

**Herr Jörg Peters**, SWH Abt. 3 Häfen,

**Herr Nils Schnorrenberger**, BIS Brhvn.

#### 3.5 Stellvertreter/-innen

**Herr Martin Pampus**, Architekt Bremen

**Herr Niels Blatt**, Landschaftsarchitekt

**Herr Tim Cordßen**, Staatsrat SWH

**Frau Dr. Jeanne-Marie Ehbauer**, Vertreterin OB

**Frau Kristin Weigt**, Stadtplanung

**Frau Ute Bartels**, BIS

**Frau von Glahn**, FBG Brhvn.

**Frau Maja Pfeifer**, SWH

**Herr Andrés Giraldo Springstübe**, SOI

### 3.6 Sachverständige

**Prof. Dr. Georg Skalecki**, L. f. Denkmalpflege  
**Herr Heinrich Bade**, Magistrat Brhvn  
**Herr Volker Heigenmooser**, Magistrat Brhvn  
**Herr Olaf Schröder**, FBG Brhvn.  
**Herr Jürgen Grube**, Architekt Brhvn  
**Herr Klaus Becké**, Vertreter der Wohnungsges.  
**Herr Sieghard Lückehe**, Stäwog  
**Herr Michael Ring**, Stadtteilkonferenz  
**Herr Thomas Ventzke**, Stadtteilmanagement  
**Herr Prof. Dr. Peter Ritzenhof**, Rektor Hochschule  
**Herr Dr. Carsten Wurr**, AWI  
**Herr Dr. Manfred Bischoff**, FBG Energie/Netze  
**Herr Klaus Bartels**, bremenports  
**Herr Dr. Ralf Meyer**, Referat für Wirtschaft  
**Herr Stefan Rößler**, Stadtplanung (Verkehr)  
**Frau Claudia Neiden**, Stadtplanungsamt  
**Herr Thomas Reinicke**, Gartenbauamt  
**Frau Theresia Lucks**, Umweltschutzamt  
**Frau Juliane Hesse**, Sozialdezernat  
**Frau Dorothee Starke**, Kulturamt  
**Herr Michael Frost**, Schuldezernent  
**Frau Corinna Brand**, Wissenschaftsreferentin  
**Herr Till Scherzinger**, Klimastadtbüro  
**Yette Strauss Suhr**, Jugendklimarat  
**Swantje Malin Schäfer**, Jugendklimarat

### 3.7 Vorprüfung und Protokoll

**Wolfgang Hübschen**, Architekt BDA  
**hübschen|knigge architektingesellschaft mbh**  
Konsul-Smidt-Straße 8c  
28217 Bremen

## 4. ABLAUF DES VERFAHRENS

### 4.1 Unterlagen

Die Wettbewerbsauslobung besteht aus den Teilen

1. Verfahrensbeschreibung,
2. Städtebauliche Situation
3. Aufgabenstellung

und den folgenden Unterlagen auf Datenträger:

- 1\_ Übersichtsplan M 1:5000
- 3\_ BIM Pläne mit Informationsebenen
- 4\_ Fotos
- 5\_ Studien
- 6\_ Verfassererklärung
- 7\_ Einsatzplatte für das Modell (später)

### 4.2 Ablauf des Verfahrens, TerminVersendung

#### Unterlagen

**Termin: Anfang November 2019**

#### 4.2.2 Preisrichtervorbesprechung

**Termin: Freitag, 15.11.2019 13.00 Uhr**

Ort: Seefisch-Kochstudio Fischbahnhof  
Am Schaufenster 6, 27572 Bremerhaven

#### 4.2.3 Kolloquium

**Termin: Freitag, 15.11.2019 14.30 Uhr**

Ort: Seefisch-Kochstudio Fischbahnhof  
Am Schaufenster 6, 27572 Bremerhaven

#### 4.2.4 Abgabe Phase 1

**Termin: Freitag, 13.03.2020 11.00Uhr**

**zur Präsentation**

Ort: wird noch bekannt gegeben

#### 4.2.5 Jury Phase 1

**Termin: Freitag, 13.03.2020 11.00Uhr**

Ort: wird noch bekannt gegeben

#### 4.2.6 Bürgerbeteiligung Phase 1

**Termin: Samstag, 14.03.2020 10.00Uhr**

Ort: wird noch bekannt gegeben

#### 4.2.7 Protokoll Phase 1

**Versendung: bis Ende März 2020**

#### 4.2.8 Abgabe Phase 2

**Termin: Mitte Mai 2020**

Ort: Büro hübschen|knigge

#### 4.2.9 Vorprüfung

**Termin: bis Ende Mai 2020**

#### 4.2.10 Jury Phase 2

**Termin: Anfang Juni 2020**

Ort: wird noch bekannt gegeben

## 4.3 Leistungen

### Dialogphase 1 Qualifizierung

**Lageplan M 1:5000** mit Darstellung der Wasserflächen, Verkehrswege, Nutzungen der Baufelder (Eigentum Land, Stadt und Privat), Bezüge und Vernetzungen zu den benachbarten Stadtteilen

**Lageplan M1:2000**  
als städtebaulicher Funktions- und Rahmenplan mit Darstellung von Baukörpern (als 3D-Ansicht und Dachaufsicht), konzeptionelle Aussagen zu Baukörpern mit Geschossanzahl und Bauhöhe, Nutzungsangabe, Parzellierungsvorschläge, Freiraumkonzept mit Verkehrsflächen und Wasserflächen

#### **Freie Darstellung**

Pictogramme zur Erläuterung der Entwurfsidee, Aussagen zu Beispielbautypologien, Teilschnitte und Ansichten M 1:500 zur Verdeutlichung der Entwurfsidee

#### **Beamervortrag**

Zur Jurysitzung der Phase 1 wird ein persönlicher Vortrag mit einer Präsentation per Beamer erwartet, Dauer etwa 20 Minuten.

Dazu sind abzugeben:

1 Satz Präsentationspläne, Erläuterungsbericht, Berechnungen (BGF, GFZ, GRZ), Anzahl der Wohn- und Gewerbeeinheiten, Größe der Verkehrsflächen und Grünflächen  
Verfassererklärung

### Dialogphase 2 Vertiefung

**Lageplan M 1:5000** mit Darstellung der Wasserflächen, Verkehrswege, Nutzungen der Baufelder (Eigentum Land, Stadt und Privat), Bezüge und Vernetzungen zu den benachbarten Stadtteilen

#### **Lageplan M 1:1000** (3 Blatt DIN A0)

als städtebaulicher Funktions- und Rahmenplan mit Darstellung von Baukörpern (als 3D-Ansicht und Dachaufsicht), konzeptionelle Aussagen zu Baukörpern mit Geschossanzahl und Bauhöhe, Nutzungsangabe, Parzellierungsvorschläge, Freiraumkonzept mit Verkehrsflächen und Wasserflächen

#### **Freie Darstellung**

Pictogramme zur Erläuterung und Vertiefung der Entwurfsidee, Aussagen zu Beispielbautypologien, Teilschnitte und Ansichten M 1:500 zur Verdeutlichung der Entwurfsidee

#### **Erläuterungen und Berechnungen**

Erläuterungsbericht, Berechnungen (BGF, GFZ, GRZ), Anzahl der Wohn- und Gewerbeeinheiten, Größe der Verkehrsflächen und Grünflächen

#### **Vorprüfung**

**Zur Vorprüfung sind 2 Wochen vorher abzugeben:**

1 Satz Prüfplänepläne gefaltet, Erläuterungsbericht, Berechnungen (BGF, GFZ, GRZ), Anzahl der Wohn- und Gewerbeeinheiten, Größe der Verkehrsflächen und Grünflächen

alle Daten auch digital, Pläne als DWG und JPG-Dateien (je max 10MB), Berechnungen als Excel- und PDF-Datei, sonst PDF-Dateien  
Verfassererklärung

#### **Beamervortrag**

Zur Jurysitzung der Phase 2 wird ein persönlicher Vortrag mit einer Präsentation per Beamer erwartet, Dauer etwa 20 Minuten.

Dazu sind abzugeben:

1 Satz Präsentationspläne (max. 6 Pläne DIN A0), Erläuterungsbericht, Berechnungen, Verfassererklärung  
Einsatz-Modell M 1:1000

#### 4.4 Beurteilungskriterien

Die Wertung der fünf Kriterien Städtebau, Architektur, Nachhaltigkeit/Ökologie/Freiräume, Wirtschaftlichkeit, Mobilität und Soziales in der Punktevergabe sichert die Nachhaltigkeit des Mischgebietes sowie die Integration in das vorhandene Siedlungsgefüge und verteilt sich auf

**Städtebau /Architektur 50%**

**Nachhaltigkeit/Ökologie/Freiräume 20%**

**Wirtschaftlichkeit 10%**

**Mobilität 10%**

**Soziales 10%**

#### 4.4 Einlieferung

Die Wettbewerbsarbeiten sollen zur Vorprüfung der 2. Phase an den unter 4.2 8 festgelegten Abgabetermin im Büro hübschen|knigge architekturgesellschaft mbh, Konsul-Smidt-Straße 8c, 28117 Bremen bis 17.00 Uhr abgegeben werden.

Im Falle der Einlieferung der Arbeiten per Post, Bahn oder anderen geeigneten Zustellern muss sichergestellt sein, dass der Abgabetermin mit Tag und Uhrzeit vermerkt ist, und die Arbeit am folgenden Werktag bis 12.00 Uhr eintrifft.

Die Einsatzmodelle werden zur 2.Präsentation mitgebracht.

## 5. HONORIERUNG

### 5.1 Preise, Ankäufe, Bearbeitungshonorar

Für Preise und als Bearbeitungshonorar stellt der Auslober als Wettbewerbssumme einen Gesamtbetrag von **netto 204.000 €** zur Verfügung.

#### Phase 1 (6 Teilnehmende)

Jeder Teilnehmer, dessen Arbeit in die Wertung genommen wird, erhält ein Bearbeitungshonorar von **netto 18.000 €**

#### Phase 2 (3-6 Teilnehmende)

Jeder Teilnehmer, dessen Arbeit in die Wertung

genommen wird, erhält einen Anteil des gesamten Bearbeitungshonorars von **netto 96.000 €**

Das Bearbeitungshonorar wird unter den Teilnehmern der 2.Phase gleichmäßig aufgeteilt.

Es wird ein 1. Preis vergeben, ein zusätzliches Preisgeld wird nicht ausgeschüttet.

Dem Preisgericht bleibt eine andere Aufteilung der Preissumme bei einstimmigem Beschluss vorbehalten.

Der 1. Preisträger und sein Planungsteam (z.B. Landschaftsarchitekt) werden im Falle einer Realisierung mit den weiteren Planungen des städtebaulichen Entwurfs Leistungsphase 3 HOAI beauftragt.

## 6. ABSCHLUSS DES VERFAHRENS

### Bekanntgabe des Ergebnisses

Die/der Auslobende teilt den Wettbewerbsteilnehmern das Ergebnis des Wettbewerbes unverzüglich mit und macht es sobald als möglich öffentlich bekannt.

### Eigentum, Urheberrecht, Rücksendung

Die in der 2.Phase erarbeiteten Entwürfe und Unterlagen gehen in das Eigentum der Auslober über, sie können von diesen an einen Dritten übertragen werden. Das Urheberrecht und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleiben den VerfasserInnen erhalten, sie haben sich aber im laufenden Verfahren mit den Auslobern abzustimmen. Die Auslober haben das Recht, die Arbeiten der EntwurfsverfasserInnen für den vorgegebenen Zweck zu nutzen, und ohne weitere Vergütung auszustellen, zu veröffentlichen und zu dokumentieren. Dabei werden die Namen der Verfasser und Mitarbeiter aus der Verfassererklärung genannt.

Die VerfasserInnen sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten. Vor einer wesentlichen Änderung sind die EntwurfsverfasserInnen jedoch zu hören, ihre Vorschläge sind-soweit zumutbar-zu

berücksichtigen, soweit keine funktionellen und wirtschaftlichen Bedenken entgegenstehen. Unterlagen und Wettbewerbsleistungen der Teilnehmer werden Eigentum des Auslobers. Eine Rückgabe der Wettbewerbsunterlagen erfolgt nicht.

### **Öffentliche Ausstellung**

Die Wettbewerbsarbeiten werden mit dem Namen des Verfassers öffentlich acht Werktage ausgestellt, dabei wird auch das Preisgerichtsprotokoll ausgelegt.

### **Haftung**

Für Beschädigungen oder Verlust der Wettbewerbsarbeiten haftet die/der Auslobende auf Kostenersatz für die Ausbesserung oder Wiederbeschaffung der beschädigten bzw. verlorenen Unterlagen, wenn er diejenige Sorgfalt außer Acht gelassen hat, die er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt.

## TEIL 2 | STÄDTEBAULICHE SITUATION



# PLANUNGSGESCHICHTE

## 1. Historie

1827 erwarb die Freie Hansestadt Bremen vom Königreich Hannover ein Gelände nördlich der Geestemündung und legte dort einen Seehafen sowie die Stadt Bremerhaven an. Eigene Hafenbaupläne folgten und fokussierten sich auf das südliche Geesteufer. Hier begann das Königreich Hannover 1845 einen separaten Hafen zu bauen. Parallel wurde auf dem Gebiet der Geestendorfer Nurthe Bauland ausgewiesen. Der neu entstandene Hafenort bekam 1847 den Namen Geestemünde und wurde Freihafen. Nach englischem Vorbild erhielt Geestemünde moderne Dock- und Hafenanlagen mit großen Lagerhäusern und direktem Eisenbahnanschluss. Damit setzte eine Entwicklung zum Industriestandort und als Umschlagplatz für Holz, Reis und Petroleum ein. In der Folge entstanden zahlreiche Werften mit Helgenanlagen und Trockendocks, diverse Maschinenfabriken und andere Zuliefererbetriebe. Die wirtschaftlichen Aktivitäten zogen eine ständige Erweiterung des gewerblichen Flächenbedarfes und des städtischen Siedlungsraumes nach sich. So wuchsen die Hafenstadt und die Siedlung Geestendorf allmählich aufeinander zu. 1889 wurden beide unter dem Namen Geestemünde vereinigt. Geestendorf wurde so zu einem Arbeitervorort. Zum dritten Standbein neben Handel und Schiffbau avancierte Mitte der 1880er Jahre die Hochseefischerei. 1896 wurde hierfür in Geestemünde ein gesonderter Fischereihafen mit eigener Infrastruktur errichtet.

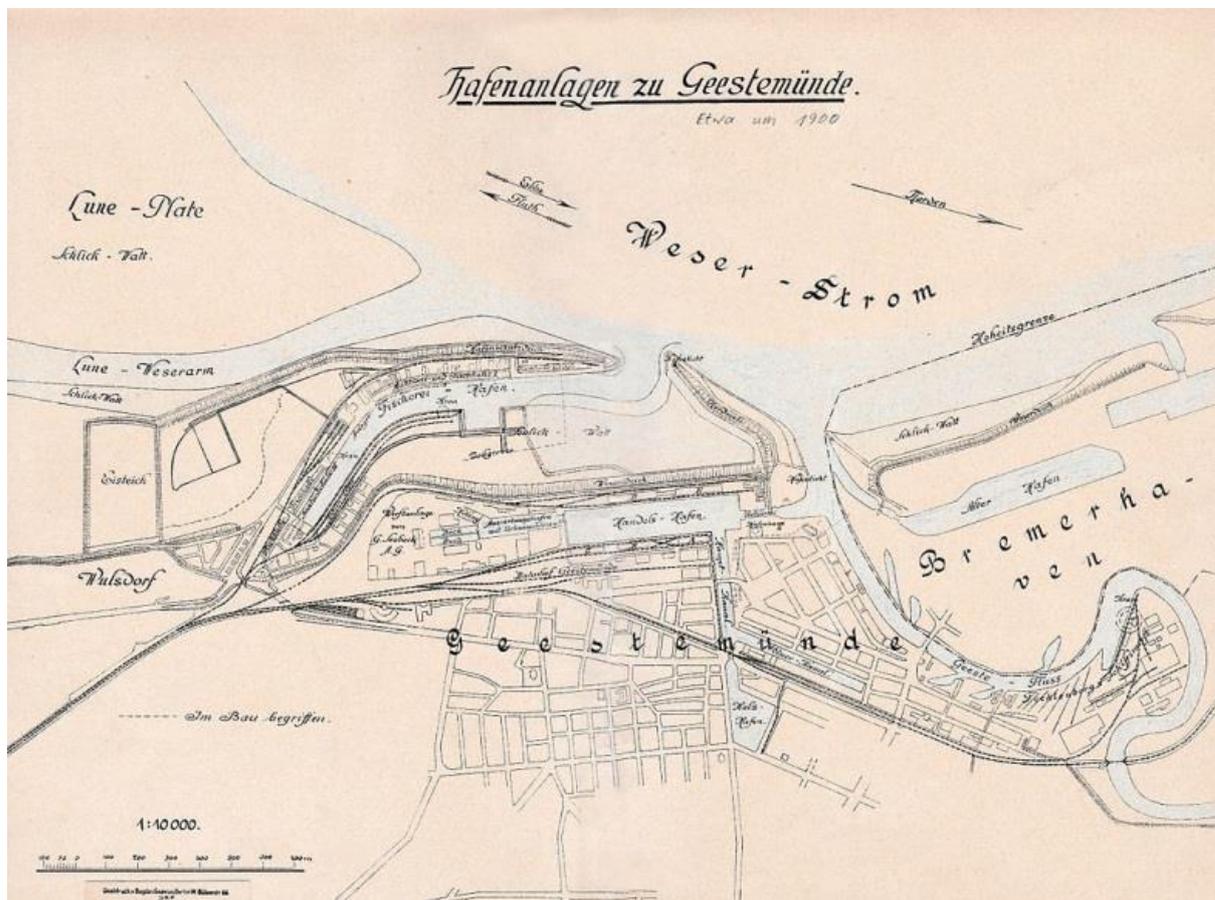


Abb.: Geestemünder Häfen (1900), Wikipedia, Archiv Peter Raap

Mit dem Bau des heutigen Fischereihafens I schuf Preußen die Grundlagen für einen Spezialhafen, der den Bedürfnissen der zunehmenden Bedeutung der industriell ausgeübten Hochseefischerei Rechnung trug. Elf Reedereien mit 39 Fischdampfern sowie 26 Fischgroßhandlungen etablierten sich im neuen Geestemünder Fischereihafen, der von der auf privatwirtschaftlicher Basis agierenden Fischereihafen-Betriebs-genossenschaft e.G.m.b.H. verwaltet wurde. Die Vorgängerin der heutigen FBG, führte die Auktionen und ab 1908 auch anstelle der Besatzungen das Löschen der Fischereifahrzeuge durch.

Das Hafenbecken war 1.200 Meter lang und in leicht gekrümmter Form in das Wattengebiet gelegt worden. Dabei handelte es sich um einen tideoffenen Hafen. Kernstück des Hafens war die kombinierte Auktions- und Packhalle I auf der Westseite des Hafens. Die Eis- und Packhäuser lagen gleich hinter der Halle I. Die älteste noch vorhandene Fischhalle, die zweigeschossige Packhalle IV (1906/07), bildet das Kernstück des jetzigen „Schaufensters Fischereihafen“. Sie wurde 1991/92 aufwendig saniert. Erhalten ist außerdem der markante Gebäudekomplex der Geestemünde Eiswerke mit der Eisförderanlage auf der Ostseite des Fischereihafens I, eines der wenigen originären Überreste der Hochseefischerei. Hier wurden ab 1912 die Fischereifahrzeuge mit industriell hergestelltem Eis versorgt.



Abb. Geestemünder Fischereihafen 1930 (Archiv DSM)

Detaillierte Ausführungen zur Historie des Areals ist dem als Anlage beigefügten Gutachten von Dr. Dirk J. Peters zu entnehmen.

## 2. Rahmenplanung „Geestemünde geht zum Wasser“

Der Stadtteil Geestemünde zeichnet sich durch seine gewachsene Struktur und die damit verbundenen historischen Spuren der Stadtgründung aus. Mit den seinerzeit wirtschaftlichen genutzten Häfen verfügt der Stadtteil über ein großes Potential an Freiflächen mit direktem Wasserbezug, die nach Aufgabe der gewerblichen / industriellen Nutzung nach und nach als öffentlich zugänglicher Naherholungsraum erschlossen werden sollen. Die 2011 aufgestellte Rahmenplanung „Geestemünde geht zum Wasser“ gibt dabei die Richtung vor und will die Geestemünder Siedlungsbereiche besser mit dem Wasser verknüpfen. Ziel der Rahmenplanung ist insbesondere die Erschließung und Neugestaltung der wassernahen Freiflächen vom Holzhafen bis zur Doppelschleuse. Seitdem wurden von öffentlicher Seite aus dem **EFRE-Programm bzw. mit Städtebauförderungsmitteln** bereits umfangreiche Maßnahmen wie die Neugestaltung der Freiflächen zwischen Holzhafen und Elbinger Platz, der Freifläche am Hauptkanal / Yachthafen bzw. die Platzgestaltung der Kreuzung Ulmenstraße / Kaistraße realisiert.



Ferner wurden im Zuge der **Maritime Forschungs- und Entwicklungsmeile (FuE)** der BIS die Kajen am Handelshafen saniert und entlang der Wasserkanten Uferpromenaden angelegt. Im südlichen Kajeabschnitt (Sanierung durch bremenports) ist zudem ein abgesenkter Bereich als Anleger für Sportboote entstanden.

Neben den öffentlichen Maßnahmen sind auch abgestimmte Investitionen von Instituten und privaten Unternehmen Bestandteil der Umsetzung des Rahmenkonzeptes. Dazu gehören der Neubau der AOK einschließlich der Freiflächengestaltung am Yachthafen, das Wohnprojekt am Handelshafen von Dr.-Ing. Voßhans, der Neubau des Technikums des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) auf dem ehemaligen Nordsee-Gelände an der Klußmannstraße u.a.m..

