



Stephani-Bogen / Bremen zweiphasiger städtebaulicher, hochbaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

Auslobung

ÜBERSEEINSEL

Im Auftrag

Überseeinsel GmbH

Überseeinsel GmbH
Herrn Johannes Aderholz
Auf der Muggenburg 30
28217 Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

 **Freie
Hansestadt
Bremen**

in Kooperation mit der Senatorin für Klima-
schutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und
Wohnungsbau (SKUMS) der Freien Hansestadt
Bremen

BPW Stadtplanung

Text, Redaktion und Layout

BPW Stadtplanung

Partnerschaftsgesellschaft mbB
Ostertorsteinweg 70 – 71
28203 Bremen
0421.51 70 16 40
office@bpw-stadtplanung.de
www.bpw-stadtplanung.de

Zitate oder mit leichter redaktioneller Änderung
übernommene Inhalte unterschiedlicher Veröf-
fentlichungen der Ausloberin bzw. der zuständi-
gen öffentlichen Stellen beim SKUMS und der WfB
sind i.d.R. nicht extra hervorgehoben.

Druck

zum Redaktionsschluss noch nicht vergeben

Inhalt

	Anlass und Ziel des Verfahrens	4
1	Standort	
1.1.	Bremen Überseestadt	5
1.2.	Historie und Bedeutung des Kellogg Standortes	8
1.3.	Rahmenplanung Überseeinsel	10
2	Rahmenbedingungen	
2.1.	Beschreibung des Wettbewerbsgebietes und seiner Umgebung	12
2.2.	Verkehrliche Erschließung von Neu Stephani	16
2.3.	Technische und planungsrechtliche Rahmenbedingungen	20
3	Wettbewerbsaufgabe	
3.1.	Städtebauliche Hinweise	23
3.2.	Freiraumplanerische Hinweise	24
3.3.	Nutzungsverteilung im Quartier	25
3.4.	Zusammenfassende Bearbeitungshinweise für die erste Wettbewerbsphase	26
3.5.	ergänzende Bearbeitungshinweise für die zweite Wettbewerbsphase	30
4	Verfahren	
4.1.	Art des Verfahrens	35
4.2.	Geforderte Leistungen	36
4.3.	Beurteilungskriterien	38
4.4.	Wettbewerbssumme und Rechnungsanschrift	39
4.5.	Eigentum und Urheberrecht	40
4.6.	Weiterbeauftragung	40
4.7.	Beteiligte	40
4.8.	Ablauf des Verfahrens	43
	Anlagen	45
	Terminübersicht	46

Anlass und Ziel des Verfahrens

Die „Überseestadt“ steht für Bremens erfolgreichen Transformationsprozess von einer hafendindustriell bzw. hafengewirtschaftlich geprägten Großstadt in eine moderne, weltoffene und lebenswerte Metropole mit einer prosperierenden und international ausgerichteten Handels- und Dienstleistungsstruktur.

Eine Vielzahl realisierter und laufender Projekte zeugen von einer erfolgreichen Umwandlung der alten Hafenreviere in einen neuen Ortsteil mit enger Verzahnung traditioneller hafendlogistischer Unternehmen mit modernen Gewerbe-, Wohn- und Freizeitnutzungen.

Mit diesem Wettbewerbsverfahren wird die Umstrukturierung eines weiteren Teilbereichs der Überseestadt des ehemaligen Kellogg Geländes und der zukünftigen „Überseeinsel“ weiter konkretisiert.

Die Überseeinsel GmbH als Eigentümerin des Plangrundstücks hat sich in Abstimmung mit der Stadtgemeinde Bremen zum Ziel gesetzt, innerhalb der Überseestadt ein besonderes Quartier zu schaffen, das lebendig, sicher, gesund und ökologisch ist.

Es soll eine urbane, vielfältige Quartiersstruktur mit unterschiedlichen Wohnangeboten, Büro- und Gewerbeflächen, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, einem breiten Freizeitangebot, atmosphärischen öffentlichen Plätzen und attraktiver Mobilitätsinfrastruktur geschaffen werden. Ein innovatives Mobilitätskonzept, eine nachhaltige Energieversorgung und eine anspruchsvolle Architektur sollen das Bild des Quartiers bestimmen.