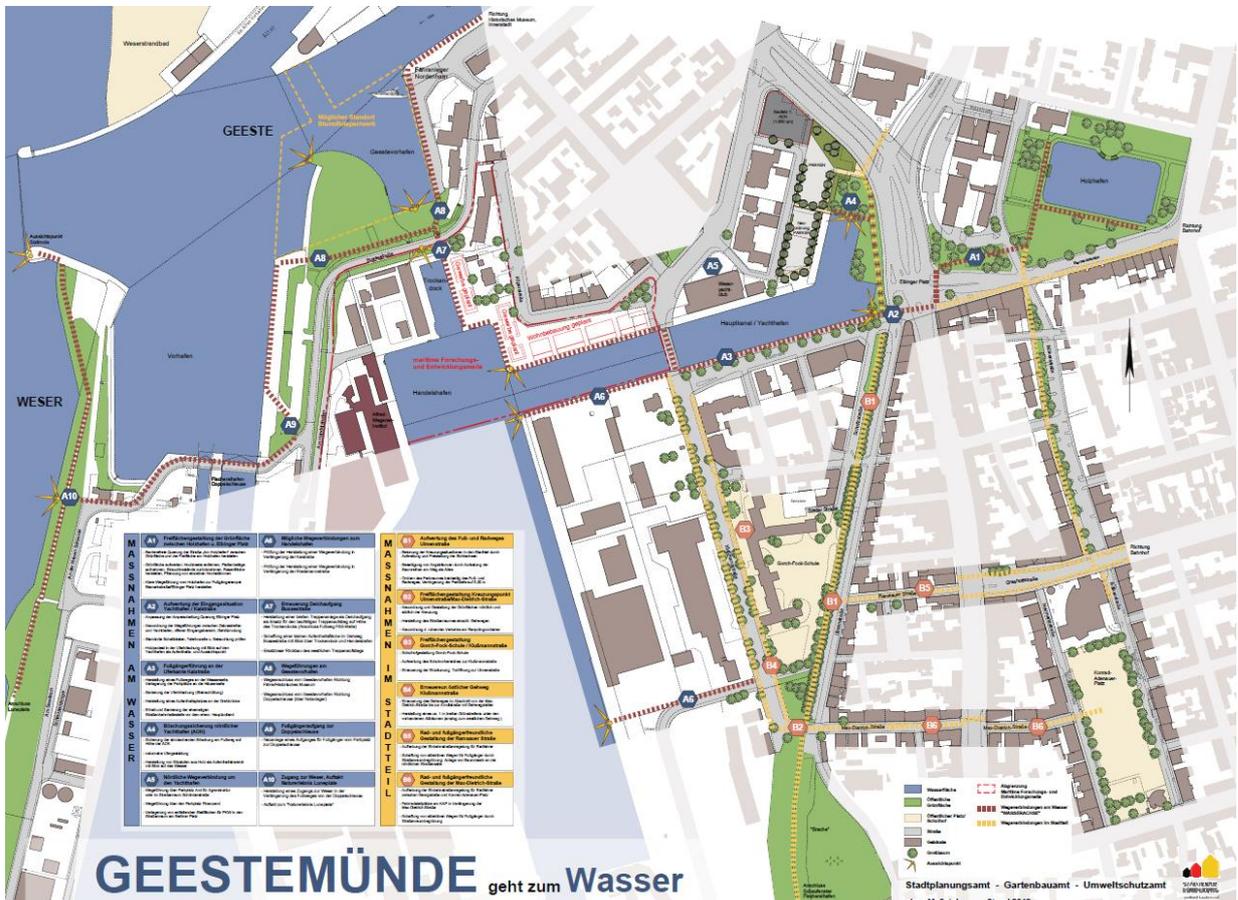


Promenade am Yachthafen



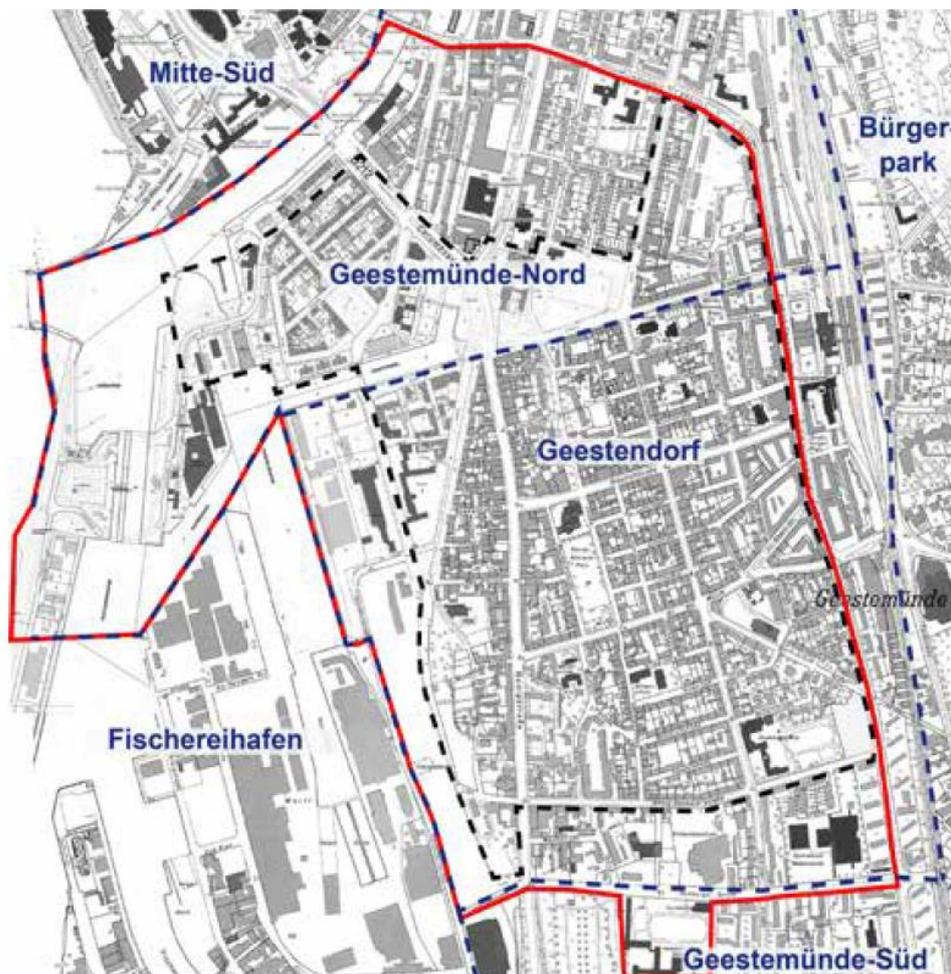
Brücke Yachthafen

Darüber hinaus sind diverse weitere Maßnahmen Gegenstand der Rahmenplanung „Geestemünde geht zum Wasser“, die eine bessere und vor allem öffentliche Zugänglichkeit der Wasserlagen bzw. attraktivere Wege zwischen Stadtteilzentrum und künftigen Promenaden im Fokus haben (vgl. nachfolgende Abb.).



### 3. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Geestemünde

Auf Grundlage des 2009 erarbeiteten „Handelskonzept Bremerhaven-Geestemünde“ werden im bestehenden Stadtumbaugebiet Bremerhaven-Geestemünde seit über 10 Jahren Fördermittel aus dem Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau eingesetzt. Seit 2012 ist das Gebiet zusätzlich als Aktive Stadt- und Ortsteilzentrum festgelegt. Ferner wurden im Zeitraum von 2000 bis 2013 EU-Fördermittel im Gebiet zur Reaktivierung brachliegender Wasserlagen bzw. zur Neugestaltung öffentlicher Freiräume eingesetzt. Mit dem 2015 in Auftrag gegebenen „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK) Geestemünde“ sollte eine Neubewertung der Situation in städtebaulicher, sozialer, demografischer etc. Hinsicht erfolgen und die aktuellen bzw. perspektivischen Herausforderungen sowie Handlungsbedarfe skizziert werden. Das dem zu Grunde liegende Untersuchungsgebiet beinhaltet den nord- und östlichen Teil des Wettbewerbsareals.



Das IEK Geestemünde liegt als Entwurf vor und thematisiert folgende Schwerpunkte:

- Geeste zum Wasser!                      Wasserkanten, - zugänge und Wege zum Wasser
- Geeste die Meile längs!                Rund um die Georgstraße
- Geeste Einkaufen!                      Geestemünde – Marktplatz der Seestadt
- Hierher geeste Wohnen!              Das Modellgebiet Geestendorf
- Hier geets ab!                          Soziale Infrastrukturen, Kultur und Sport
- Geeste Netze knüpfen!                Netzwerke und Kooperationen

Dabei sind folgende Maßnahmen im Wettbewerbsgebiet aufgeführt:

- 1) Aufwertung der Kaistraße mit Schaffung einer Promenade am Wasser
- 2) Entwicklungsplanung für den Bereich um den Berliner Platz
- 3) Schaffung einer Fußgängerführung nördlich des Hauptkanals (Yachthafen)

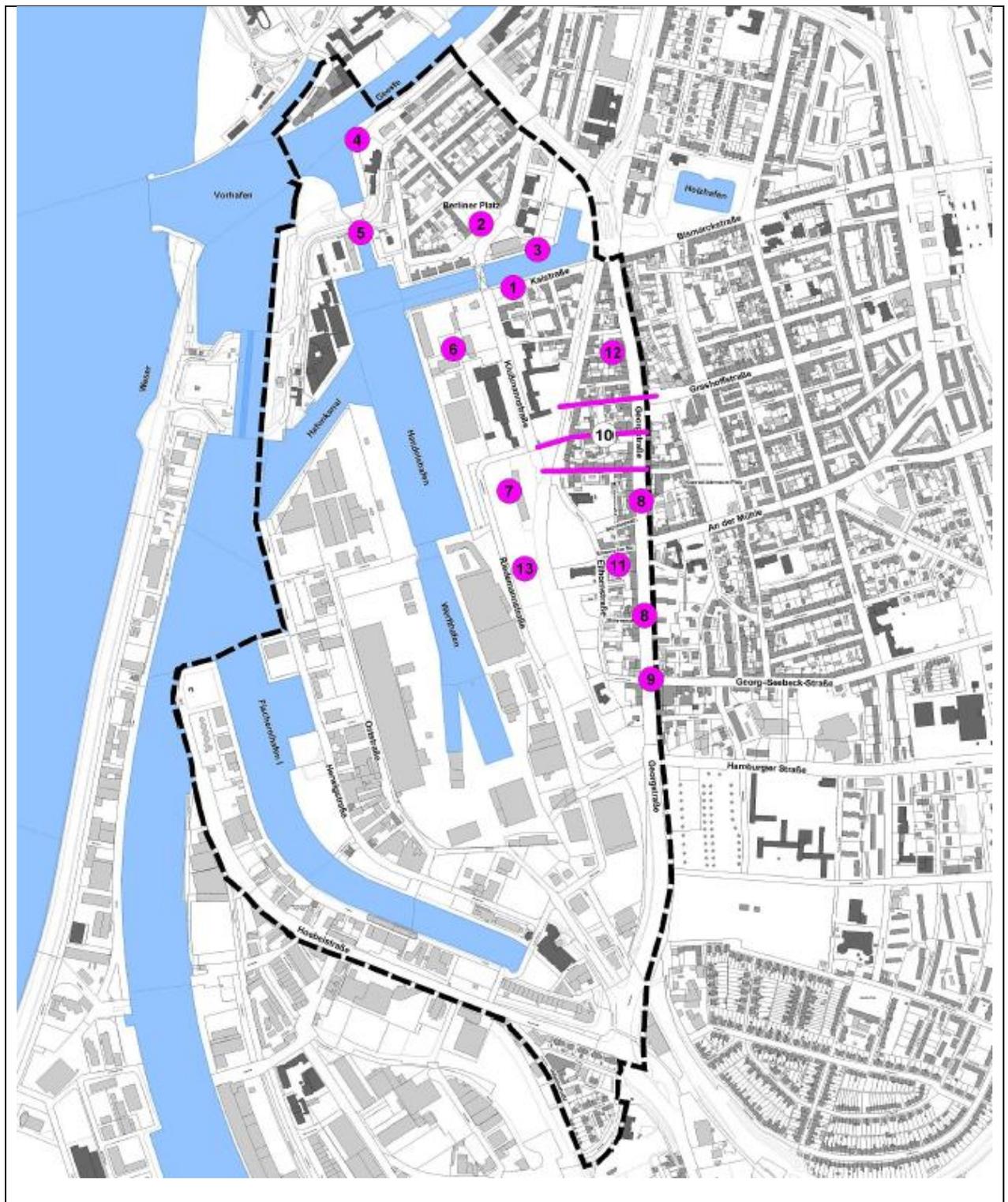


Abb. Stadtplanungsamt 61/3

- 4) Begleitende Maßnahmen für einen städtebaulich verträglichen Küstenschutz
- 5) Neubau eines barrierefreien Deichübergangs an der Bussestraße
- 6) Neuordnung des ehemaligen Nordsee-Areals an der Klußmannstraße
- 7) Städtebauliche Entwicklungsperspektive für den Bereich zwischen Georg-, Ellhorn- und Riedemannstraße
- 8) Einheitliches Erscheinungsbild entlang der Georgstraße
- 9) Städtebauliche Neuordnung der Eingangssituation südliche Georgstraße (vgl. Pkt. 6)
- 10) Verbesserung der Querbeziehungen: Aufwertung und barrierefreie Gestaltung von querenden Straßen im Bereich der Georgstraße
- 11) Attraktives Wohnen an Hauptverkehrsstraße Georgstraße 90 – 94
- 12) Verbesserung der Beschilderung und Wegeführung ins Geestemünder Zentrum
- 13) Schaffung eines Jugend(spiel)platzes
- 14) Verbesserung der Betreuungssituation für Kleinkinder durch die Einrichtung einer Kindertagesstätte für Kinder unter 3 Jahren
- 15) Fortführung Standortmanagement Geestemünde

Die Maßnahme 1 – Umbau der Kaistraße mit Neugestaltung einer Uferpromenade am Hauptkanal / Yachthafen – ist bereits auf Grundlage einer Vorzugsvariante zur weiteren Entwurfsplanung politisch abgestimmt.



Abb. Latz & Partner

Die Maßnahmen 2 – 7 und 11 - 14 sind integraler Bestandteil dieses Wettbewerbs. Die Maßnahmen 9 und damit einhergehend z.T. 8 werden im Zuge der bereits in Erstellung befindlichen städtebaulichen Rahmenplanung (vgl. Pkt. 6) bearbeitet.

#### 4. Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan 2006 stellt die das Gebiet randseitig begrenzenden bzw. querenden Haupteerschließungsanlagen – Georgstraße und Bundesstraße 212, die sowohl Teile der Columbusstraße als auch der Borries- bzw. die Bülowstraße beinhalten – als Hauptverkehrsstraßen dar. Die Bebauung Am Alten Vorhafen, An der Geeste, zwischen Borriesstraße und Hauptkanal sowie westlich der Georgstraße zwischen Hauptkanal und Nansenstraße sind als Gemischte Bauflächen dargestellt. Gewerbliche Bauflächen beinhalten den gesamten Fischereihafen I und den westlichen Siedlungsrand von Geestemünde und reichen hier z.T. bis an die Georgstraße heran. Wohnbauflächen finden sich lediglich im Nahbereich des Berliner Platzes, beidseitig der Bülowstraße. Das Areal zwischen Hafenkanal und Vorhafen bzw. am Geestehafen und die Neubebauung auf der Nordseite des Hauptkanals sind als Sonderbaufläche Forschung und Entwicklung sowie Hafen dargestellt. Die Gorch-Fock-Schule ist als Gemeinbedarfsfläche Schule gekennzeichnet. Weitere im Gebiet befindliche Einrichtungen wie das Finanzamt Wesermünde an der Borriesstraße, das Polizeirevier an der Klußmannstraße, die Kindertagesstätten an der Ellhornstraße bzw. das Fischereiamt an der Hoebelstraße sind als öffentliche Verwaltungen bzw. als Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen dargestellt.

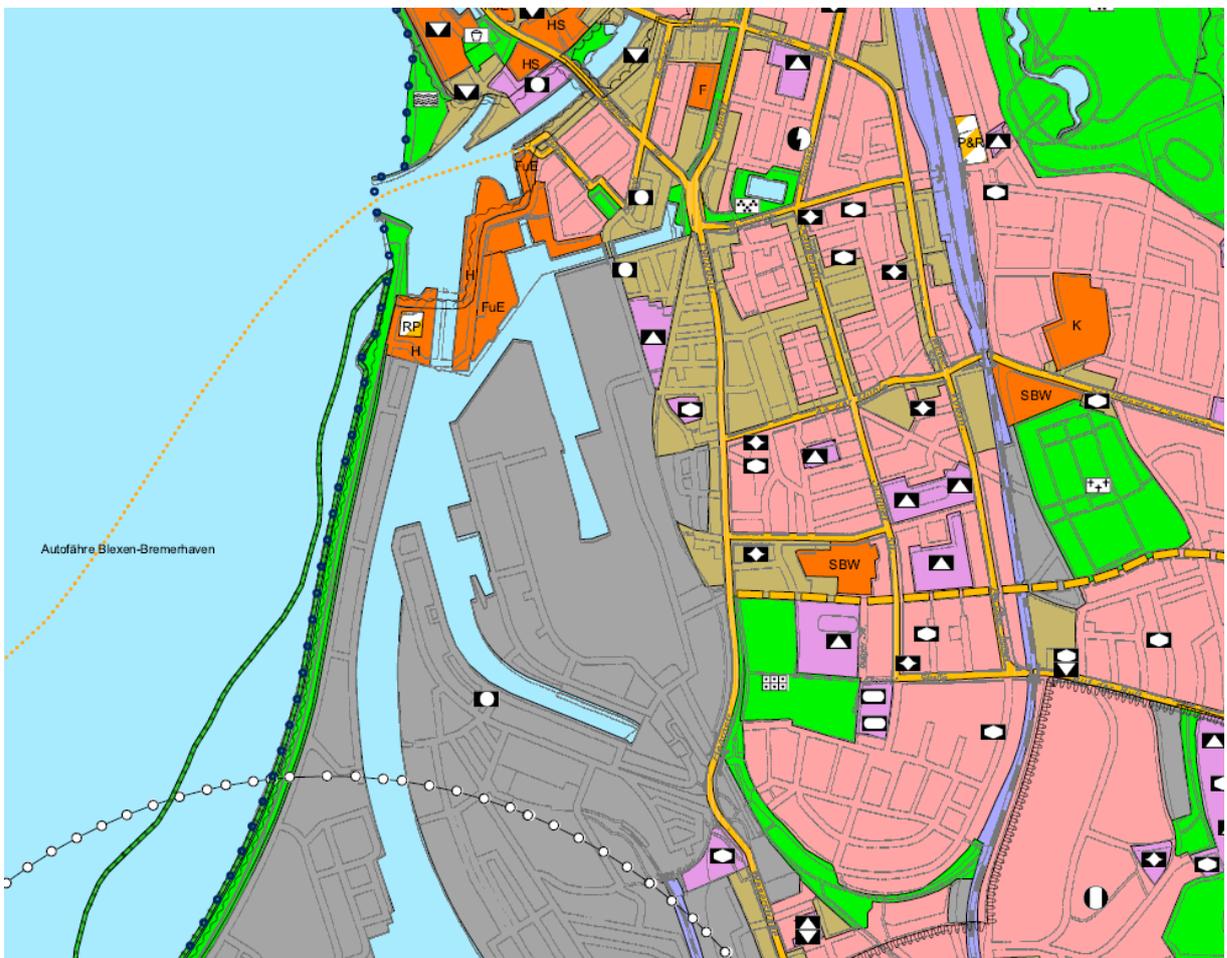


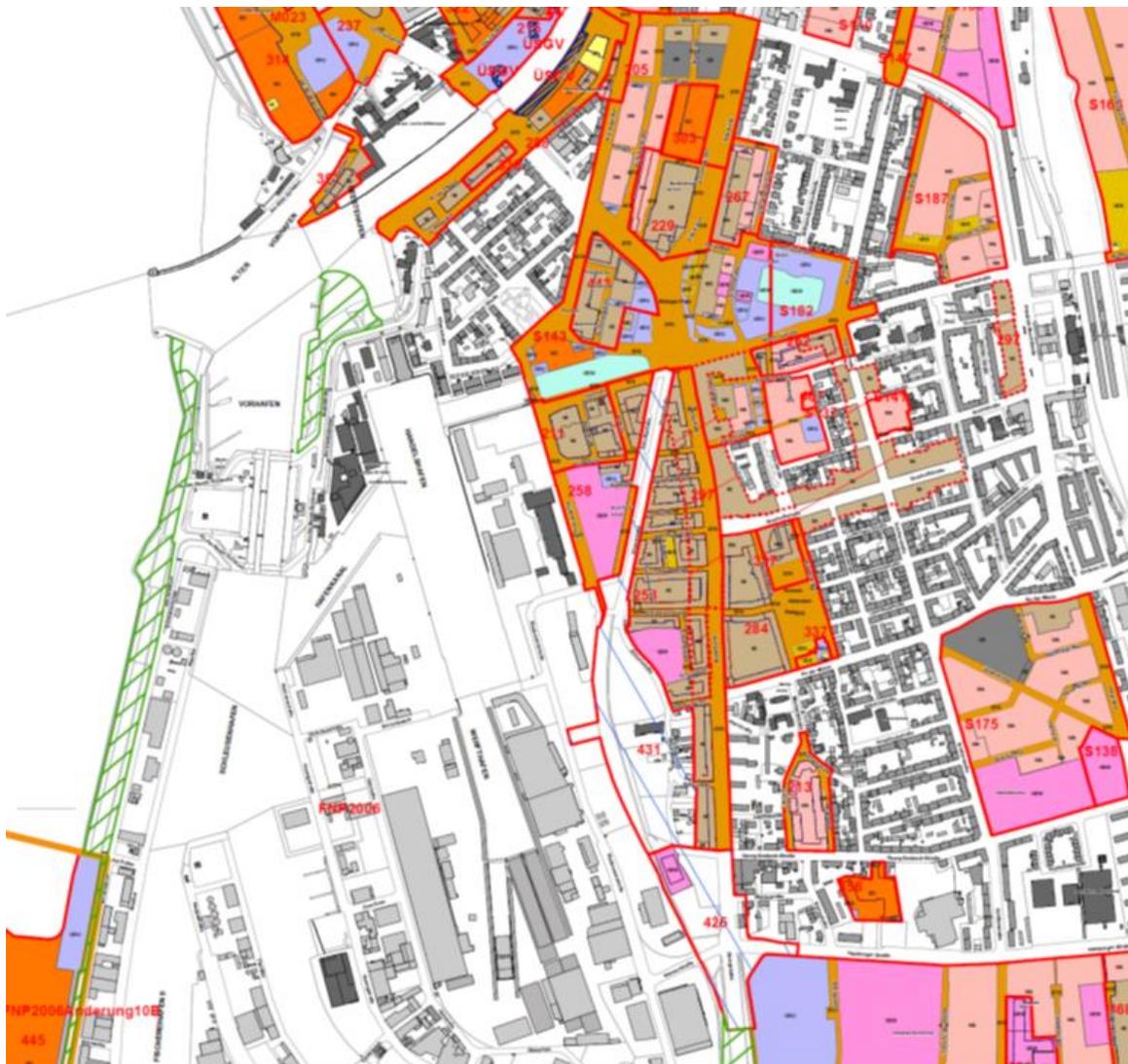
Abb. Stadtplanungsamt 61/2

Grünflächen beinhalten den Berliner Platz und die Freiflächen am Querkanal westlich des Elbinger Platzes. Sämtliche im Gebiet befindliche Hafenanlagen, Kanäle und Flüsse – Geeste, Geestehafen, Hafen-, Haupt- und Querkanal, Handels- und Werfthafen sowie Fischereihafen I – sind als

Wasserflächen dargestellt. Der Fähranleger am westlichen Ende der Bülowstraße (B 212) mit der Route der Weserfähre Bremerhaven – Blexen – ist nachrichtlich übernommen. Damit korrespondierend sind die Schutzeinrichtungen und Deiche An der Geeste bzw. an der Bussestraße als Anlagen für den Hochwasserschutz ebenfalls nachrichtlich dargestellt.

## 5. Bebauungsplan

Für das Plangebiet gibt es nur in Teilbereichen, die den Stadtteil Geestemünde betreffen, Bebauungspläne (vgl. nachfolgende Abb.). Diese regeln im Wesentlichen die bestehenden Gemeinbedarfseinrichtungen Schule, Sozialen bzw. Kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen (Kita und Moschee), Straßenverkehrsflächen, Wasserflächen und einen Teil des bestehenden Siedlungsgebietes, das als Misch- bzw. Kerngebiet ausgewiesen ist. Ferner sind das Areal des Weser-Yacht-Clubs als Sondergebiet und Teilflächen am Quer- und Hauptkanal bzw. neben der Gorch-Fock-Schule als öffentliche Grünflächen festgesetzt.



Link zum B-Plan:

[https://weboffice.bremerhaven.de/WebOffice\\_Gast/synserver?project=Stadtplan&client=core&language=de&view=Bauleitplanung&query\\_preset=Bauleitplanung&X=472470&Y=5932530&scale=10000&client\\_app\\_referer=bremerhaven\\_de](https://weboffice.bremerhaven.de/WebOffice_Gast/synserver?project=Stadtplan&client=core&language=de&view=Bauleitplanung&query_preset=Bauleitplanung&X=472470&Y=5932530&scale=10000&client_app_referer=bremerhaven_de)

Für einen Großteil des Gesamtareals inklusive des Fischereihafens I gibt es keinen Bebauungsplan. Die Nutzung wird bisher nur auf Grundlage des Flächennutzungsplanes und somit nach § 34 BauGB (Im-Zusammenhang-bebauter-Ortsteil) beurteilt.

Für den nördlichen Teilbereich der ehemaligen Schichau-Seebeck-Werft (Verwaltungsgebäude) wurde ein Aufstellungsbeschluss für einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan gefasst. Für das Areal der nachfolgend benannten Rahmenplanung (vgl. Pkt. 6) soll im Dezember 2019 ein Aufstellungsbeschluss vorbereitet werden.

## 6. Rahmenplanung Eingang Geestemünde / Werftquartier

In Folge des Erwerbs und Abrisses der brandgeschädigten Eckbebauung Georg-Seebeck-Straße / Georgstraße und des südlichen Solitärs Georgstraße 126 soll das im Eingangsbereich von Geestemünde und zum Werftquartier gelegene Areal städtebaulich neu geordnet werden. Vorgesehen ist, an diesem Standort den Neubau des Geestemünder Polizeireviers zu realisieren.

Ein erster Entwurf der städtebaulichen Rahmenplanung sieht im Knotenpunkt Nansenstraße / Georgstraße einen mindestens V-geschossigen Neubau vor, der sich winkelartig um einen Platz gruppiert und zu diesem öffnet. Der nördliche Gebäudeteil folgt der Georgstraße bis auf Höhe der Weidestraße. Dieser Gebäudekomplex soll sowohl das neue Polizeirevier als auch separate Büros beinhalten.

Auf dem nördlichen Grundstücksbereich wird ebenfalls straßenbegleitend eine u-förmige Eckbebauung positioniert, die den Straßenraum zur Georg- und Georg-Seebeck-Straße fasst und 5 Vollgeschosse aufweist. Hier sollen neben Gewerbeeinheiten im Erd- und ggf. im 1. Obergeschoss vorwiegend Wohnungen angeordnet werden. In Verlängerung der Weidestraße ist zwischen den Baukörpern eine Wegeverbindung zur westlich verlaufenden Geh- und Radwegachse vorgesehen. Die straßenabgewandten Grundstücksbereiche dienen der Errichtung von Nebenanlagen und sollen nach Möglichkeit als begrünte Innenhöfe entwickelt werden. Insofern bedarf die Stellplatzproblematik einer weitergehenden Betrachtung.



Abb. Lageplan Studie Boege Linder K2

## STADTRÄUMLICHER KONTEXT

### 1. Stadtteil Geestemünde

Mit ihren 5 Ortsteilen und rd. 32.900 Einwohnern (St.: 2018) ist Geestemünde der am dichtesten besiedelte Stadtteil der Seestadt. Flächenmäßig (10,98 km<sup>2</sup>) rangiert Geestemünde hinter den Stadtteilen Fischereihafen (24,94 km<sup>2</sup>), Lehe und Weddewarden. Direkt südlich der Geeste gelegen erstreckt sich der Stadtteil bis zum Vieländer Weg. Im Osten bilden die Autobahn und im Westen der Fischereihafen I die räumlichen Grenzen. Geestemünde liegt etwa mittig im Stadtgebiet und wird in Nord-Süd-Richtung ebenfalls mittig von der Eisenbahntrasse Bremen-Cuxhaven gequert. Während im westlichen Teil Geestemündes vorwiegend verdichtete Siedlungsbereiche mit ihren mehrgeschossigen Blockrandstrukturen zu finden sind, ist das östlich der Bahn gelegene Areal von aufgelockerten Baustrukturen, z.T. mit Zeilenbauten, geprägt. Hier finden sich auch wesentliche Grünanlagen der Stadt wie der Bürgerpark mit seinen anschließenden Sportanlagen, Friedhof, Kleingartenanlagen, Wasserwerkswald etc.. Nahe der Autobahn und entlang der Bahn sind zudem Gewerbegebiete angesiedelt.

Der west- und nördliche Teil Geestemündes ist von Wasserlagen gekennzeichnet. Neben der Wasserstraße Geeste bilden Haupt- und Querkanal sowie der Holzhafen markante Wasserzüge mit z.T. unverkennbarer Aufenthaltsqualität. Diese reichen bis in den verdichteten Siedlungsbereich hinein. Im Osten sind die Wasserzüge Bestandteil des Landschaftsraumes. Im Westen von Geestemünde verläuft zudem die 4-streifige Georgstraße als Teil einer autobahnparallelen innerstädtischen Hauptverkehrsachse.

Das Wettbewerbsgebiet liegt am westlichen Rand Geestemündes und erfasst hier Teilbereiche der verdichteten Siedlungsareale von Geestendorf und Geestemünde-Nord. Nur ca. 1 km östlich befindet sich der Hauptbahnhof. Zum Stadtteilzentrum Geestemünde bestehen nur ca. 200 m Distanz. In gleicher Weise liegen die Oberschulen Humboldtschule und Immanuel-Kant-Schule in nur rd. 500 m bzw. 250 m Entfernung.

### 2. Stadtteil Mitte / Innenstadt

Die Innenstadt, der Stadtteil Mitte, liegt direkt nördlich des Wettbewerbsgebietes zwischen Geeste und Weser. Sie wurde im II. Weltkrieg nahezu vollständig zerstört. Nur einzelne Gebäude wie die Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche sind erhalten geblieben. Mit dem Rahmenplan Gesamtstadt Bremerhaven-Morgen entwickelte Ernst May 1962 einen multifunktionalen Zentrumsbereich als neue Stadtmitte, der sich Anfang der 1970er Jahre in einem städtebaulichen Ideenwettbewerb manifestierte. Die Konzeption folgt dem städtebaulichen Leitbild der ausgehenden 1960er Jahre mit einem die City-Peripherie markierenden Ring aus punktförmigen Hochhäusern und einer auf Fernwirkung ausgelegten städtebaulichen Dominante, der übersteigerten Mitte in Form des Columbus-Centers. Dieser viel zu groß geratene Maßstab des bis 88 m hohen Centers findet seine Fortsetzung in der zwischen Altem Hafen und Center verlaufenden sechs-streifigen Columbusstraße, die als Sinnbild für die (Fehl-)Planung der autogerechten Stadt steht. Der lange, weithin sichtbare Riegel des Columbus-Centers schirmt die Stadtmitte komplett vom Wasser ab.

Gleichwohl bietet die Innenstadt mit ihren zahlreichen Einzelhandelsnutzungen, kulturellen, touristischen, Bildungs- und Wissenschaftseinrichtungen, der Gastronomie, den integrierten Wohnungen, ihrer Lage an der Weser mit dem großartigen Blick Richtung Nordsee eine Vielzahl an Attraktionen und insofern ein Alleinstellungsmerkmal. Die in den letzten Jahrzehnten erfolgte städtebauliche Neuordnung am Alten und Neuen Hafen, insbesondere durch die Havenwelten, die

Errichtung des Hochschulcampus, des Kunstmuseums u.a.m. haben dazu geführt, dass der Stadtteil Mitte eine wichtige Magnetfunktion in der Stadt und der Region einnimmt. Daher lässt sich konstatieren: östlich des Riegels Columbus-Center liegen die Innenstadt, die große Kirche, die Hochschule, das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, das Stadttheater, das Kunstmuseum, westlich das Areal der Havenwelten mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, dem Klimahaus, dem Auswandererhaus, dem Zoo am Meer, der Deich, die Weser, der Strand, die Traditionsschiffe und die ältesten Hafenbecken der Stadt. Im Stadtteil Mitte wohnen rd. 12.600 EinwohnerInnen (St.: 2018).

Perspektivisch ist vorgesehen, brachliegende Areale im direkten Umfeld der Fußgängerzone bzw. im Bereich der Keilstraße einer städtebaulichen Neuordnung und insofern Aufwertung als innerstädtischer Bereich zuzuführen. In diesem Zusammenhang soll auch die dringend notwendige ebenerdige Anbindung zwischen Fußgängerzone und Havenwelten initiiert werden.

### **3. Stadtteil Wulsdorf**

Der im Süden der Seestadt gelegene Stadtteil Wulsdorf weist mit seinen 2 Ortschaften eine hinter der Innenstadt rangierende Einwohnerzahl auf (rd. 10.900, St.: 2018). Westlich der Autobahn gelegen wird das Areal sowohl von den Gleisanlagen (Bahnstrecke Cuxhaven-Bremen) bzw. dem Industriegleis des Fischereihafens begrenzt. Im Süden verläuft sowohl die Landesgrenze zu Niedersachsen, als auch zur Nachbargemeinde Loxstedt. Wulsdorfs Entwicklung ist eng mit der Expansion des Geestemünder Hafens und den damit einhergehenden Industriesiedlungen geprägt. Die Arbeiter aus dem benachbarten Hafen fanden hier preiswerten Baugrund und der Ort wuchs kontinuierlich. Es entstanden Netzmachereien, Eis-, Dosen-, Hanf-, Seilfabriken und eine Brauerei. Diese günstigen Entwicklungen sind auf die Lage des Stadtteils und seine gute Verkehrserschließung entlang der ehemaligen Chaussee, der heutigen Weserstraße, zurückzuführen. Zudem bescherte die Bahnstrecke (ehemals Bremen - Geestemünde) dem Stadtteil einen eigenen Bahnhof.

Mit Ausnahme einzelner Hochhäuser und Zeilenbauten bzw. singulärer Straßenzüge im Norden mit II- bis max. V-geschossigen Blockrändern weist der Stadtteil eher aufgelockerte Siedlungsstrukturen auf. Aufgrund der im Gewerbegebiet Bohmsiel in den letzten 15 Jahren erfolgten Ansiedlung von Lebensmitteleinzelhandel erlebte das nahegelegene Stadtteilzentrum Wulsdorf einen deutlichen Abwärtstrend. Mit der Umsteuerung in der Einzelhandelsentwicklung zugunsten der Zentralen Versorgungsbereiche wird in den nächsten Jahren eine Revitalisierung der Wulsdorfer Mitte als Nahversorgungszentrum angestrebt. Im Rahmen einer integrierten Planung soll das Areal am Knotenpunkt Weserstraße und Lindenallee umgestaltet und mehrgeschossig bebaut werden, um hier Nahversorgung / ggf. Gastronomie und Wohnen anzusiedeln sowie attraktive Plätze und Freiräume geschaffen werden. Ferner sollen die Weserstraße stadtverträglich umgebaut, entlang des Industriegleises eine Radachse zum Fischereihafen / Innenstadt, eine Verkehrsanbindung an den Fischereihafen und insgesamt die Nahmobilität gestärkt werden. In diesem Kontext steht die städtebauliche Neuordnung des ehemaligen Warrings-Geländes, wo korrespondierende Nahversorgung sowie seniorengerechtes Wohnen entwickelt wurden und das Quartier am Warrings-Park entstehen soll.

### **4. Stadtteil Fischereihafen**

Der Fischereihafen befindet sich im Besitz des Landes Bremen und wird von der landeseigenen Fischereibetriebsgesellschaft FBG verwaltet. Etwa 9.000 Beschäftigte arbeiten in einem der wichtigsten Gewerbe- / Industriegebiete Bremerhavens. Dieses erstreckt sich über 450 ha Land- und

150 ha Wasserfläche und bildet einen eigenen Stadtteil. In den letzten Jahrzehnten wurde der Fischereihafen von einem herkömmlichen Fischumschlags- und -verarbeitungsplatz zu einem modernen Nahrungs- und Genussmittelzentrum sowie zu einem Industriehafen mit einem vielfältigen Gewerbegebiet, das auch andere Wirtschaftszweige als Nahrungsmittel beinhaltet, entwickelt. Da in der Vergangenheit bereits diverse historische Zeugnisse des Fischereihafens zurückgebaut und beseitigt wurden, gilt es künftig, die noch verbliebenen charakteristischen Anlagen zu erhalten und in die neue Quartiersentwicklung einzubeziehen.

**Fazit:** Die dargestellten Lagevorteile und damit verbundenen Herausforderungen sind im Wettbewerb durch attraktive Verbindungen für Nahmobilität adäquat zu würdigen. Dies beinhaltet klappbare Brücken für Fußgänger und Radfahrer über die schiffbaren Hafenbecken / Flüsse.

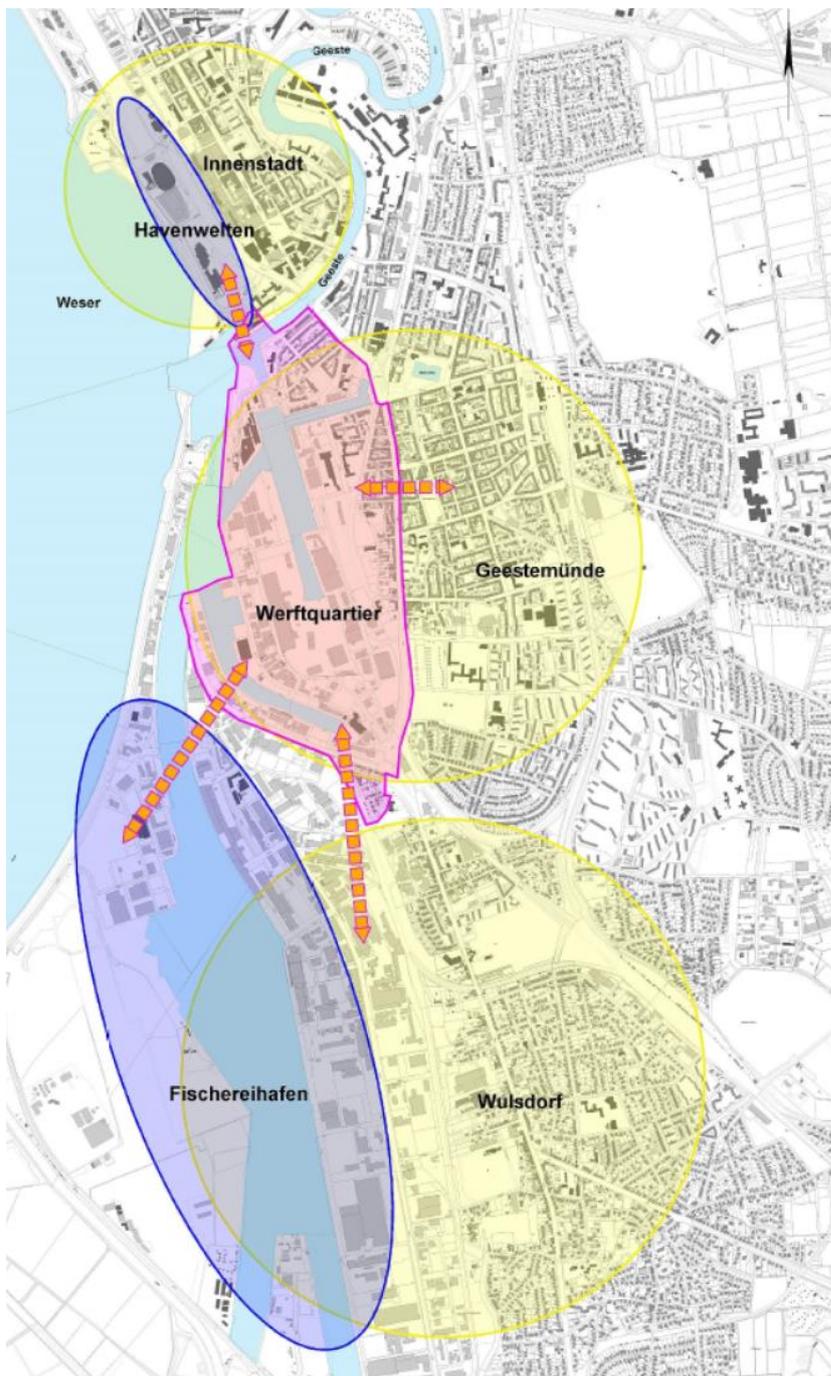


Abb. Stadtplanungsamt 61/3

# STECKBRIEF DES PLANGEBIETS

## Vorbemerkungen

### Lage, Größe und Abgrenzung

Das Plangebiet erstreckt sich vom Alten Vorhafen im Norden, der die Grenze zur südlichen Innenstadt darstellt, bis zum Stadtteil Wulsdorf im Süden. Im Osten markieren die 4- bis 6-streifigen Hauptverkehrsstraßen Columbus- und Georgstraße sowie der Verkehrsknotenpunkt Elbinger Platz und im Westen Vor- und Schleusenhafen mit der Doppelschleuse die räumlichen Grenzen. Das rd. 140 ha große Areal beinhaltet den westlichen Siedlungsrand des Stadtteils Geestemünde, die von Hafenanlagen bzw. der Geeste gerahmten Geestemünder Quartiere bzw. Landzungen sowie den nördlichen Teil des direkt anschließenden Fischereihafens (Fischereihafen I).

### Eigentumsverhältnisse

Hoheitlich gehört das gesamte Gebiet zur Stadt Bremerhaven, die planerische Zuständigkeit liegt beim Dezernat II (Stadtplanungsamt). Eigentumsrechtlich ist zu unterscheiden zwischen Flächen der Stadt Bremerhaven und zahlreicher Privateigentümer/-innen zwischen Georgstraße und Riedemannstraße, Flächen im Eigentum der Besitzgesellschaft SSW (Petram / Ehlerding), Flächen im Eigentum des Landes entlang des Fischereihafens I und im Bereich der Klußmannstraße, vertreten durch die FBG und bremenports (wasserseitige Anlagen und Flächen). Teils sind die Flächen im Wege des Erbbaurechtes an gewerbliche NutzerInnen vergeben, teils befinden sich die Flächen im Privateigentum (gewerbliche oder wohnbauliche Nutzung).

Für das Werftquartier ist am 3. Oktober 2019 das Vorkaufsortsgesetz „Werftquartier“ in Kraft getreten.



Abb. Architekten und Gutachter Wiedenroth

## 1. Berliner Platz zwischen Geeste- und Yachthafen

Zwischen der Geestemündung und Yachthafen liegt das gewachsene Quartier um den Berliner Platz, der frühere Geestemünder Altmarkt, der die zentrale Grünfläche in diesem Quartier darstellt. Hier befindet sich auch die viel befahrene Zufahrt (Bundesstraße 212) von der Columbusstraße/Borriesstraße zum Fähranleger Nordenham (Blexen)-Bremerhaven. Das gewachsene Stadtgebiet mit Blockrandbebauung ist vorwiegend mit 3-4 geschossigen Wohngebäuden bebaut und in den Erdgeschossen z.T. gewerblich genutzt.

Neubauten der jüngeren Zeit sind die Wohngebäude am Nordufer des Yachthafens (Grube+Grube Architekten) und die AOK-Hauptgeschäftsstelle an der Columbusstraße (Architekt Max Dudler). Durch das Projekt „Geestemünde geht zum Wasser“ wurden Promenaden angelegt, die eine Verbindung zum Deich und dessen Erholungsflächen verbessert haben.

Die Borriesstraße ist bis zur Brücke Klußmannstraße in einem sehr schlechten Zustand, zudem überdimensioniert. Der kahle überbreite Verkehrsraum der Columbusstraße und der parallel verlaufenden Wilhelmshavener Straße prägen den Quartiersrand auf der Ostseite. Der Berliner Platz liegt inselartig im Gebiet. Es fehlt an Eingrünung und Aufenthaltsqualität.



## 2. Quartier Georg-, Ulmen-, Ellhornstraße

Der Ortsteil Geestemünde mit seiner kleinteiligen Parzellierung und vorwiegenden Wohnbebauung (4- bis 5-geschossig) wächst hier noch ein Stück in die Hafengebiete bis an die Ulmen- und Ellhornstraße heran. Wichtige Ost-West-Straßen aus dem Ortsteil Geestemünde wie die Bismarckstraße am Holzhafen, die Grashoffstraße, An der Mühle und die Georg-Seebeck-Straße verbinden den Hauptbahnhof mit dem Werftenquartier.

Eine Vielzahl kleinerer Straßen stellen weitere Verbindungsmöglichkeiten im Quartier dar. Die Georgstraße als wichtige Nord-Süd-Verbindung ist zurzeit vierstreifig ausgebaut und beeinträchtigt diese Verbindungsfunktionen deutlich. Die überwiegend gewerblich genutzten Erdgeschosszonen der Wohnbauten weisen diverse Leerstände auf.

Der Siedlungsrand – besonders an der Ellhornstraße - ist hier ungeordnet, viele Nebengebäude wie Garagen führen zu einem heterogenen Eindruck. Die Gebäuderückseiten weisen deutliche Gestaltungsmängel / Sanierungsbedarfe auf. Vereinzelt Grundstücke sind unbebaut.

Mit Ausnahme der Ulmen- und Ellhornstraße fehlt es an Begrünung und Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen. Die Verkehrsanlagen sind auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet.



## 3. Quartier Klußmannstraße

Dieses Viertel ist ein gewachsenes Quartier vom Ortsteil Geestemünde zwischen der Kaistraße, Ulmenstraße und Klußmannstraße. Markant sind der dominante Altbau des Polizeireviere Geestemünde, das alte Hauptzollamt (beide denkmalgeschützt) und die Gorch Fock Schule.



Auf der anderen Seite der Klußmannstraße befinden sich gewerbliche Gebäude unterschiedlicher Größe und Bauzeit. Die alten Backsteinhallen (ehem. Geestemünder Güterbahnhof) sowie das Nordseegebäude sind als erhaltenswerte Gebäude bzw. als noch zu unter Schutz stellende Gebäude eingestuft. Die Polizei wird in einen Neubau verlagert (siehe Punkt 6 Seite 19).



Das Quartier ist durch seine Wasserlage an Hauptkanal / Yachthafen und Handelshafen geprägt. Durch das Projekt „Geestemünde geht zum Wasser“ wurde ein Teil der bislang abgeschotteten Uferkanten als Promenade und Grünfläche angelegt. Ferner sind ein Anleger für Sportboote entstanden und neue Platzgestaltungen der Kreuzung Ulmenstraße / Kaistraße realisiert worden (vgl. Punkt 2 Seite 12). Ein Ausbau der Kaistraße als Promenade ist projektiert, der Ausbau ab 2020 / 2021 vorgesehen (siehe Abbildung Seite 16).

Die beiden Uferseiten des Hauptkanals / Yachthafens und zugehörigen Erschließungsanlagen – Borriesstraße werden durch die denkmalgeschützte Drehbrücke Klußmannbrücke miteinander verbunden. Mit ihrer Position zwischen Borriesstraße auf der Nordseite und Klußmannstraße auf der Südseite fungiert sie als schmale Erschließungsachse zwischen beiden Quartieren. Im Rahmen des Projektes „Geestemünde geht zum Wasser“ ist eine Illumination der Brücke vorgesehen.

Gegenüber der Neubebauung am Hauptkanal wird das neue Technikum des Alfred-Wegener-Institutes entstehen. Der direkt westlich am Handelshafen befindliche Altbau wird für temporäres Wohnen für Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler hergerichtet. Damit wird der nördliche Teil des

brachliegenden Nordsee-Areals einer städtebaulichen Neuordnung als Standort für Wissenschaft und Forschung durch das Alfred-Wegener-Institut (2. Standort) zugeführt.



Rendering der Architekten Kister Scheithauer Gross

#### 4. Brache Ellhornstraße

Die Fläche zwischen Geh- und Radweg und Ellhornstraße ist im Wesentlichen unbebaut. Der nördliche Teil trägt den Namen Brache Ellhornstraße. Diese Brache wird sowohl von der Bevölkerung als auch vom Gartenbauamt und der Naturschutzbehörde als wichtige zu erhaltende Fläche eingestuft (siehe Anlage Grünstrukturen). Südlich anschließend ist die Krippe Ellhornstraße platziert. Nachfolgend finden sich weitere Grünstrukturen bis auf Höhe der Georg-Seebeck-Straße.



Der südöstliche Bereich ist z.T. durch die Moschee des Vereins der Islamischen Union in Bremerhaven baulich vorgeprägt. Das übrige Areal wurde unlängst freigeräumt und wird aktuell als städtischer Eingangsbereich nach Geestemünde und ins Werftquartier städtebaulich neu geordnet (vgl. Punkt 6 Seite 19).

Die das Gebiet etwa mittig querende Radwegverbindung stellt ein wichtiges Teilstück der geplanten Nord-Süd-Verbindung dar.



Der westliche Abschnitt zwischen Radwegverbindung und Riedemannstraße wird gewerblich genutzt bzw. ist brachliegend. Unmittelbar im Süden an der Nansenstraße findet sich ein Fastfood-Restaurant und nachfolgend Gewerbegebäude. Ein weiteres Grundstück wurde mittlerweile als gewerbliche Erweiterungsfläche verkauft.



Insgesamt gesehen fungiert das Bau Feld 4 bislang als Abstandsfläche zwischen dem Geestemünder Siedlungsgebiet und der z.T. aufgegebenen Werftnutzung im Fischereihafen. Mit seinen großflächigen Brachflächen vermittelt es den Eindruck eines „Niemandlandes“.

## 5. Nansenstraße/Unter der Rampe

Begrenzt von der Georgstraße, Nansenstraße und Ostrampe liegt ein heterogenes Bau Feld mit unterschiedlichen Gewerbebauten zwischen Neubauten wie Elements und Altbauten wie einer Flohmarkthalle.

Aufgrund der Höhensituation, die Georgstraße steigt im Abschnitt zwischen Nansenstraße und Ostrampe deutlich an, fungiert die Straße Unter der Rampe als Verbindung zum östlichen Siedlungsbereich Geestemündes und unterquert hier die Georgstraße.



Ursächlich für diese örtlichen Gegebenheiten sind die ehemaligen Gleisanlagen des Fischereihafens, die die Flächen 4 und 5 sowie teilweise 2 beanspruchten (vgl. Abb. Geestemünder Häfen (1900) Seite 10).

#### 4. Quartier Delphinstraße/Hoheweg

Baufeld 6 liegt an der Kreuzung Georgstraße, Ostrampe und Hoebelstraße. Als kleine Enklave zeigt sich ein überschaubares, in sich geschlossenes Gebiet mit im Sinne des Denkmalschutzes erhaltenswerter Bebauung (ehemalige Betriebswohnungen).