Das zweiphasig angelegte Verfahren hat die städtebauliche, hochbauliche und freiraumplanerische Vorplanung des „Stephani-Bogens“ als westlicher Teilbereich des Quartiers „Neu Stephani“ zur Aufgabe. Die Ergebnisse werden in das laufende Bebauungsplanverfahren einfließen. Im Kern geht es um die Konfiguration einer städtebaulichen Figur für eine gemischte Nutzung mit verschiedenen Wohnformen.

Der Stadtraum zwischen dem Firmensitz von wpd im Osten und dem „Kellogg-Pier“ im Westen bietet eine historische Chance zur Einbindung der südlichen Überseestadt in das innerstädtische Gefüge und zur Weiterführung der Weserpromenade entlang der Schlachte in westliche Richtung.

In diesem Kontext kommt auch dem Quartier Neu Stephani und dem benachbarten Kellogg-Pier eine besondere Bedeutung zu, denn hier werden die ersten baulichen Umsetzungen des beschriebenen Transformationsprozesses im Bereich der Überseestadt vollzogen.

1 Standort

1.1 Bremen Überseestadt

Der Ortsteil Überseestadt im Stadtteil Walle gehört zu den größten städtebaulichen Entwicklungsgebieten Europas. Seit dem Jahr 2000 entwickelt sich das insgesamt ca. 300 ha große ehemalige Hafeneareal rechts der Weser mit wachsender Dynamik zu einem zukunftsweisenden und modernen Stadtteil in dem der vitale Kern traditioneller hafenwirtschaftlicher Firmen weiterhin ihre Geschäfte betreiben. Dieses Nebeneinander alter und neuer Nutzung ist das Besondere des Gebietes und erfordert gegenseitige Rücksichtnahme, klare Regeln und eine robuste Haltung.

Namensgebend ist der zwischenzeitlich verfüllte Überseehafen zwischen dem Europahafen im Süden und dem Holz- und Fabrikenhafen im Norden. Übergeordnetes Entwicklungsziel für die Überseestadt ist die Schaffung eines urbanen, nutzungsgemischten Stadtquartiers mit hochwertigen innerstädtischen Wohn- und Dienstleistungsstandorten Raum für die gewerbliche und hafenlogistische Entwicklung, neuen Bildungsinfrastrukturen und Freizeitangeboten sowie attraktiven öffentlichen Räumen für Bewohnerschaft, Beschäftigte und Besuchende.



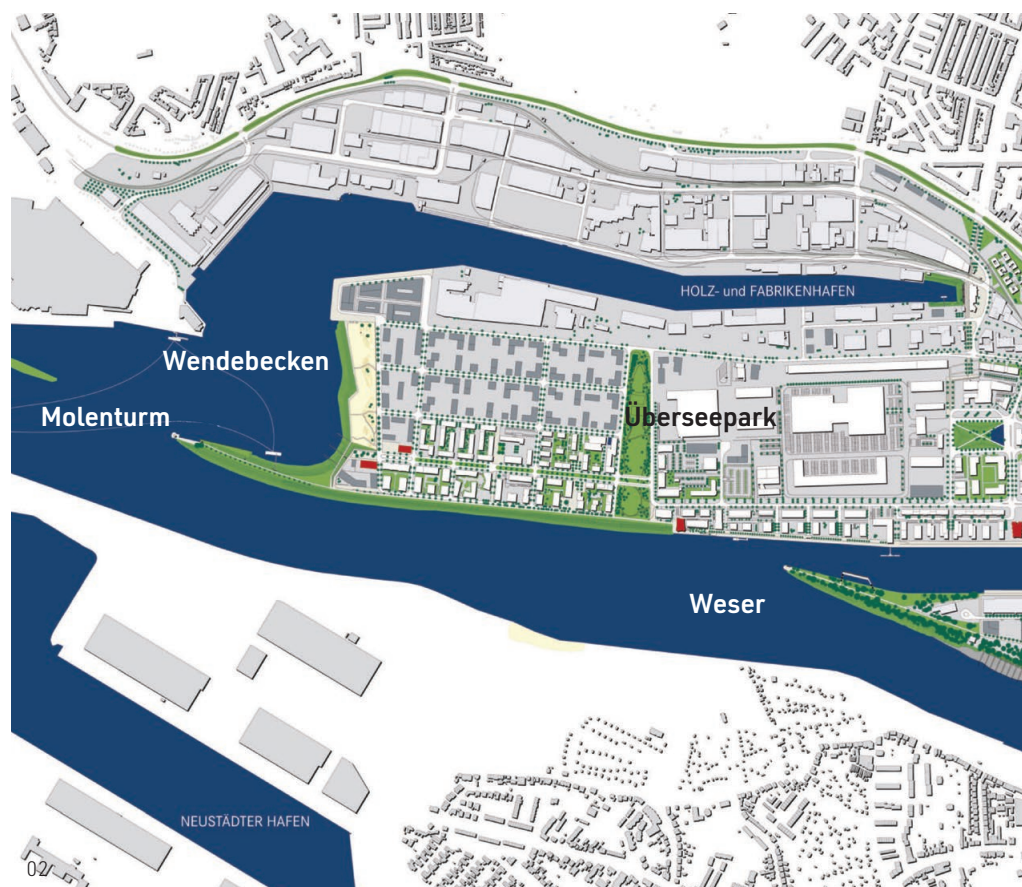
01 / Stadträumliche Lage der Überseestadt;
OpenStreetMap.org; mit Bearbeitung von BPW
Stadtplanung