Aufgrund des Höhenversprungs, der rückseitigen Lage, seiner überschaubaren Größe und in sich geschlossenen Struktur weist das Areal zwischen Hoheweg und Eichstraße eine hohe Wohnqualität auf. Eingestreute gewerbliche Strukturen sind aufgrund ihrer Kleinteiligkeit und Position nahe dem Eingangsbereich gebietsverträglich und integraler Bestandteil dieser Enklave. Analog der Straße Unter der Rampe fungiert die Nordseestraße an ihrem östlichen Ende als Unterquerung der Hauptverkehrsstraße Weserstraße und als Anbindung an den südlichen Stadtteil Wulsdorf. Die Eichstraße ist eine ehemalige Fuß- und Radwegverbindung zum Fischereihafen. Sie ist abgesperrt und soll im Zuge der geplanten Radwegachse nach Wulsdorf wieder ertüchtigt und geöffnet werden. Ihre Grünstrukturen sind ortsbildprägend.

Die Hoebelstraße ist aus Richtung Norden die Hauptzufahrt zum Fischereihafen. Sie ist überdimensioniert und kahl.

## 5. Schaufenster Fischereihafen



Der Stadtteil wird wirtschaftlich geprägt durch die Fisch- und Lebensmittelindustrie sowie durch eine Werft. In den letzten Jahren hat sich eine bedeutende Industrie für Windparks und Offshorebauwerke etabliert. In den Anfängen des Fischereihafens wurde der Fisch direkt von Bord der Fischereischiffe an die Händler verkauft – oft waren die Reeder der Fischereischiffe auch Händler. Im Verlauf seiner mehr als 100-jährigen Geschichte entwickelte sich der Fischereihafen dann, ausgehend vom heutigen touristischen Areal Schaufenster Fischereihafen, immer weiter. Um den rasant steigenden Wasserbedarf des Fischereihafens zu decken, wurde 1927 der Wohnwasserturm in Wulsdorf gebaut.

Die erste Fischauktion fand am 13. Juni 1888 statt. Sie war das einzige Mittel, um Preisabsprachen unter den Fischfängern und den Fischhändlern zu unterbinden. Die Auktionatoren waren wegen ihrer zwar kaum verständlichen, aber rasanten Sprechweise ein Besuchermagnet in den frühesten Morgenstunden. Früher wurde im Fischereihafen Frischfisch umgeschlagen; heute werden überwiegend Frostfische angeliefert. Aus dem Umschlag entstanden ist die Lebensmittelverarbeitung als ein starker Zweig der Lebensmittelindustrie mit Schwerpunkt in der Verarbeitung von Fisch und Tiefkühlkost (Fisch, Gemüse, Fertiggerichte).

Große Betriebe in der Lebensmittelindustrie sind Frozen Fish International (Iglo), Frosta und das Unternehmen Deutsche See. Kleine und mittelständische Betriebe des Fischhandels und der Logistik sind weniger zahlreich als früher, verarbeiten, lagern und transportieren aber immer noch einen sehr großen Teil der in Deutschland konsumierten Fischprodukte in den Bereichen Frischfisch, Marinaden und Räucherfisch. Von den Werften hat sich der SSW Schichau Seebeck Shipyard erhalten; er ist spezialisiert auf Umbauten, Sektionsbau und Neubau kleiner Containerschiffe. Beträchtliche Bedeutung haben Tourismus und Gastronomie.

Weithin bekannt sind das Fischereihafen-Restaurant Natusch und das Comfort-Hotel im Schaufenster Fischereihafen. Die maritime Erlebniswelt Schaufenster Fischereihafen mit einer ehemaligen Fischpackhalle, mit Restaurants, Hafenkneipen, Geschäften und Theater im Fischbahnhof, wurde um Hotelneubauten ergänzt und ist heute ein lebhafter und stark besuchter Ort.

Nachdem sich die ursprüngliche Nutzung des Fischereihafens I immer weiter in Richtung Süden um die Auktionshalle X verlagert hatte, wurde das Schaufenster Fischereihafen in der authentischen Umgebung des Fischereihafens I auf ca. 12 Hektar in 5 Stufen realisiert. Am 11. Juli 1992 wurde das Schaufenster Fischereihafen nach erfolgreicher Sanierung der Halle IV durch die FBG offiziell eröffnet.

Im Schaufenster Fischereihafen gibt es eine ganze Reihe von Fischrestaurants und maritimem Einzelhandel mit Blick auf Schiffe. Der Name „Schaufenster Fischereihafen“ rührt daher, dass man bei der Verarbeitung von Fisch (z. B. beim Räuchern) durch ein Schaufenster zusehen und den Fisch dort auch kaufen kann. In der weiteren Entwicklung wurde dann 1995 das Comfort Hotel eröffnet. Das Veranstaltungszentrum der FBG, der Fischbahnhof, mit dem hier beheimateten TiF, dem Seefischkochstudio und seinerzeit auch der Ausstellung Atlanticum mit integriertem Meerwasseraquarium, wurde im Jahr 1996 umgesetzt. Weitere Entwicklungsstufen folgten bis heute. Aktuell wird der Fischbahnhof nachhaltig attraktiviert.

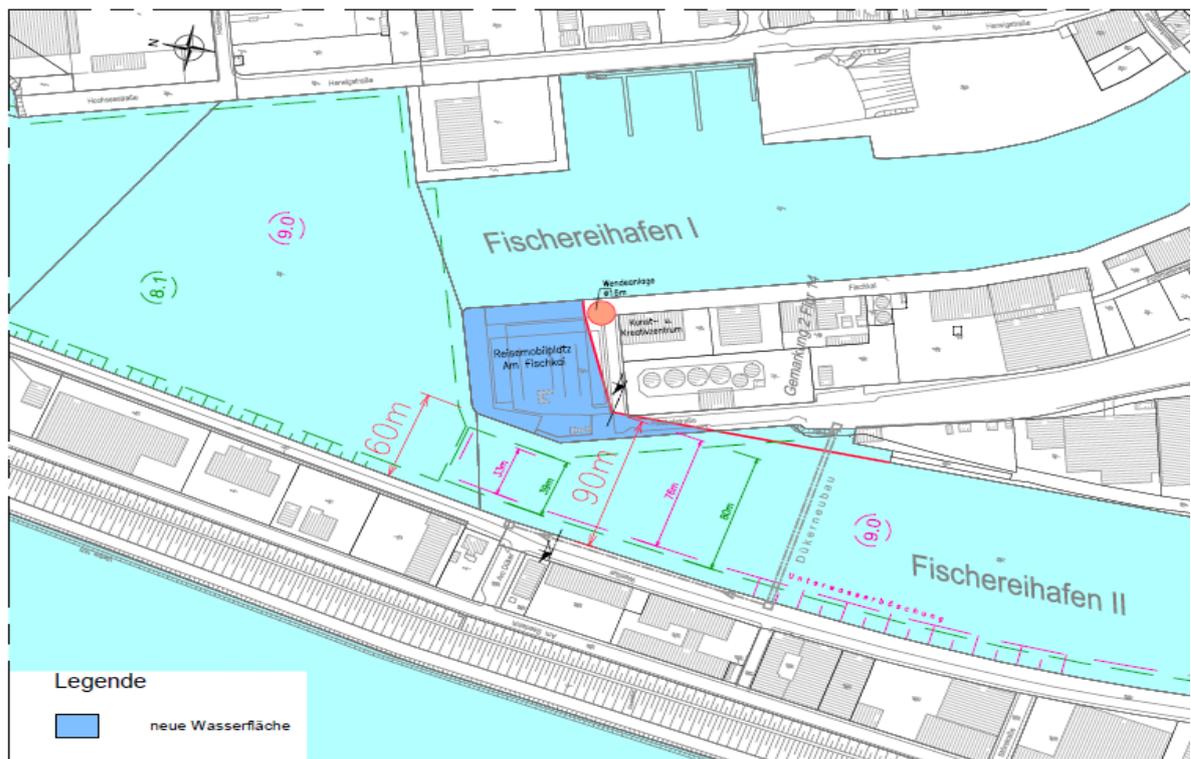
Im Kontext der Bremerhavener Veranstaltungsorte verfügt der Fischbahnhof als das Veranstaltungszentrum innerhalb des Schaufensters Fischereihafen durch seine kapazitative und inhaltliche Ausrichtung über eine hohe Alleinstellung und ist damit ein wichtiges Kernangebot am Standort. Durch den Umbau des Seefischkochstudios konnten deren Publikumsbereiche seit 2014 sehr viel besser als bisher bei Bedarf der Veranstaltungsfläche zugeschlagen werden. Dem Seefischkochstudio hat sich mit dieser Konstellation die Möglichkeit geboten, über seine eigentliche Zielgruppe hinaus generische Fischwerbung in sehr viel größerem Umfang zu betreiben und die Fischkompetenz Bremerhavens überregional zu dokumentieren. Die auch überregionalen Teilnehmer hochkarätiger Veranstaltungen können auf diesem Wege für das Lebensmittel „Fisch“ begeistert werden. Im Zuge der bereits abgeschlossenen Bauabschnitte wurden die quantitativen Kapazitäten der Nachfrage für Veranstaltungen seitdem erheblich gesteigert.

Aktuell werden eine nachhaltige Verbesserung der multifunktionalen Nutzbarkeit sowie die Optimierung der Eingangssituation durchgeführt. Hierfür wird die Veranstaltungsfläche nochmal vergrößert, das Café wird in der Mitte der Fassade neu in Szene gesetzt, die im Fischbahnhof befindliche Ausstellung zu Fischereiwelten wird attraktiviert und das in der Region sehr beliebte TiF erhält in diesem Rahmen eine neue Eingangssituation und ein neues Foyer. Das Schaufenster Fischereihafen bildet aktuell die Schnittstelle zwischen dem vitalen Gewerbegebiet Fischereihafen und den Wohngebieten Bremerhavens und verkörpert hochwertig eine der wirtschaftlichen Säulen Bremerhavens, der Fischwirtschaft. Durch das Schaufenster Fischereihafen wurde sehr erfolgreich erstmals Urbanität in das Gewerbegebiet Fischereihafen getragen. Auf dem Platz vor dem Forum und auf dem Parkplatz finden regelmäßige Veranstaltungen und Konzerte statt, das Hafenbecken ist mit Museumsschiffen belegt.



## 6. Hoebelstraße Westufer Fischereihafen

Nach dem Neubau des Hotels Best Western als Schlusspunkt Schaufenster Fischereihafen entwickelt sich zwischen der Hoebelstraße und der Spundwand zum Hafenbecken ein durchmischtes Gewerbegebiet. Am Kopf der Halbinsel befindet sich zurzeit ein Stellplatz für Wohnmobile.



Lageplan

Mittelfristig soll dieser Hafenkopf zugunsten einer breiteren Zufahrt in den südlichen Fischereihafen verkleinert werden. Das Quartier bildet mit dem Albert-Pust-Platz eine wichtige Verbindung zwischen dem Hafenbecken und den angrenzenden Packhallen IV und V (Restaurants, Theater etc.) und dem ehemaligen Seemannsheim. Eine Brücke über das Hafenbecken wurde in der Vergangenheit diskutiert.

Aufgrund des am nördlichen Ende der Hoebelstraße befindlichen Öltanklagers (Störfallbetrieb) soll das Areal künftig gewerblichen inkl. gastronomischer Nutzungen vorbehalten bleiben. Der Wohnmobilstellplatz wird an dieser Stelle aufgelöst.

## 7. Ostufer Fischereihafen - Oststraße

Die Oststraße führt vom Comfort-Hotel Fischereihafen bis zur Hochseestraße, dahinter befinden sich die Gewerbeflächen der Külkenhalbinsel. Markant sind die als Denkmal anerkannten, aber noch nicht unter Schutz stehenden, ehemaligen Eiswerke. Die Hallen sind derzeit nicht genutzt.

Mit dem Vorplatz und der ebenfalls als schützenswert eingestuften Eistransportleitung zur Kaje handelt es sich um eine städtebaulich wertvolle Situation.



Zum Osten ist die Raumkante bestimmt durch die große Stahlbauhalle der SSW.

Auf der Westseite Richtung Fischereihafen wird die Oststraße durch heterogene, wenig verdichtete Gewerbebauten begleitet. Auf der Westseite Richtung Fischereihafen findet man entlang der Oststraße ebenfalls heterogene Gewerbebauten.

Die Herwigstraße führt zurück zum Schaufenster Fischereihafen. Hier sind das Firmengebäude Kloska, das kleine Hafenbecken und das neue Thünen-Institut mit seinem neu angelegten Außengelände raumbestimmend.



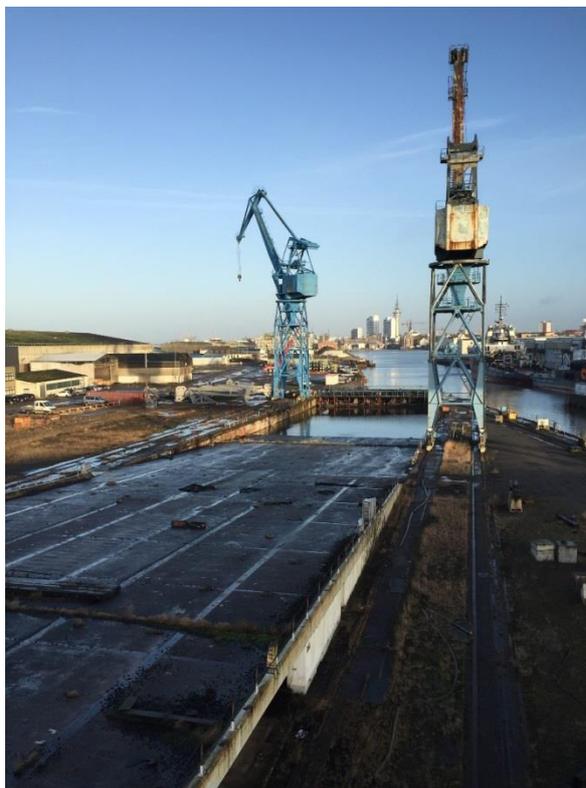
## 8. Werfthafen SSW

Die SSW Schichau Seebeck Shipyard GmbH, vor allem als Schichau Seebeckwerft oder einfach Seebeckwerft bekannt, war ein Werftbetrieb in Bremerhaven. Sie war mit 320 Mitarbeitern (2008) spezialisiert auf Umbauten, Sektionsbau und Neubau kleiner Containerschiffe. Der Betrieb wurde zum 31. Juli 2009 geschlossen. Die Geschichte der Werft ist durch mehrere Fusionen, Konkurse und Neugründungen geprägt. Letzter im Fischereihafen verbliebener Schiffsbau-Betrieb ist die zur Petram-Gruppe gehörende Bredo.

Ein markantes Gebäude ist die große Montagehalle am Kopf des Werfthafens, weniger durch die erneuerte Fassade als mehr durch den hohen Innenraum mit seinen Shedoberlichtern. Auch die Kräne sind markante Bauteile für diesen geschichtsträchtigen Ort.



Ungewöhnlich ist auch die wie ein großer Keil aus dem Gelände herausragende Helgen am Hafenkopf des Werfthafens. Von hier aus genießt man einen beeindruckenden Blick über den Handelshafen und auf die Stadtsilhouette.





Die beiden Docks, die Kräne und der Helgen werden als erhaltenswerte Elemente im Sinne des Denkmalschutzes eingestuft.

Im Westen zur Oststraße befindet sich eine langgestreckte Stahlbauhalle von beeindruckender Größe



Die auf der Ostseite gelegene Ausrüstungswerkstatt wird seitens des Investors (wie die Montagehalle) als erhaltenswert eingestuft. Die nördlich angrenzenden Gebäude sollen abgerissen werden.



## 9. Külkenhalbinsel

Die Külkenhalbinsel am Ende der Oststraße/Hochseestraße ist mit Gewerbehallen bebaut. An der Stichstraße Am Holzwerk liegen noch 2 kleinere ggf. erhaltenswerte Gebäude.



## 10. Am Handelshafen (AWI)

Die kleine Halbinsel zwischen Vorhafen, Geestemündung und Handelshafen ist über die Bussestraße an Geestemünde angebunden und über 2 Brücken der Doppelschleuse mit der Halbinsel an der Weser und der Luneplate verbunden. Dominiert wird diese Insel von der Gebäudegruppe Alfred-Wegener-Institut /Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI).

Hier haben bereits die Planungen zum Ausbau des Geestesperwerks Auswirkungen auf diesen Bereich. Der Deich wird hier verstärkt und in Richtung Liebesinsel erweitert (siehe Abschnitt 13).



NRW Christian Wolff

## 11. Liebesinsel, Geestemündung, Neues Sperrwerk

Das kleine seitliche ehemalige Hafenzufahrt zwischen Fähranleger und der sog. Liebesinsel (Grünfläche) soll zugeschüttet werden, um den Hochwasserschutz bis zum neu geplanten Sperrwerk sicherzustellen, die Gesamtfläche kann damit für neue Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Die Geestemündung ist Hafeneinfahrt zur Doppelschleuse und zum Fähranleger. Neben dem (noch zu verlegenden) Fähranleger soll ein neues Geestesperrwerk errichtet werden, die Planungen sind noch nicht abgeschlossen. Der Wunsch der Stadt, eine neue, direkte Fuß- und Radwegeverbindung (ggf. über das Sperrwerk) über die Geeste zu installieren, wird derzeit städtebaulich und technisch geprüft. Die Brücke für den Fuß- und Radverkehr ist Bestandteil dieses Wettbewerbs.



Luftbild mit Blick nach Westen



Lageplan genordet

Beide Planungen, sowohl die Planung Geestesperrwerk als auch die die Verfüllung der ehemaligen Hafenzufahrt, sind noch nicht abgeschlossen und zeigen den aktuellen Planungstand auf.

## 12. Deichhöhen

Der Hafenwasserstand liegt im Mittel bei 1,19 m NHN. Schwankungen von bis zu 0,50 m sind üblich.

Folgende Deichhöhen und Höhen der technischen Schutzwerke (Schleuse und geplantes Sperrwerk) sind zu berücksichtigen:

### Seedeich

= ca. 8,20 NHN

### Doppelschleuse

Station 106 bis Station 115 = ca. 7,10 NHN

Station 115 bis Station 138 = ca. 7,40 NHN

### Bussestraße

Station 138 bis Station 149 = ca. 7,20 NHN

Station 149 bis Station 152 = ca. 6,00 NHN

### Kennedy-Brücke

= ca. 8,75 NHN

### Weserdeich

Station 182.2 bis Station 186.1 = ca. 7,20 NHN

Station 186.1 bis Station 218.1 = ca. 8,40 NHN

### Doppelschleuse bis Neues Sperrwerk (geplante Höhe)

≙ ca. 8,20 NHN

Die Deichhöhen bzw. die Höhen der Einbauten in den Deich hängen von der Exponiertheit des Abschnittes gegenüber der einlaufenden Sturmflutwelle ab. Z.B. kommen im Schutze der Molen des Geestevorhafens nur bereits gebrochene Wellen an, also mit kleinerer Wellenhöhe, die dann einen geringeren Wellenaufbau auf der Deichböschung produzieren.

## BÜRGERBETEILIGUNG

Die Zukunftswerkstatt im März 2019 hat nach einem Impulsabend am 23.03.2019 am Tag darauf in 7 Arbeitsgruppen Leitziele für das Werftenquartier erarbeitet.

Folgende Themen wurden diskutiert:

Wohnen im Werftquartier

Gewerbe im Werftquartier

Mobilität im Werftquartier

Grün-, Frei- und Wasserflächen im Werftquartier

Vernetzung des Werftquartiers mit den angrenzenden Quartieren

Wissenschaft, Tourismus und Kultur im Werftquartier

Klimaschutz und Klimaanpassung im Werftquartier

Die Fragestellungen und Ergebnisse wurden in einer schriftlichen Dokumentation zusammengefasst. Die Broschüre ist als PDF-Datei der Auslobung als Anlage beigefügt.



Es ist geplant, nach der 1.Phase des dialogischen Wettbewerbsverfahrens eine 2. Bürgerbeteiligung zu organisieren, und zum Abschluss der 2.Wettbewerbsphase eine 3.Bürgerbeteiligung zu planen.

### STÄDTEBAULICHE ZIELSETZUNG

Das Teilbereiche von Geestemünde und Fischereihafen erfassende Plangebiet ist ein Areal, das sich im Umbruch befindet und mit seiner exzellenten Lage am Wasser, nahe dem Hauptbahnhof, dem Stadtteilzentrum Geestemünde bzw. der Innenstadt, seiner Größe von 140 ha sowie seiner ausbaufähigen Hafen- und Siedlungsstruktur evidente Entwicklungspotentiale aufweist.

Charakteristisch für das Gebiet sind die bis in die Siedlungsbereiche hinreichenden Wasserzüge, seine heterogenen Strukturen aus Wohn- bzw. gemischt genutzten Quartieren, Gewerbe- und Brachflächen, Wissenschaftsstandorten, Grünstrukturen, z.T. denkmalgeschützten bzw. erhaltenswerten baulichen Anlagen, den Neubauten in Teilbereichen, das vornehmlich auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Erschließungsnetz u.a.m.

Um diese unterschiedlichen Qualitäten adäquat zu würdigen bzw. aufzuwerten und das im Umbruch befindliche Areal mit seinen bisherigen Einzelmaßnahmen im Rahmen eines zielgerichteten Prozesses sowie auf Grundlage einer Gesamtkonzeption bedarfsgerecht und geordnet zu entwickeln, wird die städtebauliche Rahmenplanung für das Gesamtareal ausgelobt. Gleichwohl wird im Rahmen der wettbewerblichen Bearbeitung das Gebiet in Segmente, Flächen 1 – 3, aufgeteilt (vgl. Abb. unter Pkt. Urbanität und Dichte, Seite 45).

Es gelten folgende städtebauliche Zielsetzungen:

- Die Hafen- und Siedlungsentwicklung des Areals ist durch diverse **historische Zeugnisse** – Wasserflächen, bauliche Anlagen und Strukturen – noch ablesbar. Nicht alle Anlagen sind als Denkmal bzw. als erhaltungswürdig eingestuft. Einige dieser Strukturen sind standortprägend und identitätsstiftend für das Gebiet. Daher gilt es, sensibel und respektvoll mit diesen unverwechselbaren Gegebenheiten umzugehen. Ziel ist, den besonderen Charme dieser Orte zu bewahren und gleichzeitig Raum für Neues zu bieten. In Balance von Alt und Neu soll das Gebiet wieder in Wert gesetzt und bisheriges „Niemandland“ bzw. undefinierte Siedlungsränder zu einem stimmigen neuen Stadtteil entwickelt werden. Dabei kommt der Prüfung von bedarfsgerechten Nachnutzungsmöglichkeiten für leerstehende Gebäude (vor allem auf dem Werftgelände) eine besondere Bedeutung zu.
- Die städtebauliche Rahmenplanung für das Gesamtareal bietet die Chance, die bislang nebeneinander her existierenden **Stadtteile und touristischen Kernbereiche** im Sinne der Stadt der kurzen Wege zu verbinden, den Austausch zwischen den Quartieren mit ihren unterschiedlichen Qualitäten, Versorgungsfunktionen und Angeboten zu befördern mit dem Ziel von Impulsen in beide Richtungen. Eine derart integrierte Stadtplanung schafft Synergien für Plangebiet und umgebende Stadtteile. Neben den unter Punkt 3 auf den Seiten 14 / 15 (IEK Geestemünde) bereits genannten Maßnahmen gilt es weitere zu identifizieren und durch bedarfsgerechte Entwicklungen im Plangebiet zu forcieren (Bsp. Ausbau und Nutzung der schulischen und sozialen Infrastruktur, Nahversorgung etc.). Damit lässt sich der Lebenswert im südlichen Stadtgebiet deutlich verbessern.

- Dabei gilt es, wichtige **Sichtachsen** freizuhalten, um den Blick auf das Wasser immer wieder zu inszenieren bzw. die Verbindung zwischen den Stadtteilen herzustellen und Orientierung zu geben. Insofern soll beispielsweise die Wegführung zwischen dem Stadtteilzentrum Geestemünde und den westlich der Georgstraße gelegenen Areal optimiert und attraktive Verbindungen zum Werftquartier, und hier zum Wasser, hergestellt werden.
- In diesem Zusammenhang kommt der Überwindung der Barrieren – 4-streifige Georgstraße – bzw. der Schaffung von Verbindungen über die Wasserzüge als klappbare Brücken für Fußgänger und Radfahrer eine besondere Bedeutung zu. Die Stärkung der **Nahmobilität** und Schaffung von Angeboten, die das eigene Auto entbehrlich werden lassen, ist daher ein vorrangiges Ziel in einem Areal, das gerade einmal 1 km Distanz zum Hauptbahnhof aufweist.  
In gleicher Weise ist das bestehende Erschließungsnetz mit seiner Ausrichtung vornehmlich auf den motorisierten Verkehr kritisch zu hinterfragen und in Teilbereichen neu zu konzipieren. Die Durchlässigkeit des Gebietes für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV ist prioritär zu behandeln. Daher sind auch autofreie Quartiersbereiche mit zu planen. Grundlage soll ein **Mobilitätskonzept** bilden. Mobilitätspunkte mit der Möglichkeit zum Umsteigen / Parken / Mieten (Carsharing, E-bike etc.) sind ausdrücklich erwünscht.
- Im Werftquartier sollen sich künftig folgende Nutzungen etablieren: Arbeiten (Gewerbe, Kreativwirtschaft, Wissenschaft und Forschung), Lernen und Studieren, Wohnen, Freizeit, Kultur, Sport, soziale Einrichtungen und Nahversorgung inkl. Gastronomie. Selbstverständlich soll es auch weiterhin ein touristischer Anziehungspunkt sein. Ziel ist ein **lebendiges und bunt gemischtes Stadtviertel**, das sowohl sozialen Wohnungsbau, als auch Wohnraum für den Mittelstand und Besserverdienende, für Jung und Alt bietet sowie auf Barrierefreiheit und Nutzungsmischung setzt. Aus diesem Grund sind auch integrierte Gebäudelösungen und die Erdgeschosszonen für Ladenzeilen, Lokalitäten und gemeinwohlorientierte Einrichtungen vorzusehen.
- Im Gebiet soll die bestehende Wissenschafts- und Forschungslandschaft aus Alfred-Wegener-Institut, Thünen-Institut, ttz und DLR (benachbart IWES und Hochschule, vgl. Punkt Bildung, Wissenschaft und Forschung Seiten 51 – 55) mit der konsequenten Fortsetzung der am Handelshafen etablierten FuE-Meile fortgeführt werden. So entwickelt das AWI hier bereits eine weitere Niederlassung auf dem ehemaligen Nordsee-Areal. Die Hochschule plant, in diesem wassernahen Areal einen zweiten Standort mit Campus zu errichten. In Vernetzung mit neuen Unternehmen und **Wissenschaft- und Forschungseinrichtungen** vor Ort sollen duale Studiengänge angeboten werden. Hierfür sind entsprechende Flächen einzuplanen. Wohnen und eine für Studierende bzw. Lehrende sinnvolle Infrastruktur sind zu berücksichtigen.
- Die **Wasserkanten** sollen für die Öffentlichkeit geöffnet und in Form von Promenaden zugänglich und erlebbar gemacht werden. Die vielfältigen **Wasserzüge**, die nicht explizit dem Hafenverkehr vorbehalten sind, sollen Möglichkeiten für Wohnen bzw. Übernachten auf dem Wasser, zum Baden (z.B. Werfthafen) und für anderen Freizeitsport bieten.
- **Grünstrukturen** sind im Gebiet bislang unterrepräsentiert. Dies gilt sowohl für die Bestandsquartiere mit ihren überwiegend baumfreien Straßenräumen als auch für Grünflächen, Gehölzstrukturen, Rückzugsräume für Flora und Fauna generell. Daher gilt es ergänzend zum Bestand ein Grünsystem im Gebiet zu schaffen, das durch attraktive Wege und Aufenthaltsbereiche komplettiert wird und auch extensive Bereiche belässt. (Dies gilt nicht auf den Flächen der Kajen).

In gleicher Weise soll das Quartier bestehende **öffentliche Räume** aufwerten und neue öffentliche Plätze sowie multifunktionale Aufenthaltsbereiche, Spiel- und Sportflächen für Kinder und Jugendliche, zum Experimentieren, für Urban gardening etc. beinhalten. Diese Räume gilt es zu vernetzen, um so die Möglichkeit zur Bewegung und zum Aufenthalt im Freien zu befördern.

## ALLGEMEINE LEITZIELE

### CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil

Entsprechend der baulichen Vorprägung, der daraus resultierenden Innenentwicklung, der Nähe zum Hauptbahnhof, zum Stadtteilzentrum Geestemünde und zur Innenstadt sind die Voraussetzungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung sehr gut. Nachhaltigkeit und Klimaschutz sollen daher Leitmotive der planerischen und baulichen Konzeption des Werftquartiers werden. Ziel ist ein nachhaltiger, zukunftsfähiger und möglichst **CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil** mit einem hohen Anteil an regenerativen Energien, insbesondere an Solarthermie, autarke Versorgungssysteme sowie Kreislaufwirtschaft.



### Umweltfreundliche Mobilitätsangebote

Die zentrale Lage des Quartiers, die Nähe von Wohnen und Arbeiten, Lernen und Studieren, Freizeit und Erholung, Nahversorgung und Kultur, Kindergarten, Krippe und Schulen, Gastronomie sowie Gesundheitsinfrastruktur sollen den Alltag der Menschen erleichtern und ihnen vor Ort ein Angebot bieten, was fußläufig bzw. per Fahrrad erreichbar ist. Ferner sollen vielfältige, an ein neues Mobilitätsverhalten angepasste, umweltfreundliche Mobilitätsangebote in der Bündelung innovativer Strategien zum Einsatz kommen.

### Lernen und Experimentieren

Kindern, Jugendlichen, der interessierten Stadtöffentlichkeit generell sollen Frei-Räume zum Experimentieren, Selbst-aktiv-werden angeboten und so Gemeinwohlorientierung und gesellschaftliches Engagement befördert werden. In diesen Kontext passt die für das Land Bremen vorgesehene **Internationale Bauausstellung (IBA)**, die das Ziel hat, die besonderen Qualitäten und Herausforderungen beider Städte in den Blick zu nehmen,

Kreativität im Bauen und Gestalten von Räumen zu initiieren. Das Werftquartier bietet hierfür eine ideale Plattform und die Chance für ein authentisches Stadtbild durch die sensible Kombination von Alt und Neu.

Gleichzeitig soll das Thema Lernen und Experimentieren ein Credo des Werftquartiers werden. In Ergänzung zu den bestehenden Wissenschaftseinrichtungen soll die Hochschule hier einen weiteren Standort finden. Eine internationale Schule ist angedacht, Studierendenwohnen, Infrastruktur für Studierende, Lehrende etc. Auch hierfür braucht es adäquate Frei-Räume.

### **Kreative Milieus**

Kunst und Kultur sind Standortfaktoren. Kunst belebt, bringt ins Gespräch, schafft Sichtbarkeit. Kreative und Kulturschaffende leisten einen wichtigen Beitrag zur Prosperität einer Stadtregion, indem sie Beschäftigung sichern und Umsätze erwirtschaften, brachliegende Gebäude und Bereiche beleben. Kreativität gilt heute als zentrale produktive Ressource im Wirtschaftsleben. Kunst- und Kulturschaffende sind dadurch zur Avantgarde für eine neue Wirtschaft geworden. Das Werftquartier bietet hierfür gute Rahmenbedingungen.

### **Resilienz durch Nutzungsmischung**

Die Symbiose von Wohnen, Leben und Arbeiten, Konsum und Produktion auf engstem Raum, in einem Quartier, unter einem Dach, steht für ein belebtes Stadtbild und für eine hohe Lebensqualität. Belebte Städte gelten als sicher(er). Sie sind Voraussetzung für den Erfolg des städtischen Einzelhandels. Die im Werftquartier vorgesehene Bebauungsdichte ermöglicht integrierte Nutzungen und dementsprechend ebenerdige Ladenzeilen, Lokalitäten und Einrichtungen in fußläufiger Erreichbarkeit. Kleinteilig gemischte Quartiere mit ihrer dezentralen Vielfalt sind resilienter, da sie auf Veränderungen besser reagieren können. Sie erhöhen den Lebenswert der Seestadt und können ein Anziehungspunkt über die Grenzen Bremerhavens hinaus sein.

### **Inklusion und Generationengerechtigkeit**

Bei der Entwicklung des Werftquartiers soll die Chance genutzt werden, einen weitestgehend inklusiven und generationengerechten Stadtteil zu gestalten. Die Teilhabe von allen am städtischen Leben, der Zugang aller zu erschwinglichem Wohnraum, verlässlicher Infrastruktur, die gemeinsame Nutzung öffentlicher Räume ohne Benachteiligung und Ressentiments ist eine wichtige Zielsetzung für dieses urbane und bunt gemischte Stadtviertel. Das Privileg, hier zu Hause sein zu können, sollte allen Einkommensschichten zu Gute kommen und bedarf daher eines adäquaten Mix aus vielfältigen und bedarfsgerechten Wohnungs-, Arbeits-, Freizeit- und weiteren Angeboten.

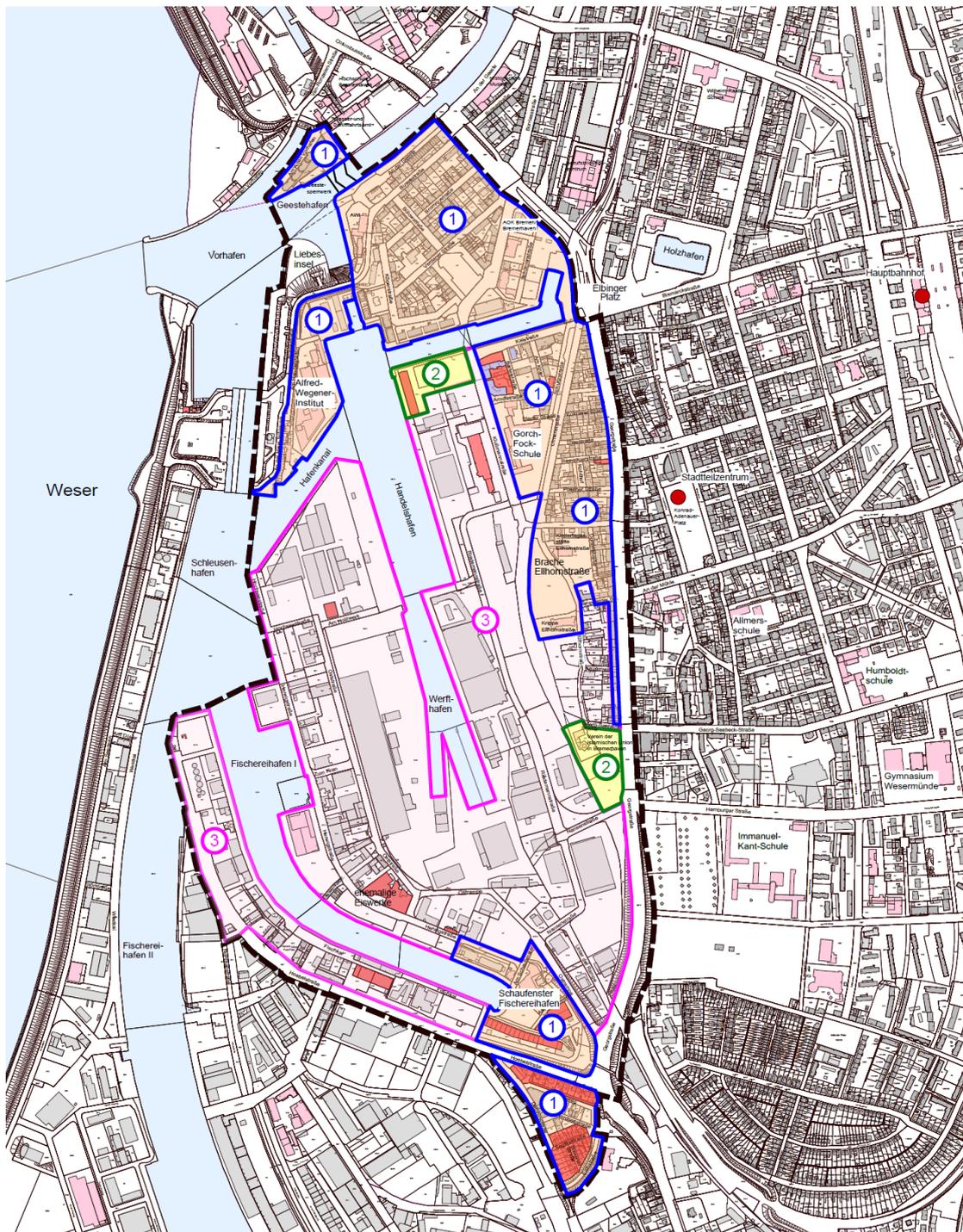
### **Identität und Image**

Mit ihren Zielsetzungen für das Werftquartier ist die Quartiersentwicklung der Seestadt nunmehr im 21. Jahrhundert angekommen. Nachhaltigkeit, Klimaschutz, attraktive und innovative Mobilitätsangebote, Stadt der kurzen Wege, verdichtetes, bunt gemischtes Quartier, bezahlbarer Wohnraum, Wasser und Grün, Stadt für alle, Raum für Neues und Gemeinschaft, Kultur, soziale und schulische Infrastruktur – all das sind Themen, die die Menschen heute bewegen und ihre Entscheidung für einen Wohnort maßgeblich beeinflussen. Der öffentliche Diskurs von Beginn an im Rahmen der Zukunftswerkstatt und des städtebaulichen Wettbewerbs ermöglicht es allen – interessierte Stadtöffentlichkeit, Fachleuten und Politik – sich in die Entwicklung dieses neuen Stadtviertels einzubringen und wahrgenommen zu werden. Gleichzeitig ist dieses Quartier der 1. Schritt für ein neues städtebauliches Leitbild der Stadt, das sich deutlicher am Menschen und der Nachhaltigkeit orientiert. Es schafft eine neue Identität und Verbundenheit mit Bremerhaven, ein neues Image.

## URBANITÄT UND DICHTHEIT

Das Wertquartier beinhaltet sowohl weitgehend intakte und baulich konfigurierte Quartiere bzw. Standorte, die einer teilweisen Aufwertung im öffentlichen Raum bzw. an den Rändern bedürfen (1), einzelne Bereiche, für die bereits eine hochwertige Nachnutzung und Raumbildung konzipiert wird (2), als auch – und dies ist der Großteil des Areals – Flächen mit baulicher Vorrprägung, die brachliegen, untergenutzt sind und einer städtebaulichen Neuordnung im Kontext des schutzwürdigen, erhaltenswerten Bestandes bedürfen (3; vgl. nachfolgende Abb.). Die nachfolgende Aufgabenstellung bezieht sich daher vornehmlich auf die Flächen 3.

Die Flächen 1 werden insbesondere unter dem Pkt. Öffentlicher Raum thematisiert. Die Flächen 2 sind weitgehend in Bearbeitung und daher nicht gezielt erwähnt.



Bei der Planung des Stadtviertels wird eine hohe städtebauliche, nutzungs vielfältige und urbane Qualität gesucht, die sich durch eine angemessene Dichte und Würdigung des erhaltenswerten Bestandes auszeichnen soll. Die teilnehmenden Büros sind dazu aufgefordert, ein ganzheitliches und integratives Konzept zu erarbeiten, welches unter Wahrung der städtebaulichen Vorgaben die Vorzüge dieses wassernahen und zentral gelegenen urbanen Siedlungsraumes präsentiert.

## **Aufgabenstellung**

### **Qualitative Anforderungen**

Für das neue Stadtviertel wird eine klar erkennbare, mit der Wasserlage korrespondierende, robuste städtebaulich-freiraumplanerische Figur erwartet, die den erhaltenswerten Bestand sensibel integriert, identitätsbildend wirkt und ein lebendiges Quartier mit eigenem Charme entwickelt. Dabei soll die Prägung als alter Hafenstandort adäquat gewürdigt und gleichzeitig das Potential für Vielfalt und Dichte durch Nutzungsmischung und integrierte Lösungen, experimentelles Bauen bzw. Gestalten und Milieubildung kreativ genutzt werden.

### **Nutzungsmischung**

Dafür wird erwartet, dass für leerstehende und untergenutzte standortprägende, denkmalgeschützte bzw. erhaltenswerte Gebäude wirtschaftlich vertretbare Nachnutzungsoptionen präsentiert und eine der „Kreuzberger Mischung“ verwandte Nutzungsstruktur aus Wohnen und Arbeiten, Konsum und Produktion, Lernen und Freizeit, Individualität und Gemeinschaft entwickelt wird. Gemeinwohlorientierte, soziale und Bildungseinrichtungen, Kunst und Kultur, Nahversorgung und Gastronomie, Kreativwirtschaft, kleinteilig individualisierte Produktion und Handwerk sollen die Erdgeschosszonen beleben und in der Planung eine besondere Würdigung erfahren. Dafür wird eine städtebauliche Konzeption erwartet, die diese belebten Quartiersbereiche so platziert, dass sie im Einklang mit dem Erschließungsnetz an zentralen Achsen und öffentlichen Räumen liegen und der Bestand (Schaufenster Fischereihafen, Hotels u.a.) angemessen eingebunden wird. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Hochschule Bremerhaven hier einen weiteren Standort mit Campus und Studierendenwohnen entwickeln möchte. Auch das Alfred-Wegener-Institut plant an der Klußmannstraße eine zweite Niederlassung. Zudem ist eine internationale Schule für mindestens 400 Schülerinnen und Schüler angedacht. Korrespondierend sollen soziale Einrichtungen U3 und Ü3 in gebäudeintegrierter Form berücksichtigt werden (vgl. Punkt Soziales, Schule und Bildung, Seiten 57/58).

### **Städtebau und Quartiersbildung**

In Analogie zur Struktur und Größe des Gebietes soll eine schlüssige Untergliederung in unterschiedliche Quartiere erfolgen, die jeweils eigenständig funktionieren, abschnittsweise realisierbar und von ihrer städtebaulichen Konfiguration integraler Bestandteil des Stadtviertels sind. Zur Identitätsbildung sind für diese Quartiere individuelle, wiedererkennbare Milieus zu entwickeln, die den Bestand sinnvoll integrieren bzw. in Wert setzen sowie Typologien, Formen und Nutzungen kleinräumig mischen. Dabei wird Wert auf einen Städtebau gelegt, der sich zu den öffentlichen Räumen öffnet, einladend und in den Straßenraum / Promenadenbereich hineinwirkt / ihn belebt (z.B. durch Außengastronomie), eine abwechslungsreiche Raumbildung mittels Gassen, Wegen, Straßen und Plätzen aufweist sowie je nach Struktur des Quartiers einen Mittelpunkt als zentralen Platz beherbergt. Dabei wird ein bewusster gestalterischer Umgang mit variierenden Höhen, Ecksituationen und Freiräumen erwartet. Die Proportionen von Gebäudehöhen und öffentlichem Raum sollen ausgewogen gestaltet sein. Die Stadteingänge sind zu betonen und besonders, z.B. in Form von

Landmarken, auszubilden. Dies beinhaltet sowohl die bereits in Erstellung befindliche Rahmenplanung für den Stadteingang Geestemünde / Werftquartier als auch die Wasserkanten im Bereich Hafenkanal und Vorhafen.

### **Immissionen**

Schalltechnisch und verkehrlich sind die Straßenrandbebauungen an der Columbus- und Georgstraße deutlich belastet. Im Westen des Plangebietes treten Belastungen durch den Schiffsverkehr auf. Dies betrifft den Bereich der Doppelschleuse, des Schleusenhafens, der Fischereihäfen I und II. Hierauf ist im Rahmen der städtebaulichen Konzeption zu reagieren.

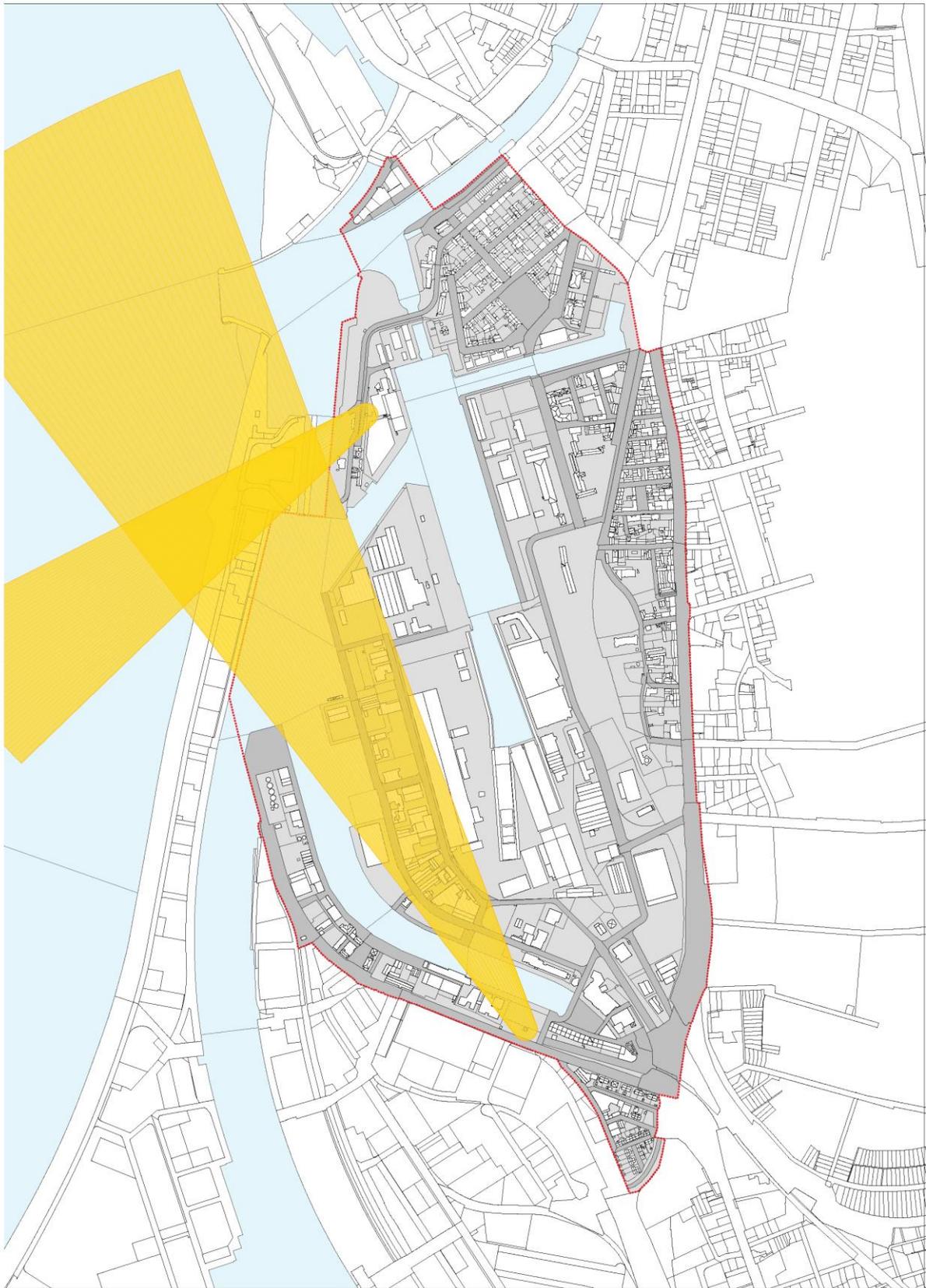
### **Städtebauliche Kennzahlen**

Die zu beplanende Fläche 3 weist eine Größe von ca. 65 ha auf. Aufgrund seiner baulichen Vorprägung und der bestehenden Störfallbetriebe soll das Areal westlich des Fischereihafens I – Grundstückszeile zwischen Fischkai und Hoebelstraße - als Gewerbegebiet (rd. 7 ha) verbleiben und mit dieser Ausrichtung städtebaulich neu geordnet werden. Der auf der Nordseite befindliche Wohnmobilstellplatz entfällt. Diese Fläche wird wasserseitig reduziert und soll künftig als attraktiver Aussichtspunkt – auch mit baulicher Ausformung – ausgebildet werden. Das übrige Areal (rd. 58 ha) soll als Urbanes Gebiet (MU) mit unterschiedlicher und dem Standort angepasster Nutzungsmischung / -struktur entwickelt werden. Angestrebt wird eine möglichst vielfältige und feinkörnige Mischung von Nutzungen (vertikal und horizontal) in den einzelnen Quartieren.

Die Entwicklung einer überzeugenden Figur der Bebauung im Einklang mit dem respektvollen Umgang des denkmalgeschützten, erhaltenswerten und standortprägenden Bestandes und der städtebaulich-freiraumplanerischen Konzeption wird ausdrücklich erwartet.