Seit Beginn der Entwicklung im Jahr 2000 sind zahlreiche und vielfältige Neubauprojekte, die Sanierung historischer Gebäude, Speicher und Schuppen in der Überseestadt angestoßen worden sowie umfangreiche Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen in den verschiedenen Quartieren erfolgt. Dies hat in den letzten Jahren dazu beigetragen, dass sich in der Überseestadt – neben den weiterhin vorhandenen, gewerblichen Unternehmen und den neuen Dienstleistungsstandorten, mit inzwischen insgesamt über 15.000 Beschäftigten – mittlerweile zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote, erste Einkaufsmöglichkeiten sowie interessante Restaurants und Bars angesiedelt haben.

Nachdem sich die Wohnadressen an den Wasserlagen der Nordseite des „Europahafens“ etabliert haben, entwickelten sich weitere Adressen entlang der Konsul-Smidt-Straße in zweiter Reihe. Ein weiterer Schwerpunkt des Wohnungsbaus liegt im Bereich des Quartiers Hafenkante, westlich des „Überseeparks“. Auch hier ist die Entwicklung ausgehend vom Weserufer mittlerweile in die Tiefe des Quartiers vorgedrungen.

Aktuell wird der Bereich um den neu geschaffenen nordwestlichen Abschluss der Überseestadt, den „Waller Sand“, entwickelt. Weitere aktuelle Entwicklungsschwerpunkte für Wohnnutzungen sind das Kaffeequartier in zentraler Lage der Hafenvorstadt und der im Bau befindliche Europahafenkopf.

Die Überseestadt bildet einen Schwerpunkt des Wohnungsbaus in Bremen. Im Rahmen der Wohnungsbaustrategie wurden insbesondere im zentralen Bereich der Überseestadt mit der Marcuskaje und der Hafenpassage entlang der



Konsul-Smidt-Straße große Wohnungsbauprojekte realisiert, die deutlich über dem allgemein geforderten 25% bzw. 30% geförderten Wohnungsbau liegen. Damit wurde die Durchmischung von Wohnformen in der Überseestadt weiter verbessert. Die Überseestadt wird sich, nach anfänglich überwiegend hochpreisigen Wohnungsangeboten, zu einem Ortsteil entwickeln, der für breite Bevölkerungsschichten Wohnungsangebote bereithält.

Das städtebaulich prägnanteste der aktuell in der Realisation stehenden Projekte ist der neue Europahafenkopf. Zwischen dem Becken des Europahafens und dem Hilde-Adolf-Park entsteht ein städtebauliches Ensemble aus vier Gebäuden mit insgesamt ca. 80.000 m² BGF mit bis zu 19 Geschossen. Dabei entstehen auch 340 Wohnungen.

Öffentliche Freiräume in der Überseestadt ziehen sich insbesondere an den Kajen des Europahafens entlang. Der Übergang stadteinwärts in die Überseestadt hat mit dem Hilde-Adolf-Park einen langgestreckten grünen Auftritt, der dann in den steinern gestalteten Hafenkopf des Europahafens mündet. Die Promenaden der Nordseite des Europahafens sind ebenfalls steinern angelegt. Ab dem „Landmarktower“ gehen sie in eine „Grüne Promenade“ über, die am Molenturm endet. An das Molenturm-Areal schließt der Freiraum des Wendbeckens (Waller Sand) an. In zentraler Lage findet sich zudem der Überseepark, der ein breites Angebot an Spiel- und Freizeitmöglichkeiten bietet.