Das Nettobauland soll mindestens 50 % des Bruttobaulandes betragen. Es sind ca. 3.500 bis 4.000 Wohneinheiten in unterschiedlichen Bautypologien und ca. 2.000 bis 2.500 Arbeitsplätze vorzusehen. Insgesamt ist eine Bruttowohnfläche von 350.000 bis 400.000 m<sup>2</sup> BGF zu planen. Die Arbeitsplätze beziehen sich auf die im Quartier zu planenden Einrichtungen: Unternehmen, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen, Hochschule, Nahversorgung, Gastronomie, soziale und schulische Infrastruktur (inkl. gemeinwohlorientierte Einrichtungen), Kreativwirtschaft, kulturelle Einrichtungen (z.B. Bibliothek) etc.. Das Stadtviertel soll sich durch einen angemessenen Mix von verschiedenen Gebäudetypologien mit einem Schwerpunkt auf den Geschosswohnungsbau mit erdgeschossigen Gewerbeeinheiten bzw. Gemeinschaftseinrichtungen auszeichnen. Die Baukörper sollen ein ausgewogenes, abwechslungsreiches und überzeugendes Höhengspiel von 3 bis 5 Geschossen im Geschosswohnungsbau aufweisen. Städtebaulich begründete Abweichungen der Höhenentwicklung nach oben, vor allem in exponierten Lagen, sind gewünscht. Der Übergang zu den bestehenden Siedlungsbereichen an der Georgstraße ist baulich (Höhe, Dichte und Gestaltung) so auszuformen, dass harmonische und städtebaulich überzeugende Nachbarschaften entstehen. Nach Möglichkeit sind im Geschosswohnungsbau und bei Gewerbebauten integrierte Lösungen anzustreben, d.h. horizontale und vertikale Gliederung durch ergänzende Einrichtungen im Erdgeschoss, hybride Gebäude (Wohnen und Arbeiten) bzw. Produktion und Verkauf in direkter Nachbarschaft etc..

Um auch individualisierte und eigentumsfähige Gebäudetypologien auszubilden sind neben dem Geschosswohnungsbau auch kleinteilige Gebäudetypologien wie Townhouses, Gartenhofhäuser, moderne Formen von Reihenhäusern und Stadthäusern ausdrücklich erwünscht und im Rahmenplankonzept zu berücksichtigen. Dabei ist in Adaption zur Kreuzberger Mischung ein möglichst eigenständiger Haustyp zu entwickeln, der ggf. seriell im Gebiet platziert werden kann. Die raumbildende Komposition stellt hierbei eine wichtige Planungsaufgabe dar.



Städtebauliche Rahmenplan - Freihaltebereich, 1:2500

Architekten und Gutachter Wiedenroth

Die Richtfunktrassen schränken die Gebäudehöhen des Ostufers Fischereihafen ein (Anlage).

## ÖFFENTLICHER RAUM

Der öffentliche Raum bietet die Voraussetzung für Begegnung, Nachbarschaft und Teilhabe. Als Verkehrs-, Aufenthalts-, Bewegungs- (Spiel und Sport), Veranstaltungs- und Freiraum (Grün und Wasser) erfüllt er wichtige Funktionen im urbanen Kontext. Im Plangebiet wird er bisher zumeist nur einer Funktion gerecht. Häufig fehlt es an Aufenthaltsqualität und Multifunktionalität. Dieser Wertigkeit ist im Rahmen der Planungskonzeption daher eine besondere Bedeutung beizumessen. Diese Prämisse wurde auch bei den Projekten „Geestemünde geht zum Wasser“ wie der Umgestaltung des Holzhafens, der Aufwertung der Eingangssituation Yachthafen / Kaistraße, dem geplanten Umbau der Kaistraße etc. zu Grunde gelegt. Die richtige Balance von Bebauung, öffentlichem und privatem Freiraum stellt eine Grundvoraussetzung für ein gutes Miteinander im Quartier und eine gelingende Nachbarschaft dar. Die Freiraumplanung ist daher eine wichtige Aufgabe im Rahmen dieses Wettbewerbs.

### Aufgabenstellung

Für die Flächen 1 wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erwartet. Dies beinhaltet sowohl die Begrünung von Straßenräumen, soweit sie eine ausreichende Breite aufweisen, als auch die In-Wert-Setzung des Berliner Platzes als grüner Quartiersmittelpunkt sowie die stadtverträgliche Umgestaltung der Verkehrsführung zum Fähranleger bzw. zur Klußmannbrücke (Borriesstraße, Berliner Platz, Bülowstraße). Für die Borriesstraße gibt es bereits erste Planungsüberlegungen (vgl. Anlage). Weitere konzeptionelle Ausarbeitungen zu den Flächen 1 sind unter dem nachfolgenden Pkt. Verbindungen schaffen benannt.

Ferner sind die im IEK Geestemünde benannten Maßnahmen des öffentlichen Raumes in der Rahmenplanung zu berücksichtigen (vgl. S. 15/16):

- 3) Schaffung einer Fußgängerführung nördlich des Hauptkanals (Yachthafen)
- 4) Geh- und Radwegebrücke in Verbindung mit dem Neubau des Geestesperrowerkes über die Geeste
- 5) Neubau eines barrierefreien Deichübergangs an der Bussestraße
- 6) Neuordnung des ehemaligen Nordsee-Areals an der Klußmannstraße
- 10) Verbesserungen der Querbeziehungen: Aufwertung und barrierefreie Gestaltung von querenden Straßen im Bereich der Georgstraße und
- 12) Verbesserung der Wegeführung ins Geestemünder Zentrum.

Grundsätzlich richtet sich der Fokus der nachfolgenden Aufgabenstellung auf die Flächen 3.

### Verbindungen schaffen – Die Stadt der kurzen Wege

Das bestehende gebietsinterne Erschließungsnetz soll kritisch geprüft und in Teilbereichen neu konzipiert werden. Dabei wird erwartet, dass die Stadt der kurzen Wege, eine spannungsvolle Raumbildung – auch in Form öffentlicher Plätze und Grünanlagen - und z.T. autofreie Bereiche das Leitmotiv bilden. Dies schließt die Öffnung der Wasserkanten und Anlage von Promenaden mit Aufenthaltsqualität ein. Der Fokus auf Fußgänger und Radfahrer sollte ein Leitmotiv des Erschließungsnetzes werden. Mobilitätspunkte sind so zu platzieren und zu konfigurieren, dass sie den gebietsinternen Verkehr in kurzer Distanz auf das Hauptstraßennetz leiten und zentrale Anlaufstellen im Quartier bilden.

Die Schaffung von Verbindungen mit den benachbarten Stadtteilen durch das Motiv der Brücken soll mit einem attraktiven Wegenetz im Werftquartier korrespondieren. Sichtachsen sollen den freien Blick auf das Wasser immer wieder in Szene setzen und gleichermaßen im Quartier bzw. zu den nahegelegenen Stadtteilen Orientierung geben. Der Überwindung der Barriere Georgstraße für den Fußgänger- und Radverkehr kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Ziel sind kurze Wege zwischen dem Stadtteilzentrum Geestemünde, den Siedlungsbereichen östlich der Georgstraße generell und den Wasserzügen im Werftquartier nach dem Motto „Geestemünde geht zum Wasser“ – „das Werftquartier ist am Wasser“.

Die im Gebiet befindlichen Parkplätze sollen durch gebietsintegrierte Mobilitätspunkte (Parkhäuser mit ergänzenden Angeboten zum Umsteigen / Mieten) reduziert, konzentriert bzw. im Falle der Beibehaltung gestalterisch aufgewertet werden.

Für die überbreiten Straßenräume der Georg- und Hoebelstraße werden Gestaltungsvorschläge für einen stadtverträglichen Umbau erwartet. Dabei soll ihre Funktion als örtliche Hauptverkehrsstraße adäquat berücksichtigt und folgender DTV zu Grunde gelegt werden:

Georgstraße	ca. 22.000 – 27.000 Kfz / 24 h,	Schwerlastanteil rd. 1.000 Kfz / 24 h
Hoebelstraße	ca. 10.000 Kfz / 24 h,	Schwerlastanteil rd. 800 Kfz / 24 h

### **Öffentliche Plätze und Parkanlagen**

Neben den strukturbildenden Wasserzügen sollen vielfältige und abwechslungsreiche Grünstrukturen ein Leitmotiv der Quartiersentwicklung sein.

Die bislang im Plangebiet vorhandenen Grünflächen liegen separiert und sind für ein derartiges Stadtviertel deutlich unterrepräsentiert. Ferner fehlen Vernetzungen. Aufenthaltsqualitäten sind nur z.T. erkennbar. Erwartet wird daher eine klare städtebauliche Konfiguration mit einer durchdachten Raumbildung, die eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Bevölkerungsgruppen und Generationen erzeugt und die Identitätsbildung des Stadtviertels bzw. ihrer einzelnen Quartiere befördert. Es sind der Größe des Stadtteils angemessene öffentliche Plätze und Parkanlagen vorzusehen, die zu Begegnung und Freizeit animieren. Insofern sollten mindestens 6 bis 8 ha für neue Grün- und Wasserflächen bzw. öffentliche Plätze konzipiert werden. Die im Stadtteil bereits vorhandenen Parkanlagen und Grünflächen sind durch gezielte Grün- und Wegeachsen miteinander zu verbinden und als integraler Bestandteil des neuen Freiraumkonzeptes zu entwickeln. Dabei kommt der bislang nur inselartig ausgebildeten Brache Ellhornstraße eine besondere Bedeutung zu. Sie ist in Verbindung mit dem Geh- und Radweg beginnend vom Holzhafen bis nach Wulsdorf als grüne Südtangente und Geh- und Radschnellweg zu konzipieren.

Die öffentlichen Räume und Einrichtungen müssen barrierefrei gestaltet sein. Erwartet wird ein multifunktionaler und identitätsstiftender Grün- und Freiraum für Naherholung, Sport und Spiel, Freizeit, Aufenthalt und Begegnung sowie Teilhabe. Dies beinhaltet Freiflächen für Veranstaltungen und Events, Räume für Kunst und Kultur und gleichermaßen Bereiche für urban gardening, ggf. urban farming. Die Nähe zu Geschosswohnungsbau ist für die letztgenannten Areale essentiell. Die Spielräume für Kinder, Aufenthaltsbereiche und Angebote für Jugendliche sind so zu dimensionieren und auszugestalten, dass sie als Anziehungspunkt im gesamten Stadtviertel wirken und weitgehend sichere Wegeführungen zu den Wohnstandorten aufweisen. Eine Kinder- und Jugendbeteiligung hierzu steht noch aus. Die Grün- und Freiflächen sind über ein attraktives Wegenetz miteinander zu verknüpfen.

Wünschenswert sind Eckpunkte für einen Gestaltungsrahmen als Leitbild für die Freiraumplanung der nachfolgenden Konkretisierungs- und Realisierungsphasen. Darüber hinaus sollen experimentelle Freiräume zur Gemeinwohlorientierung, zur Selbstgestaltung von Anwohnern/innen bzw. spezielle Nutzer/innengruppen vorgesehen werden.

---

## **GEWERBE UND DIENSTLEISTUNG / ARBEITSSTÄTTEN**

Historisch haben auf dem ehemaligen Werftgelände der SSW, welches das Herzstück des Planungsgebietes darstellt, in der Blütezeit des Schiffbaus weit über 1.000 Menschen unterschiedlichster Qualifikation Beschäftigung gefunden.

Die strukturellen Veränderungen der letzten Jahrzehnte, zuletzt der Einbruch in der Windenergie sowie die Entwicklung der Stadt Bremerhaven ans Wasser, eröffnen die Möglichkeit das ehemals hafengewirtschaftlich genutzte Planungsgebiet auch zu einem Standort für ganz neue Gewerbeansiedlungen werden zu lassen. Dem Zusammenspiel von gewerblicher Nutzung und Wohnen und der daraus resultierenden Rücksichtnahme kommt eine besondere Bedeutung in Bezug auf die zukünftige Gewerbeentwicklung zu. Hierbei ist es notwendig das Planungsgebiet zu zonieren, da es innerhalb des Planungsgebietes, insbesondere im Bereich um den Fischereihafen I herum sowie zwischen Herwig- und Oststraße, bereits heute umfangreiche Gewerbeansiedlungen gibt, welche Bestandsschutz auf Basis der geltenden Verträge genießen. Für die für das Areal notwendige Grundversorgung sind zentrale Versorgungszentren vorzusehen, die notwendige Nahversorgung aber auch wohnraumnahe öffentliche und private Dienstleistungen bündeln. Das Areal rings um den Fischereihafen I sowie zwischen Herwig- und Oststraße umfasst bereits heute im Wesentlichen gering emittierende Gewerbebetriebe, inwieweit diese mit einer Wohnnutzung, insbesondere in unmittelbarer Nähe zum Fischereihafen I, verträglich sind und wie hier die perspektivische Gewerbeflächenentwicklung unter diesem Aspekt aussehen könnte, ist eine der wesentlichen Fragestellungen. Unmittelbar anliegend an den Fischereihafen I und an den Straßen Fischkai und Kohlenkai sind erdgeschossig gewerbliche Nutzungen mit einer das Tourismusareal Schaufenster Fischereihafen inhaltlich unterstützenden Ausrichtung vorzusehen.

Die Überlegungen zu Dienstleistungszentren / Gewerbehöfen sind unter schwerpunktmäßiger Einbeziehung der historisch relevanten Gebäude im Planungsgebiet vorzunehmen. Die übrigen Gewerbeansiedlungen sollen sich an den Bedürfnissen der zukünftigen Bewohner/-innen und an die hierfür notwendige Infrastruktur aber auch an einer für jeden Bremerhavener und Bremerhavenerin sowie Touristen/-innen attraktiven Nutzung orientieren, soweit beide Nutzungen z. B. aufgrund von Emissionen nicht miteinander konkurrieren.

Flächen für die Expansion der Bremerhavener Wissenschaftseinrichtungen sind vorzusehen.

---

## **LEBENDIGE VIELFALT – BILDUNG, WISSENSCHAFT UND FORSCHUNG**

Die Hochschule Bremerhaven bildet knapp 3000 Studierende aus. Als „Hochschule am Meer“ ist sie vor allem im Bereich der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften sowie in der Informatik profiliert. In zwei Fachbereichen werden 23 Studiengänge angeboten, die sich durch eine konsequente Orientierung an regionalökonomischen Schwerpunkten auszeichnen. Die Hochschule entfaltet in der Stadt Bremerhaven durch die Studierenden, die sie anzieht, und die Arbeitsplätze, die sie bereitstellt, eine besondere

regionalwirtschaftliche Wirkung und ist daher von hoher Bedeutung für die Bewältigung des Strukturwandels. Sie trägt in hohem Maße zur Gewinnung junger, hochqualifizierter Einwohnerinnen und Einwohner bei.

Dabei bündelt sie ihre Aktivitäten in Lehre, Forschung und Transfer thematisch in die Schwerpunktfelder

- Energie und Meerestechnik,
- Life Sciences,
- Logistik und Informationssysteme,
- Tourismus und Management.

Aufgrund dieser regionalökonomischen Bedeutung wird das Land die Studierendenzahl an der Hochschule Bremerhaven bis 2025 auf bis zu 4000 Studierende ausbauen. Dieser Zuwachs kann nicht ausschließlich aus einem organischen Wachstum der vorhandener Studienangebote erzeugt werden, sondern erfordert eine vertiefte strategische Planung, die perspektivisch auch die Gründung eines dritten Fachbereichs erforderlich machen könnte.

Die Hochschule wird in enger Zusammenarbeit mit dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld in Bremerhaven verschiedene Ausbauperspektiven prüfen, die ihr technisch-maritimes Profil erweitern aber dennoch ihren Profilmertmalen der ausgesprochenen Wirtschaftsnähe, Berücksichtigung der Bedarfe der Zivilgesellschaft, Verortung in der Region und Bereitstellung innovativer Lehr und Lernformen entsprechen. Die Einzelthemen sollen eng über die Querschnittsthemen Digitalisierung und Nachhaltigkeit vernetzt werden.

Bei der Entwicklung der neuen Studienangebote ist darauf zu achten, dass sie sich in das Angebotsportfolio des Landes einpassen und keine Nachfrageverlagerungen innerhalb des Landes erzeugt werden. Inhaltlich verwandte Studiengänge sollen in Studienbereichen integrativ zusammenarbeiten und so einer kleinteiligen Untergliederung der Angebote entgegenwirken.

Diese Planung soll anschlussfähig für einen möglichen weiteren Ausbau auf bis zu 5000 Studierende bis zum Jahr 2035 sein.

Hierin sind die wesentlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der Hochschule mit einem sehr breit angelegten Ansatz beschrieben.

Der Wissenschaftsrat identifizierte in seinem Gutachten von 2013 für die Hochschule im Bereich Lernen und Lehren folgende Stärken:

- ein klares maritimes Profil
- die Konzentration auf hochspezialisierte Studienangebote mit Alleinstellungsmerkmal
- die Ausrichtung des Studienangebots an regionalökonomischen Schwerpunkten
- inhaltlich und didaktisch auf spezielle Zielgruppen ausgerichtete Lehrangebote
- Kooperation mit exzellenten Forschungseinrichtungen

Weitere Informationen liefert die Anlage „Ausbau der Hochschule Bremerhaven im Rahmen des Wissenschaftsplans 2025“

Neben der geplanten mittel- / langfristigen Ansiedlung der Hochschule finden sich im Gebiet bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft bereits folgende Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen, z.T. mit Ausbauaktivitäten:

1. Das Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung hat auf der Westseite des Handelshafens seinen Standort. Aktuell erfolgt die Etablierung einer weiteren

- Niederlassung auf der Ostseite des Handelshafens auf dem ehemaligen Nordsee-Gelände an der Klußmannstraße. Hier ist perspektivisch eine weitere Expansion in südlicher Richtung möglich.
2. Das Fraunhofer Institut für Windenergiesysteme (IWES) ist an der Straße Großer Westring auf der Westseite des Fischereihafens II angesiedelt. Die Forschungen umfassen das gesamte Spektrum der Windenergie.
  3. An der Herwigstraße finden sich die zwei Standorte des Johann Heinrich von Thünen-Instituts für Seefischerei und Fischereiökologie.
  4. Das Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) wurde 2018 am Fischkai eröffnet.
  5. Am Fischkai findet sich außerdem das Technologie-Transfer-Zentrum (ttz), ein unabhängiger Forschungsdienstleister, der hier anwendungsbezogene Forschung und Entwicklung betreibt. Unter dem Dach des ttz Bremerhaven arbeitet ein internationales Experten-Team in der Bereichen Lebensmittel und Ressourceneffizienz.

## LEBENDIGE VIelfALT - WOHNEN UND NACHBARSCHAFT

Etwa die Hälfte der Bremerhavener Beschäftigten und Studierenden sind Einpendlerinnen und Einpendler. Ein hoher Anteil kommt aus den Umlandgemeinden, der Region bzw. der Stadt Bremen. Viele Faktoren sind ursächlich für diese Situation: das häufig zu einseitige Wohnungsangebot, fehlende Baugrundstücke für Einfamilienhausbebauung, zu hohes Preisniveau gegenüber dem Umland, Qualität der schulischen Infrastruktur inkl. des Bildungsniveaus im bundesweiten Vergleich (Pisa-Ergebnisse), das mangelhafte Wohnumfeld, zu wenig Grün- und attraktiver Freiraum, das Image der Seestadt u.v.a.m. Das Werftquartier bietet die Chance, aufgrund seiner evidenten Entwicklungspotentiale, seiner Lage und Zielsetzungen für eine innovative und zukunftsorientierte Stadtplanung, Menschen in Bremerhaven zu halten und neue - insbesondere auch Einpendelnde - für die Seestadt zu gewinnen.

Wohnen ist ein Grundbedürfnis. Viele Menschen leben heute allein und vereinsamen. Wohnen muss daher bezahlbar, attraktiv, vielseitig sein, Gestaltungsmöglichkeiten bieten und generell ein Ort sein, wo man sich zu Hause fühlt, Individualität und Gemeinschaft findet.

### Aufgabenstellung

Das Werftquartier soll alle Bevölkerungsgruppen ansprechen und vielen Menschen aus unterschiedlichen sozialen Milieus attraktiven Wohnraum und gute Lebensverhältnisse bieten. Insofern sollen in diesem Stadtviertel sowohl öffentlich geförderte und frei finanzierte Geschosswohnungen als auch Eigentumswohnungen, moderne Reihenhäuser, Gartenhofhäuser und Townhouses entstehen. Oberstes Anliegen soll die Bezahlbarkeit des Wohnraumes für alle sein. Nur so kann ein inklusives und generationenübergreifendes Stadtviertel entstehen.

Anders als in Schwarmstädten wie Berlin, Leipzig oder Stuttgart sind die Wohnraumbedarfe in Bremerhaven vornehmlich qualitativ begründet. Daher darf die Entwicklung des Werftquartiers nicht losgelöst und in großen Teilen zu Lasten der Bestandsgebiete gehen. In Folge dessen gilt es, die Authentizität und den Charme des alten Hafensareals zu bewahren und Alt und Neu so in Wert zu setzen, dass ein lebendiger, durchmischter und hipper Stadtteil – ein Kiez - entsteht. Dafür braucht es eines vielfältigen Wohnungsmix für junge Leute,

insbesondere für Studierende, für Familien aller Couleur – Paare, mit Kind/Kindern, mehrere Generationen -, für Lehrkräfte, für Ältere und eine bunte Mischung aus allem. Dabei ist gezielt die Klientel anzusprechen, die bereits in Bremerhaven arbeiten bzw. studieren, jedoch außerhalb wohnen.

Die Wohnraumangebote müssen sich an der Nachfrage orientieren. Insofern sind ca. 50 % 1- und 2-Raum-Wohnungen, etwa 35 % 3- und 4-Raum-Wohnungen und 15 % für 5 Räume und mehr vorzusehen. Dabei sollen genossenschaftliches Wohnen, Wohngemeinschaften, Mehrgenerationswohnen und Bauherrngemeinschaften gezielt angesprochen und gefördert werden. Grundsätzlich sind für jeden Geschosswohnungsbau verpflichtende Erdgeschossnutzungen in Form von sozialer Infrastruktur, Gemeinwohlorientierung, Gemeinschaftsräume bzw. gewerblicher Nutzung vorzusehen. Ferner werden Projekte, die Wohnen und Arbeiten unter einem Dach verbinden, ausdrücklich begrüßt.

Innerhalb der Quartiere ist eine feinkörnige Mischung an Typologien und Eigentumsformen vorzusehen, die serielles und kostengünstiges Bauen einschließt. Wohnungswirtschaftliche und soziale Trägerstrukturen sollen ebenso vertreten sein wie frei finanzierter Wohnungsbau und Wohnungstypologien im Eigentumssegment. Der Anteil, der den Anforderungen der Wohnraumförderung entspricht, soll ca. 20 % betragen, moderne Formen von Reihenhäusern, Gartenhofhäuser bzw. Townhouses ca. 15 % und Eigentumswohnungen im Geschosswohnungsbau ca. 20 %. Dabei sollen auch besondere Wohnformen wie Lofts, Maissonette, serviceorientiertes Wohnen u.a.m. angeboten werden. Der übrige Anteil soll für Geschosswohnungsbau im mittleren Preissegment verfügbar sein. Zudem ist Wohnen auf dem Wasser im Hafengebiet, der nicht gewerblicher Nutzung unterliegt, zu berücksichtigen.

Von elementarer Bedeutung für gelingende Nachbarschaft ist das Bedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner nach Zugang zu Gemeinschaft in unmittelbarer Nähe zur Wohnung. Die Teilnahme und Mitwirkung an Gemeinschaft, die nachbarschaftliche Selbsthilfe und ehrenamtliches Engagement stehen für ein gutes Miteinander und sind unerlässlich für einen Ort, wo man sich heimisch fühlt. Auch wird in Zukunft die Ressourceneinsparung eine große gemeinschaftliche Aufgabe darstellen. Die Bereitstellung von gemeinschaftlich nutzbaren Innen- und Außenräumen ist daher für ein attraktives Quartier unverzichtbar. Insofern braucht es Räume und Flächen für gemeinschaftliche Treffpunkte, gemeinsames Arbeiten, Werken, Gärtnern, privat organisierte Nachbarschaftshilfe und Betreuung (Kinder, Jugendliche und Senioren), Leihstellen für Werkzeuge etc.

Identität stiftend werden diese Orte jedoch erst dann, wenn die neuen Bewohnerinnen und Bewohner mitwirken und mitgestalten, selbst organisieren können. Die Planung soll daher auch Raum lassen für die Ideen von Baugemeinschaften bzw. Wohngruppen im Hinblick auf Gestaltung, Freiraum, Nutzungsmischung und experimentellen Wohnungsbau.

Die zunehmende Vielfalt an Wohnformen verlangt gleichzeitig nutzungsvariable Angebote. Die Grundrisse müssen flexibler werden. Nutzungsneutrale Räume oder multifunktionale Raumeinheiten ermöglichen Nutzungswechsel ohne statische Eingriffe. Auch dies ist exemplarisch mit zu planen.

Für die Bestandsquartiere gibt es nur wenige Spielplätze und -möglichkeiten im Gebiet. Gleichwohl sollen auch junge Familien mit Kindern gezielt angesprochen werden, da gerade diese Klientel in Bremerhaven häufig keinen attraktiven Wohnraum findet und ins Umland abwandert. Es wird daher eine explizit kinderfreundliche und nachbarschaftsbezogene Planung erwartet. Dabei sollen die Spielplätze nicht gebäudebezogen, sondern in Form größerer Gemeinschaftsbereiche mit attraktiver Ausstattung im Gebiet platziert werden.

Es wird Wert auf einen Stadtteil mit hohem Wohnwert gelegt. Attraktive Freiräume und eine gute Durchgrünung sind dafür unverzichtbar. Die überzeugende Zuordnung von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiflächen zu den Wohnungen und insgesamt zum Quartier in Verbindung mit einem attraktiven und weitgehend sicheren Wegenetz ist daher integraler Bestandteil des Wettbewerbs. In gleicher Weise sind Maßnahmen des Klimaschutzes zu berücksichtigen, d.h. extensive Begrünung von Dachflächen, Solaranlagen, Fassadenbegrünungen als Gestaltungselement in engen Straßenräumen, offene Oberflächenentwässerung auf den Privatgrundstücken u.a.m..

Auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes mit einem Stellplatzschlüssel von 0,5 – 0,6 soll Parken vorzugsweise in Quartiersgaragen (Mobilitätspunkten) stattfinden (ausgenommen mobilitätseingeschränkte Personen). Daher sind gebäudebezogen attraktive ebenerdige Fahrradabstellplätze und E-Bike-Ladestationen vorzusehen.

Für die Külkenhalbinsel gibt es bereits eine erste städtebauliche Planung aus der Gruppe der Wohnungsgesellschaften. Sie ist anliegend beigefügt.

## LEBENDIGE VIelfALT - KULTUR

Das neu zu entwickelnde Werftquartier steht auf historischem Boden – dem Gelände der ehemaligen Schichau Seebeckwerft. Die Werften waren jahrhundertlang ein Motor der Seestadt. Dieser großen stadthistorischen Bedeutung muss in jedem Fall Rechnung getragen werden. Spuren der Geschichte sind für die Stadtidentität von hoher Relevanz und soweit irgend möglich zu erhalten (Helgen, Kräne u.a.). Neu zu errichtende Gebäude sollen in ihrer Architektursprache auf die besondere Historie des Ortes verweisen. Nur so besteht die Chance, ein Viertel zu entwickeln, das von den Bremerhavenern als ihres angesehen wird und aufgrund seiner Authentizität von Auswärtigen als höchst attraktiv empfunden wird.

Es soll ein Quartier entstehen für junge Familien, Studenten, Menschen unterschiedlicher Nationalitäten – ein lebendiges urbanes Quartier. Um ein lebens- und liebenswertes Viertel, in dem nicht nur gewohnt, sondern gearbeitet und gelebt wird, entstehen zu lassen, müssen Orte (indoor) und Plätze (outdoor) der Begegnung geschaffen werden.

### Aufgabenstellung

Beispielhaft könnten aus Sicht der Kultur folgende Maßnahmen für das Werftquartier geplant werden:

#### 1. Geschichtspfade

Die Geschichte des Ortes sollte so umfassend wie möglich sichtbar bleiben und gemacht werden. Durch das Quartier ziehen sich Geschichtspfade bzw. ein Geschichtsrundgang mit Zeugnissen der Werftgeschichte. An einzelnen Stationen wird auf die geschichtlichen Zusammenhänge hingewiesen.

#### 2. Wissenswerft – Stadtteilbibliothek

Das Werftquartier schließt an das Wissenschaftscampus in der Klußmannstraße an und soll insbesondere auch Studierende anziehen. Eine hochmoderne Stadtteilbibliothek mit Blick auf das Wasser könnte das kommunikative Herz des neuen Viertels werden. Bibliotheken haben sich längst zu offenen Orten entwickelt, an denen nicht allein Medien verliehen werden, sondern Wissen jeglicher Art vermittelt wird. In dieser neuen

Stadtteilbibliothek werden Räume der Begegnung geschaffen sowohl unter den Generationen als auch interkulturell.

Die Phänomenta würde eine gute Ergänzung der „Wissenswerft“ bilden, ebenso wie Exponate des Nordsee Museums.

### **3. Generationen-Werft**

Bezugnehmend auf die Werftgeschichte könnte eine Werft aufgebaut werden, in der Jugendliche und junge Erwachsenen von (ehemaligen) Werftarbeitern Grundlagen des Boots- und Schiffbaus sowie Reparaturarbeiten erlernen. In Kooperation mit der Hochschule und dem Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) könnten entsprechende Forschungsprojekte ausgelobt werden.

Projekte für Jugendliche mit problematischen Biografien wären denkbar.

### **4. Eiswerke**

Die unter Denkmalschutz stehenden Eiswerke sind eines der prägnantesten Gebäude Bremerhavener Industriegeschichte.

In der Zukunftswerkstatt. BremerhavenKultur. 2027 wurde wiederholt der Bedarf an Experimentierflächen formuliert. Die Eiswerke könnten – in Anlehnung zu Kampnagel in Hamburg – eine solche Experimentierbühne darstellen. Bühne für zeitgenössischen Tanz, Performances u.a., internationale künstlerische Begegnungen, Ateliers, Probenräume etc. in Nachbarschaft zum Theater im Fischereihafen und dem Figurentheater entsteht hier ein künstlerischer Nukleus, der dem Anspruch des Werftquartiers, ein junges, vielfältiges und spannendes Viertel zu werden, gerecht würde.

### **5. Der Helgen**

Der Helgen der Schichau-Seebeck-Werft bildet eine ideale Tribüne mit Blick auf die Skyline Bremerhavens. Der Helgen muss in jedem Fall erhalten werden und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Hier sind Open-Air-Veranstaltungen von Konzerten über Kino im Hafen bis hin zu Open-Air-Oper denkbar. Ein jährliches hochkarätiges Festival würde ein weiteres Event im Bremerhavener Tourismuskalender darstellen und könnte überregional vermarktet werden.

### **6. Ausdehnung des Kultursommers SÜD**

In der Zukunftswerkstatt. BremerhavenKultur. 2027 haben die Bewohnerinnen und Bewohner der südlichen Stadtteile gefordert, dass auch dort mehr kulturelle Aktivitäten initiiert werden. Daraus ist u.a. der Kultursommer SÜD entstanden, der in diesem Jahr das erste Mal erfolgreich durchgeführt wurde. Der Kultursommer SÜD könnte auf das Werftquartier ausgedehnt werden, was eine sinnvolle Verzahnung der Stadtteile Geestemünde/Wulsdorf/Werftquartier darstellen würde.

### **7. Freiflächen für Jugendliche**

Jugendliche halten sich gern an Orten auf, die roh sind und noch nicht entwickelt. Entsprechende Flächen sollten vorgehalten werden und gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen in einem Beteiligungsverfahren geplant werden. Denkbar sind eine Skaterbahn, wilde Abenteuerorte für Kinder etc.

## LEBENDIGE VIELFALT – SOZIALES, SCHULE UND BILDUNG

Das „Werftquartier“ soll alle Bevölkerungsgruppen ansprechen und vielen Menschen aus vielfältigen sozialen Milieus attraktive Wohnungen und Lebensverhältnisse bieten. Es befindet sich in räumlicher Nähe zu Geestemünde, insbesondere den Ortsteilen Geestemünde-Nord, Geestendorf und Geestemünde-Süd. Für eine sozialgerechte Entwicklung des Werftquartiers müssen Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen sowie einige soziale Einrichtungen bereitgestellt werden. Ein wichtiges Ziel ist die Herausarbeitung von öffentlichen Räumen, die zu Begegnung, Kommunikation und Austausch anregen.

### Aufgabenstellung

Die soziale und schulische Infrastruktur für Kinder, Jugendliche und Familien ist ausgelastet bzw. an ihren Kapazitätsgrenzen; die Versorgungsquote mit Krippenplätzen beträgt 20,4 % bei einem Bedarf der Eltern von mindestens 48 %; Freizeiteinrichtungen oder andere Räume für Jugendliche sind nicht vorhanden. Daher ist mit der Neuschaffung des Werftquartiers als Wohnquartier für Familien auch die soziale und schulische Infrastruktur mit zu entwickeln und herzurichten.

Es werden nach jetzigem Planungs- und Informationsstand im „Werftquartier“ mindestens 60 Krippenplätze für Kinder 0 – 3 Jahre, 135 Plätze in einer Kindertageseinrichtung für Kinder 3 – 6 Jahre und 20 Hort-Plätze für Kinder im Grundschulalter benötigt. Grundlage ist die bisher angegebene Anzahl von zusätzlichen bzw. Einwohner/innen im Bestand für das Werftquartier und die jetzige durchschnittliche Altersverteilung der Bevölkerung in Bremerhaven im Hinblick auf Kinder in den genannten Altersgruppen.

Legt man bei einer zusätzlichen Einwohner/innen-Zahl von ca. 3.500 Personen die derzeitige durchschnittliche Altersverteilung zugrunde, ist davon auszugehen, dass 10-15% dieser Zahl Kinder und Jugendliche im schulpflichtigen Alter sind. Abhängig von der angestrebten Zielgruppe, dem entsprechenden Wohnangebot u. ä. kann diese Schätzung variieren, bedeutet jedoch, dass mit wenigstens 400 zusätzlichen Schüler/innen zu rechnen ist, deren Beschulung sowohl im Primarbereich als auch der weiterführenden Schule im Quartier sichergestellt werden sollte.

Aus diesem Grund hält das Dezernat IV eine zusätzliche Grundschule im Planungsgebiet für erforderlich, ggf. auch eine weiterführende Schule, sofern die benötigten Kapazitäten an den angrenzenden Schulstandorten nicht geschaffen werden können. Eine belastbare Prognose ist im weiteren Prozessverlauf zu entwickeln.

Ein Ausbau der im Plangebiet liegenden Gorch-Fock-Schule wird aufgrund der räumlichen Begrenzung schwieriger darstellbar sein als die entsprechende Berücksichtigung im Rahmen des gemeinsamen Neubausvorhabens für die Allmersschule und die Oberschule Geestemünde auf dem Schulgrundstück Hamburger/Flensburger Straße. Die Schaffung notwendiger Verbindungen zwischen dem Plangebiet und dem Schulgrundstück sollte berücksichtigt werden.

Darüber hinaus ist im „Werftquartier“ ein Familienzentrum als niederschwellige Anlauf- und Beratungsstelle für Familien einzurichten, das ggf. bei ausreichender Raumsituation auch als Generationen übergreifender Treffpunkt ausgestaltet werden kann. Es besteht der Bedarf von Jugendlichen an einem Jugendtreff mit Treffpunkt, Kultur- und Indoor-Sport-Angeboten. Dieser sollte im „Werftquartier“ eingerichtet werden, um

damit der mangelhaften Versorgungssituation im neuen Quartier und den angrenzenden Ortsteilen abzuhelfen.

Im „Wertquartier“ sollten auch Wohnungen für Familien erstellt werden, dabei gibt es einen Bedarf an bezahlbarem Wohnraum sowie an 4-Zimmer-Wohnungen, die so gestaltet sind, dass die Raumgrößen bei sich änderndem Bedarf der Familien veränderbar sind.

## MOBILITÄT UND VERKEHR

Stadtentwicklungsvorhaben dieser Größenordnung in urbanen Lagen benötigen eine zukunftsorientierte **systematische Bewertung hinsichtlich der verkehrlichen Anbindung und der Integration in das bestehende Verkehrsnetz. Neben der Chance, ein innovatives und integriertes Mobilitätskonzept zu entwickeln, besteht gleichermaßen die Notwendigkeit, dieses möglichst effektiv und umsetzbar zu gestalten. Trends und Herausforderungen der gegenwärtigen Mobilitätsentwicklungen sind zu berücksichtigen, um einerseits eine gleichberechtigte Teilnahme am Verkehr zu gewährleisten und andererseits den Verkehr so effizient, sicher, ökologisch, stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten.**

### Aufgabenstellung

Abhängig von Art und Maß der baulichen Nutzungen im Wertquartier ist ein nachhaltiges Mobilitätskonzept zu erstellen, welches den daraus entstehenden Ansprüchen gerecht wird. Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität bildet der Umweltverbund. Es ist ein Stellplatzschlüssel von 0,5 – 0,6 zu Grunde zu legen.

Die innere Erschließung soll durch mehrere neue Brückenbauwerke für den Rad- und Fußverkehr deutlich verbessert werden. Neben einer Querung im Bereich des neuen Geestesperrwerks bieten sich Brücken über den Hafenskanal, den Werfthafen und den Fischereihafen I an, um große Umwege zu vermeiden. Die Brücken sollen ausschließlich dem nicht-motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben, sofern begründete Interessen (z.B. Erschließungsvorteile ÖPNV) nicht entgegenstehen.

Das Wertquartier soll zukünftig mit einem attraktiven Wegenetz für den Rad- und Fußverkehr mit Grünstrukturen ausgestattet sein. Für die innere Erschließung ist demnach ein dichtes, umwegarmes, und möglichst barrierefreies Wegenetz auszuarbeiten, welches idealerweise Aufenthaltsmöglichkeiten und Plätze verknüpft und zudem ein hohes Maß an Orientierung erfährt. Ferner sollen wichtige Hauptwegeverbindungen herausgearbeitet und sich mit entsprechender Gestaltung von den untergeordneten Wegen abheben.

Die 4-streifig ausgebaute Georgstraße stellt für den querenden Fuß- und Radverkehr eine erhebliche Barriere dar. Ziel ist, die wichtigen Querbeziehungen zwischen dem Wertquartier und dem angrenzenden Siedlungsbereich von Geestemünde mit den nahegelegenen Hauptbahnhof, dem Stadtteilzentrum, der Immanuel-Kant-Schule im Sinne einer Stadt der kurzen Wege deutlich aufzuwerten. Hierfür sind geeignete Maßnahmen vorzusehen.

Die Vernetzung mit wichtigen existierenden Wegeverbindungen, insbesondere mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Radachse (Elbinger Platz über das Schaufenster Fischereihafen und in aktueller Planung bahnparallel auf der Ostseite bis zur Straße Deichhämme), ist sicherzustellen und an wichtigen Übergängen zu optimieren. Gleiches gilt für die Verknüpfung mit den umliegenden Stadtteilen.

Um die Nutzung des Umweltverbundes gegenüber privaten oder gewerblichen Kraftfahrzeugen zu steigern, ist der MIV-Anteil durch geeignete Maßnahmen auf das notwendige Maß zu reduzieren. Dafür können Car-Sharing-Stationen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Fahrradverleihstationen oder andere Mobilitätsangebote an geeigneten Standorten in der Verknüpfung untereinander sowie mit dem ÖPNV einen entscheidenden Beitrag leisten. Für diese sogenannten Mobilpunkte sind geeignete Standorte in guter Erreichbarkeit mit ausreichend Fläche vorzuschlagen.

Das Werftquartier soll durch mindestens eine Buslinie erschlossen werden, die eine Verknüpfung mit den umliegenden Stadtteilen gewährleistet und die Anbindung an den Hauptbahnhof sicherstellt. Neben einer guten Erreichbarkeit der Haltestellen mit einem Fußweg von maximal 300 m ist eine Vernetzung mit weiteren Mobilitätsangeboten unerlässlich. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, die Linienführung der bestehenden Buslinien im Stadtgebiet zu verändern bzw. anzupassen. Sofern der Ansatz einer neuen Buslinie oder eines gebietsinternen Shuttle-Verkehrs besteht sind Verknüpfungspunkte mit dem städtischen ÖPNV-Netz unentbehrlich. Hinsichtlich Fahrzeugart und -kapazität sowie Antriebsart der Busse werden Vorschläge je nach empfohlener Erschließungssituation erwartet. Zudem sind die dafür notwendigen Infrastrukturen so zu gestalten, dass ein barrierefreier und qualitativ hochwertiger ÖPNV ermöglicht wird.

Seit 2019 ist eine neue Buslinie im Gebiet sowie eine Wassertaxilinie zu den Havenwelten installiert worden.



Die zu erwartenden Kfz-Neuverkehre sind in einer Voruntersuchung zu ermitteln. Darauf aufbauend sind die Verkehre möglichst ausgewogen auf die äußere Erschließung (Hauptverkehrsstraßennetz) zu verteilen ohne deren Funktionsfähigkeit einzuschränken. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass die angrenzenden Quartiere nicht erheblich belastet werden sollen. Sowohl für die innere Erschließung als auch für verkehrlich zweckmäßige Anschlusspunkte ist ein Konzept zu entwickeln, welches insbesondere grundsätzliche Aussagen zur Gestaltung der Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung städtebaulicher Bemessung darlegt. In diesem Zusammenhang ist die Konzeption von autofreien Quartieren bzw. Bereichen mitzudenken.

## SCHALLIMMISSIONEN

### Vorbemerkung

Für die Fläche des geplanten Werftquartiers liegen Informationen zur Bestandssituation der Schallimmissionen für den Straßenverkehr sowie Industrie und Gewerbe auf der groben Grundlage der Lärmkartierung gemäß Umgebungslärmrichtlinie vor. Für die zukünftige Gewerbelärmsituation sind die Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung 10 B bzw. des B-Plans 441 „Westlicher Fischereihafen“ zu berücksichtigen. Im Rahmen der zugehörigen Schalltechnischen Gutachten wurden auch Immissionsorte im Norden und Osten des Werftquartiers berücksichtigt.

Beiden Untersuchungen liegt die Annahme zugrunde, dass die derzeit im Flächennutzungsplan der Seestadt Bremerhaven dargestellten gewerblichen Bauflächen im Bereich des Werftquartiers Schall emittieren, mit einem für Gewerbegebiete typischen flächenbezogenen Schalleistungspegel  $LW$  von  $65 \text{ dB(A)/m}^2$  [tags] bzw.  $50 \text{ dB(A)/m}^2$  [nachts]. Dementsprechend kann sich die aktuelle und zukünftige Belastung geringer darstellen, wenn Flächen derzeit und zukünftig anders genutzt werden (und dies auch planerisch abgesichert wird). Die Nachbarnutzungen (Gewerbe und Industrie) dürfen nicht eingeschränkt werden.

### Plangebiet

Das Plangebiet ist durch verschiedene Quellen, insbesondere beim Thema Lärm, vorbelastet. Dem Umgang damit kommt eine Schlüsselrolle für die Entwicklung eines lebenswerten Quartiers zu.

Verkehrlich und somit auch schalltechnisch wird das Gebiet stark durch die Bundesstraße B212 im Norden und vor allem die ehemalige Bundesstraße B6 am östlichen Rand geprägt. Im Süden ist die Anbindung des Gewerbegebiets Fischereihafen über die Hoebelstraße von Bedeutung. Die Auswirkungen auf das Innere des Quartiers sind abhängig vom Grad der Bebauung an den vorgenannten Straßen.

Innerhalb des Quartiers hat die Achse Riedemannstraße / Nansenstraße schalltechnischen Einfluss.

Im Westen des Quartiers ist der Einfluss des Straßenverkehrs aufgrund des Abstands zur Verlängerung der B212 in Richtung Gewerbegebiet Seedeich geringer. Allerdings treten hier Belastungen durch den Schiffsverkehr über die Doppelschleuse zur Hafennutzung im Hafenbecken Fischereihafen II auf. Ferner bestehen Belastungen durch die Forschungsschiffe im Bereich des Fischereihafens I.

Neben den bestehenden Gewerbenutzungen im Quartier wirken hauptsächlich der westlich angrenzende Gewerbepark Seedeich und das südlich angrenzende Gewerbegebiet Fischereihafen in das Quartier hinein. Zukünftig wird auch die Entwicklung des westlichen Fischereihafens (Gewerbegebiet Luneort Nord) und des OTB von Bedeutung sein.

Das touristisch geprägte Schaufenster Fischereihafen bietet mit seinen vielfältigen Angeboten städtische Lebensqualität. Insbesondere die Freiluftveranstaltungen wie beispielsweise der Musiksommer weisen aber auch ein Konfliktpotential mit künftigen Anwohnern auf, dem in der Entwicklung Rechnung getragen werden muss.

Die Verkehrsachsen des Straßen- und Schiffsverkehrs haben neben Ihrer Bedeutung für die Lärmsituation auch Einfluss auf die Luftgütesituation. Allerdings werden die geltenden Grenzwerte an den Messstationen des Luftüberwachungssystems BLUES an ähnlich belasteten Straßen und in unmittelbarer Nähe zum Hafen und Kreuzfahrtterminal eingehalten.

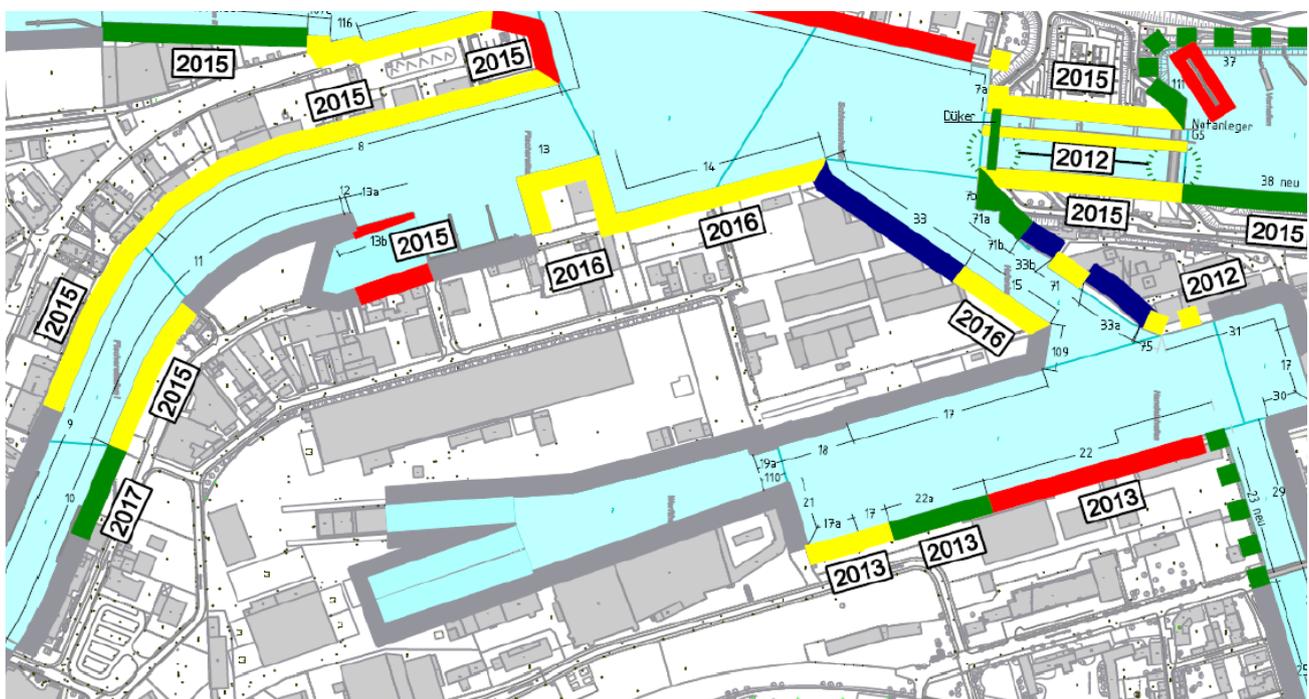
## WASSERFLÄCHEN, GEESTESPERRWERK, BRÜCKEN

Der im Steckbrief in Abschnitt 13 dargestellte geplante Bau eines neuen Geestesperrwerks führt zu einem erheblichen Eingriff in den geschichtlich geprägten Stadtraum der Geestemündung. Durch die Verlängerung des Deiches wird die alte Hafeneinfahrt zugeschüttet. Hierdurch entstehen allerdings neue Flächen, deren zukünftige Nutzung (Freifläche, Bebauung, Wegeverbindung über das Sperrwerk) derzeit von bremenports in einer gesonderten städtebaulichen Studie untersucht wird.

Dieser Bereich ist nicht Gegenstand des Wettbewerbs, übergeordnete Bezüge sind allerdings zu berücksichtigen.

Die Kajen des Fischereihafens I sowie des Handelshafens (Eigentümer ist das Land Bremen) sind weitestgehend durch die Hafenwirtschaft belegt. Wendebereiche für Schiffe müssen freigehalten werden. Eine Neuanlage z.B. von Schiffsanlegestellen /Marina ist nur im südlichen Teil des Handelshafens möglich bzw. in dem im Privateigentum befindlichen Werfthafen. Bedingt durch Ausbaupläne im südlichen Fischereihafen und der notwendigen Verlagerung einer Marina (bis zu 250 Liegeplätze) sollte ein neuer Standort für eine Marina vorgesehen werden.

Der kritische Zustand der Kajen im Bereich des östlichen Handelshafens und der Kühlken-Halbinsel ermöglicht in der Planung innovativere Gestaltungen für die Uferränder vorzusehen. Zu beachten ist hierbei der genannte mittlere Hafenwasserstand von 1,19 m NHN mit seiner durch die Schleusungen bedingten Schwankungsbreite.



Die Farbgebung des Zustandes der Kajen nach dem Ampelprinzip

Die Kajen (Abschnitte 17, 18 und 19, 109) in diesem Bereich wurden gesondert untersucht, sie sind überwiegend in einem kritischen Zustand und müssen erneuert werden.

Seit 2019 verkehrt eine Wassertaxilinie zwischen dem Schaufenster Fischereihafen und den Havenwelten. Diese Linie sollte um weitere Anlegestellen erweitert werden.

In der Verlängerung der Straße Am Holzwerk gab es früher eine Brückenverbindung über den Werfthafen zur Riedemannstraße, diese sollte wieder aktiviert werden um die Wege im Quartier und in den Stadtteil kurz zu halten. Weitere neue Brückenschläge zwischen den Abschnitten 11 und 12 (Anbindung Packhalle V und VI), zwischen 8 und 9 (Anbindung AWI) sowie in kurzer Linie über die Geeste (ggf. über das neue Sperrwerk) zu den Havenwelten wären wünschenswert.

Für die Nutzungen sind die Blickbeziehungen auf die Weser wichtig. Der Deich mit den genannten Ausbauhöhen stellt dabei das beschränkende Element für diese Außenbeziehung dar. Blicke auf die Weser sind nur aus den höheren Stockwerken möglich.

## FREIFLÄCHEN UND WASSERLAGEN

Die Naturschutzbehörde begrüßt die Planungen zu dem Gebiet und sieht hier gute Möglichkeiten, durch eine planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen Grün- und Freiflächen sowohl einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz als auch für die angrenzenden benachteiligten Quartiere, die eine schlechtere Versorgung mit Grünflächen aufweisen, eine gerechtere sozialräumliche Verteilung von Grün zu schaffen. Vor dem Hintergrund, dass es Bremerhaven bislang nicht gelingt, aus der Beschäftigungsentwicklung im Forschungs- und Technologiebereich neue Einwohner/-innen zu regenerieren, da der Wohnungsbestand und das Umfeld als wenig attraktiv gesehen werden (GEWOS 2012), liegt hier die Chance für eine integrierte Stadtentwicklung mit Sicherung und Entwicklung von Freiräumen als Möglichkeiten zur Naherholung und für die Erhaltung der Lebensqualität

### **Bestand und Bewertung:**

Zwischen den Hafengebieten an der Weser und den Wohngebieten haben sich – nicht zuletzt auch durch Planungsunsicherheiten - „innere Stadtränder“ ausgebildet. Über Jahrzehnte hinweg wurde planerisch ein Korridor für eine sog. Westtangente als Hafenerschließung freigehalten. Hier haben sich bereichsweise Stadtbiotope entwickelt, Industrie- oder Gleisanlagen, Ruderal- oder Brachflächen, Gehölzbestände. Der Wert von Stadtbiotopen wächst mit ihrer Vernetzung (Biotopverbund), die es auch immobilen Pflanzen- und Tierarten ermöglicht, sich auszubreiten. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist vor allem die sog. „Brache westlich der Ellhornstraße“ interessant. Diese Fläche ist im Landschaftsprogramm Bremerhaven als Stadtbiotop mit Trittstein- und Verbundfunktion dargestellt. Hier haben sich provisorische Nutzungen wie Zeitgärten, Trampelpfade mit Trittgemeinschaften, kurzlebige Ruderalfluren, stickstoffbedürftigen Hochstaudenfluren, Ritzen- und Mauerfugenvegetation, aber auch Gebüsche und Vorwaldstadien etabliert.

Im Ergebnis ist die spontane, wild wachsende Flora in der Stadt tendenziell oft artenreicher als diejenige ihres Umlands.

Brachflächen sind von hoher Bedeutung sowohl für naturnahe als auch stadtspezifische Vegetationsstrukturen. Sie enthalten wertvolle Reste naturnaher Vegetation mit vielfältigen Strukturen, wärmeliebende Säume, ältere Gehölzbestände und bieten Sekundärstandorte für die Entwicklung von Magerrasen (vgl. Stadtbiotopkartierung Bremerhaven, 1992)

Eine Biotoptypenkartierung liegt nicht vor. Grundsätzlich haben solche Flächen Bedeutung für die städtische Fauna. Besonders auffallend sind Arten, die sich gut an die städtischen Bedingungen anpassen wie z. B. Kaninchen, Eichhörnchen sowie Amsel, Türkentaube und Haussperling. In den Hafengebieten können gebäudebrütende Arten vorkommen. Viele Insektenarten finden auf den Brachen Blütenpflanzen, von deren Nektar sie sich ernähren.



Abb. Ausschnitt Luftbild (belaubt), 2015

## Aufgabenstellung

Erhalt und Entwicklung der „Brache“ sind im Realisierungswettbewerb zu thematisieren. Die Abgrenzung der „Brache“ ist an die tatsächlichen Verhältnisse (Luftbild) anzupassen.

### Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm nennt als Ziel hier die Sicherung und Ergänzung, Aufwertung und Verknüpfung dieser Flächen mit Hinblick auf die Entwicklung eines leistungsfähigen, kleinräumigen Verbundsystems im besiedelten Bereich. Solche Grünverbindungen werden im Landschaftsprogramm als wichtig für die Erholung in der Stadt benannt; sie haben

Bedeutung als Naturerfahrungsräume insbesondere für Kinder und eine Bedeutung für den Klimaschutz hinsichtlich Verbesserung der kleinklimatischen Bedingungen.

⇒ Die Aussagen des Landschaftsprogramms sind zu beachten

### Rahmenkonzept „Geestemünde geht zum Wasser“

Ziel des Konzeptes ist, die hochwertigen Freiraumpotenziale, die sich durch die Nähe zum Wasser bieten, sowohl für den Wohnstandort Geestemünde als auch für die Erholungssuchenden aus der Innenstadt nutzbar machen

Die geplanten Maßnahmen

- Entwicklung von Freiräumen am Wasser (Promenaden, Aufenthaltsplätze)
  - Sicherung und Aufwertung von Querverbindungen aus dem Stadtteil zum Wasser
  - Neuordnung und Freiflächengestaltung Kreuzungsbereich Ulmenstraße / Max-Dietrich-Straße
- sind im Realisierungswettbewerb planerisch zu bearbeiten.

## „Grüntangente“

Es gibt beim Stadtplanungsamt Planungen für ein investives Modellprojekt in der Stadt Bremerhaven, das Projekt entspricht dem Leitbild der „Klimastadt Bremerhaven“. Hier liegt der Fokus auf der planerisch für die Bahnverbindung Westtangente freigehaltenen Fläche zur Hafenerschließung. Neben den Grün- und Freiflächen sollen die bereits vorhandenen Wege planungsrechtlich gesichert und zu einem durchgängigen Rad- und Fußweg verbunden werden.

⇒ Das Planungsvorhaben sollte im Realisierungswettbewerb dargestellt und integriert werden.

## Zukunftswerkstatt Werftquartier am 23.3.2019

⇒ Die Ergebnisse aus der AG Freiraum sollten im Realisierungswettbewerb planerisch bearbeitet werden (Anlage).

Angesichts der städtebaulichen Aufgabenstellung und der guten Erreichbarkeit (Wasserlage, Nähe zum Hauptbahnhof usw.) eignet sich das Gebiet oder Teile dessen für eine Gartenschau.

Landes-, Bundes- oder internationale Gartenschauen sind seit Jahren nicht mehr nur „grüne“ Leistungsschauen, sondern befinden sich im städtebaulichen Kontext (siehe z.B. IGS/IBA Hamburg-Wilhelmsburg, BUGA Heilbronn) und sorgen für Impulse in den Bereichen (Bau-)Wirtschaft, Tourismus, Natur und Kultur. Hier können konkret städtebaulich wirksame Entwicklungen initiiert und flankiert und zukunftsweisende Qualitäten geschaffen werden. Konkrete Schwerpunkte könnten in einem solchen Rahmen sein:

- Klimaneutralität/Nachhaltigkeit,
- innerstädtisches, lebenswertes Wohnen am Wasser,
- Umweltgerechtigkeit,
- Bewegung und Gesundheit sowie
- nicht motorisierte Mobilität (öffentlicher Nahverkehr, verkehrliche Erschließung und Einbindung in Nord-Südachse).

Neben dem o.g. Erhalt der Brache an der Ellhornstraße als Naturerlebnisraum sind wesentliche Kriterien:

- der Erhalt und die Nutzung des Helgen der ehemaligen Seebeck Werft als Industriedenkmal und Begegnungsort mit Ausblick,
- die Erschließung des neuen Quartieres sowie der umliegenden Quartiere auf kurzen Wegen über bestehende und neue Grünverbindungen für den nichtmotorisierten Verkehr,
- die Schaffung durchgehender Promenaden am Wasser/ eines Rundlaufes mit Hilfe von Wasserquerungen,
- barrierefreie Zugänge zum Wasser sowie die direkte Erlebbarkeit von Wasser mit Möglichkeiten zum Schwimmen, Paddeln u.a.,
- die Schaffung von generationsübergreifenden, inklusive Wege begleitenden Bewegungsräumen sowie Plätzen zum Aufenthalt,
- der Erhalt und die Schaffung klimawirksamer, multifunktionaler Grünflächen sowie Flächen für Biodiversität.

## KLIMAGERECHTES QUARTIER

Grundlegendes Ziel ist ein **CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil Wertquartier**. Das bedeutet, die Entwicklung eines neuen Klima- und ressourcenschonenden Stadtviertels zu initiieren. Angestrebt ist eine autarke, CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung unter Verzicht auf fossile Brennstoffe. Dabei sind neben hinreichend dimensionierten Speicherlösungen, Energie-Abnahmestationen und Anschlussmöglichkeiten an ein gesamtstädtisches Netz vorzusehen. Durch effiziente Stoffkreisläufe (City-Mining, cradle to cradle usw.) sind graue Energien und die Rohstoffentnahme auf ein Minimum zu reduzieren. Durch Lebenszyklus-Betrachtungen ist die tragfähige Wirtschaftlichkeit beispielhaft für Gebäude, Straßen und sonstige bauliche Anlagen gegenüber herkömmlichen Bauweisen darzulegen. Die Mobilitätskonzepte sind gesundheitsfördernd und klimaneutral zu entwickeln und an das gesamtstädtische Netz anzubinden. Forschungs- und Entwicklungsstandorte für zukunftsweisende Mobilität sind zu schaffen. Das klimagerechte Handeln der Bewohner/-innen ist mit dem Ziel der Entwicklung individueller Konzepte anzuregen und zu unterstützen.

### Aufgabenstellung

Das Wertquartier ermöglicht seinen Bewohnern/-innen eine weitgehend klimaneutrale Lebensführung zu wirtschaftlich erschwinglichen Bedingungen, die einer breiten Spanne Einkommensschichten das Wohnen im Quartier ermöglichen sollen. Die weitgehende Klimaneutralität wird vornehmlich durch eine dezentral angelegte, regenerative erzeugte Wärme- und Elektrizitäts-Versorgung gewährleistet, mit der bilanziell ein größtmöglicher Deckungsgrad an regenerativer Energie erreicht werden soll. Für eine kostengünstige Wärmeversorgung soll grundsätzlich der Anschluss an gesamtstädtisch verfügbare Wärmequellen vergleichbarer Qualität offengehalten werden. Dafür sind Flächen für den Anschluss an die Fernwärmeleitungen der angrenzenden Stadtteile vorzuhalten. Den Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist plausibel darzustellen. Die quartiersinterne regenerative Versorgung speist sich aus Kraft-Wärme-Koppelung, Geothermie und Solarthermie. Die Effizienz geothermischer Anlagen ist zu prüfen und darzustellen. Dort, wo andersgeartete Dachnutzungen einer solarthermischen Nutzung entgegenstehen, sollten Solaranlagen nach Möglichkeit in die Gebäudefassaden integriert werden

Gegebenenfalls aus der regenerativen Erzeugung anfallende diurnale oder saisonale Energieüberschüsse werden, sofern unter Wirtschaftlichkeitsaspekten verwirklicht, gespeichert und so bevorzugt im Quartier zu einem späteren Zeitpunkt wieder genutzt. Entsprechend sind je nach vorgesehener Nutzungsart hinreichend dimensionierte Speicherlösungen bei der Planung baulicher Anlagen zu berücksichtigen.

Gleiches gilt für die Nutzung und Speicherung von regenerativ erzeugter Elektrizität, z. B. aus Photovoltaikanlagen oder Kraft-Wärme-Koppelung. Die baulichen Anlagen sind hierfür so zu planen, dass individuelle oder gemeinschaftliche Prosumer-Lösungen unterschiedlichen Größengrades, wie bspw. Photovoltaik für e-mobilen Ladestrom, die Anschlussfähigkeit offen gehalten wird. Dem entsprechend ist zu berücksichtigen, dass bei der Planung von Verkehrswegen und Freiflächen den Nutzern von Elektrofahrzeugen gut zugängliche Ladepunkte bereitgestellt werden.

Ein klimagerechtes Wertquartier soll einer breiten Vielfalt individueller Konzepte von Klimaneutralität gut wahrnehmbare Andockmöglichkeit bieten. Dazu sind in und um das Quartier Freiflächen für Urban Gardening oder von Wohngemeinschaften nutzbare Dachgärten vorzusehen. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft sind

Flächen für gemeinschaftliche Kompostverwertung und die Umsetzung von Müllvermeidungsstrategien wie (Tauschgut-)Lagerflächen, Repair-Einrichtungen, Upcycling vorzusehen. Um die Identifikation der Quartiersbewohner mit dem Anspruch der Klimaneutralität ihres Quartiers zu verstärken, sollen im Quartier Klimafolgenanpassungsmaßnahmen vorgeschlagen, umgesetzt und verdeutlicht werden. Die Empfehlungen der Klimaanpassungsstrategie Bremerhaven und die Ergebnisse der Stadtklimaanalyse für Bremerhaven sind dafür nachweislich bei der Gebäudeausrichtung und bei Freiflächen zu berücksichtigen.

Gewünscht ist eine bereits im Quartier prominent sichtbare Verbindung mit dem am südlichen Stadtrand entstehenden Gewerbegebiet „Green Economy“ im Lune Delta durch emissionsarme Verkehre – z.B. über gute Radverkehrsverbindungen. Im nördlichen Bereich, an der Klußmannstraße, ist von den baulichen Anlagen her die Möglichkeit offen zu halten, dort einen Forschungs- und Entwicklungsstandort zur „Schifffahrt der Zukunft“ einzurichten. Hier sollten nachhaltige Schifffahrtskonzepte als Beitrag zum Klimaschutz entwickelt werden. Von diesem Standort aus sollte eine Sichtbeziehung zu den Großschiffen auf der Weser bestehen. In der ehemaligen Schiffbauhalle sollte ein unter Maßgaben der Upcycling Architektur gestaltetes Messegelände für Ausstellungen entstehen.

Link Stadtklimaanalyse: <https://we.tl/t-G905ZIV2Fp> Link Klimaanpassungsstrategie: [https://klimastadt-bremerhaven.de/download/anpassungsstrategie\\_2018\\_bildschirmansicht-zweiseitig-51mb.pdf](https://klimastadt-bremerhaven.de/download/anpassungsstrategie_2018_bildschirmansicht-zweiseitig-51mb.pdf)

---

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die Wirtschaftlichkeit des städtebaulichen Entwurfs ist für die nachfolgende Projektentwicklung von großer Bedeutung. Die Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes wird von der Erstellung einer Kosten- und Finanzierungsplanung flankiert werden, die sich maßgeblich auf die Aussagen des Entwurfs stützen soll.

### Aufgabenstellung

Die Leit- und städtebaulichen Zielsetzungen des Verfahrens (vgl. S. 41 - 44) sind bestmöglich mit einer wirtschaftlichen Grundhaltung unter der Prämisse des kostenstabilen Bauens und nachhaltiger Strukturen in Einklang zu bringen. Der städtebauliche Entwurf soll vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Bebauungs-, Nachnutzungs-, Erschließungs- und öffentlichen Freiraumstruktur entwickelt werden und sich gleichzeitig an einer qualitätsvollen Quartiersentwicklung orientieren. Dabei ist die vorgegebene Bruttogrundfläche für Wohnen von 350.000 – 400.000 m<sup>2</sup> in Verbindung mit gewerblichen Nutzungen, sozialer Infrastruktur, gemeinwohlorientierten Einrichtungen in den Erdgeschossen bzw. als hybride Nutzung von Arbeiten und Wohnen etc. im Rahmen des Entwurfs so weit wie möglich zu qualifizieren und der Erschließungsaufwand möglichst gering zu halten. Das bedeutet vor allem eine angemessene Ausnutzung der Flächen, möglichst multifunktionale Flächen, die Orientierung an Mindestmaßen, die Vermeidung einseitiger Erschließungen und die Berücksichtigung integrativer Lösungen. Sämtliche Folgekosten für die öffentliche Hand und die zukünftigen Bewohner/-innen sind in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einzubeziehen.

Die Wirtschaftlichkeit des Rahmenplan-Entwurfs wird ein Entscheidungskriterium für die abschließende Festlegung zur Entwicklung des Stadtviertels sein und daher auch ein wichtiges Beurteilungskriterium des Beratungsgremiums.

## BESONDERE HINWEISE

### Gute Balance von Alt und Neu als Schlüssel zur Entwicklung eines identitätsstiftenden Stadtviertels

Die vielfältigen Gewässer und standortprägenden Anlagen der ehemaligen Hafennutzung schaffen eine authentische Atmosphäre für ein attraktives, neues Stadtquartier. Strukturbildend sind ferner die bestehenden Quartiere, denkmalgeschützten Gebäude und Anlagen sowie die eingestreuten bzw. exponiert platzierten Neubauten. Diese Melange aus erhaltenswertem Bestand und brachliegenden Arealen für ergänzenden Neubau sowie nachhaltige Entwicklungen in Kombination mit der angestrebten Dichte von 3.500 - 4.000 Wohneinheiten und 2.000 – 2.500 Arbeitsplätzen trägt dem Wunsch nach einem verdichteten qualitativollen Quartier Rechnung und bildet zugleich eine kritische Masse, um Wohnen und Arbeiten, Dienstleistung und Freizeit - ein lebendiges urbanes Quartier - an dieser Stelle zu etablieren.

### CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil als Alleinstellungsmerkmal zur Schaffung eines positiven Standortimages

Obwohl der CO<sub>2</sub>-neutrale Stadtteil bereits an mehreren Stellen der Auslobung thematisiert ist, soll diese zentrale Zielsetzung für das Werftquartier hier nochmals aufgegriffen werden. Die evidenten Lagevorteile des Areals mit der Nähe zu Innenstadt, Stadtteilzentrum und Hauptbahnhof, zum Wasser und zur bestehenden Infrastruktur bieten hervorragende Voraussetzungen für ein CO<sub>2</sub>-neutrales Quartier. Seine Größe, die bestehende und zu ertüchtigende Forschungslandschaft, die geplante Anzahl an Wohneinheiten und Arbeitsplätzen – all diese Faktoren sind eine gute Grundlage für ein klimagerechtes und ressourcenschonendes Stadtviertel. Nicht zuletzt soll es ein Experimentierfeld für IBA und IGA, ein Quartier für soziale Teilhabe und Wohnen für alle sein und gleichzeitig eine In-Wert-Setzung eines z.T. brachliegenden innerstädtischen Areals in Gang setzen, das sich im Umbruch / Aufbruch befindet. Daher ist den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft (cradle to cradle) und der Nachhaltigkeit durch Abfallvermeidung, autarke Versorgung, Ökodesign und Wiederverwendung besondere Bedeutung beizumessen.

### Multifunktionalität und Integration zur Lösung von Flächenkonkurrenzen

Wie der vorangegangenen Darstellung der Aufgabenstellung zu entnehmen ist, erheben die verschiedensten Belange Anspruch auf die zu beplanenden Flächen:

Eine angemessene Flächenausnutzung - wie für ein innerstädtisches urbanes Gebiet unerlässlich - erfordert eine angemessene bauliche Dichte, ausreichende Flächen für Grün- und Freiflächenversorgung, Regenwassermanagement, energetische Versorgung, Sozial-, Bildungs-, Sport- und Kultureinrichtungen, Arbeitsstätten und Gewerbe sowie die erforderliche technische und Erschließungsinfrastruktur. Hinzu kommen die Erfordernisse des Biotop- und Artenschutzes. Die Auflösung von Flächenkonkurrenzen kann nur gelingen, wenn von parallelen Anordnungen dieser Funktionen zu Gunsten integrierter Nutzungen (z.B. Erdgeschossnutzung soziale Einrichtung, in den Obergeschossen Wohnen) und intelligenter Mehrfachnutzungen, ggf. auch mit temporärer Dominanz einzelner Nutzungen (z.B. die Nutzung öffentlicher Plätze für Erschließung, Gastronomie, Sport und Kultur) weitgehend abgesehen wird.

### Kreative Milieus und lebendige Vielfalt als Garant für ein bunt gemischtes und nachgefragtes Quartier

Es existieren aktuell gute Beispiele neuer Quartiere oder Stadtteile, bei denen es gelungen ist, eine lebendige Vielfalt nicht nur zu planen, sondern auch zu realisieren. Erste gute Ansätze bieten die Seestadt Aspern in Wien, IJburg in Amsterdam oder Royal Seaport in Stockholm. Gleichwohl bleibt es eine große Herausforderung, eine gute Mischung zu erzeugen. Dies wird nicht von Anfang an möglich sein, zumal die bereits

existierenden baulichen Anlagen zumeist monostrukturiert sind, sondern muss durch geeignete städtebauliche Strukturen vorausschauend angelegt und zu einem späteren Zeitpunkt durch Steuerungsinstrumente (z.B. Vermietungsmanagement mit Subventionsmöglichkeiten, kreative Orte für Künstler/-innen, Gründer/-innen, Kreativwirtschaft etc.) ergänzt werden. Von entscheidender Bedeutung wird es sein, dafür im Rahmen des wettbewerblichen Dialogs den Grundstein zu legen, der das Zusammenführen unterschiedlicher Strukturen vorbereitet, aber auch bereits im Anfangsstadium dafür geeignete Kristallisationspunkte schafft und Impulse setzt.

### **Ein vernetztes Quartier hat Ausstrahlung auf ganz Bremerhaven**

Mit den Leitzielen verknüpft ist die Entwicklung eines / mehrerer Alleinstellungsmerkmale zur Identitätsbildung und Vermarktung des neuen Stadtviertels. Die im Gebiet bereits ansässigen bzw. vorgesehenen Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen bieten eine gute Grundlage zur weiteren Vernetzung und für Wissenstransfer. Ein zweiter Standort der Hochschule mit einem Campus, eine internationale Schule, bilinguale Ausbildungsstätten, studentisches und Wohnen für alle, eine klimaneutrale Mobilität, eine dementsprechende Infrastruktur (Gastronomie, Lokalitäten, Kreativwirtschaft, kreative Räume, Bibliothek, die allen offen steht, Nahversorgung, soziale und kulturelle Einrichtungen etc.) – all dies bietet die Möglichkeit eines vernetzten Quartiers. In gleicher Weise sollen die vorgesehenen Verbindungen zwischen den Stadtteilen und Arealen die Nahmobilität stärken und zur bewegungsfördernden Vernetzung zwischen den FuE- bzw. den Hochschulstandorten beitragen. Verknüpft mit interessanten Orten der Freizeitgestaltung und der Nachbarschaft / Gemeinschaft verbindet sich die Absicht, Lernen und Experimentieren mit besonderem Fokus auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit, Sport und Bewegung, gemeinsame und gemeinwohlorientierte Aktivitäten als Leitziele der städtebaulichen Entwicklung zu setzen. Im Ergebnis könnten Vernetzung, Lernen und Experimentieren sowie Klimaschutz und Nachhaltigkeit zur Chiffre für das Werftquartier werden. Deshalb gilt es, im Rahmen des wettbewerblichen Dialogs die skizzierten Überlegungen weiter zu schärfen und in der Quartiersentwicklung umzusetzen.

Bremen, den 04.11.2019

Für den Auslober: W. Hübschen in Zusammenarbeit mit der Seestadt Bremerhaven

#### **Bildnachweis**

Alle Fotos sind von der BIS oder Stadtplanung oder durch das Büro Hübschen|Knigge zur Verfügung gestellt.

Ausnahme S. 37 Christian Wolff und S.40 Broschüre Stadtteilkonferenz

Die Pläne wurden von BIS, BremenPorts, Stadtplanung und dem Büro Wiedenroth zur Verfügung gestellt.