Insbesondere in der Mitte der Überseestadt, in der sich zukünftig auch die Nahversorgung ansiedeln wird, ist aber mit dem „Franz-Pieper-Karree“ nur eine relativ kleine öffentliche Grünfläche vorhanden. Perspektivisch wird der Grünflächenbedarf auch von den neu entstehenden Flächen auf der Überseeinsel gedeckt werden. Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung der Überseeinsel ist dabei auch eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Europahafen.

Weitere Informationen zu den aktuellen Entwicklungen in der Überseestadt finden sich unter: <https://www.ueberseestadt-bremen.de>.

02 / Lageplan der Überseestadt; WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH; mit Bearbeitung von BPW Stadtplanung



1.2 Historie und Bedeutung des Kellogg Standortes

Der im Fokus dieses Verfahrens stehende Stadtraum wurde in den vergangenen 160 Jahren mehrfach grundlegend überformt. Nach dem Mittelalter haben sich die bremischen Seehäfen vom Bereich der Schlachte bis an die Stephanikirchweide ausgedehnt.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts stellte sich die drängende Frage nach der Verknüpfung von Seeschifffahrt und Zugverkehr. Man entschied die Errichtung eines Bahnhofes im Bereich der westlichen Stephanikirchweide. Mit dem Bau dieses Weserbahnhofes musste die hier historisch gewachsene, kleinstrukturierte Gemengelage aus Wohn- und Arbeitsstätten großflächigen Gleis- und Verladezonen sowie dem 1860 eingeweihten Bahnhofsgebäude im historisierenden Stil weichen.

An der direkt vorgelagerten Kaje machten Schiffe zum Be- und Entladen fest, und am landseitigen Ende des Gebäudes befanden sich die Verladebereiche der Eisenbahn.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts verlagerte sich der Schwerpunkt des hafens-industriellen Betriebs in Richtung der neu geschaffenen Sonderwirtschaftszone der Freihäfen (später: Holz- und Fabriken, Übersee- und Europahafen), was zu baulichen Anpassungen und stellenweisen Gebäudeergänzungen im Bereich des Weserbahnhofes führte.

03 / „Alter“ Weserbahnhof, 1. Hälfte des 20. Jhds.; BREMENPORTS



03



04 / Kriegsschäden; © Max Seidenfaden, veröff. im Weserkurier am 19.08.2019

05 / Kriegsschäden; © Max Seidenfaden, veröff. im Weserkurier am 19.08.2019



Nach schweren Kriegsschäden und anschließender Wiederertüchtigung der Umschlagsanlagen siedelte sich in den 1960er Jahren der amerikanische Konzern Kellogg im Bereich des Weserbahnhofes an und baute die Produktion bis Ende der 1980er Jahre kontinuierlich aus. Das Reislager und die Siloanlage stammen im heutigen Zustand aus dieser Zeit und machen diesen Teil der Ortsgeschichte unmittelbar erfahrbar.

Parallel zur Ausweitung der Produktion erweiterte sich auch das Betriebsgelände der Firma Kellogg. Sukzessive wurden die westlich angrenzenden Flächen des ehemaligen Atlas Werkes integriert und Verwaltung und Produktion auf eine Fläche von über 15 ha ausgedehnt.

Ab 2005 verlor der Standort Bremen innerhalb des Kellogg-Konzerns an Bedeutung. Nach schrittweiser Verlagerung von Verwaltungsaufgaben und Teilproduktionen verkündete der Konzern 2016 die endgültige Schließung des Bremer Standortes.

Die besondere stadträumliche Lage in der direkten Verlängerung der Überseeinsel und im Schnittpunkt der Raumgefüge Stephanitor/ Schlachte/ historische Innenstadt im Osten und Überseestadt im Westen erforderte die schlüssige und zügige Neuentwicklung des Kellogg Areals, welches 2018 durch zwei Unternehmen mit dem Schwerpunkt in der Entwicklung von Windenergieprojekten erworben wurde.

Durch die Transformation des ehemaligen Firmengeländes besteht nun die Chance zur öffentlichen Erschließung des Weserufers westlich der Schlachte für die Bewohner der Überseestadt, die Bremer Bürgerinnen und Bürger und für Besucher, Touristen und Freizeitnutzer.

1.3 Rahmenplanung Überseeinsel

Ausgangspunkt der planerischen Transformation war ein Anfang 2018 durchgeführtes mehrstufiges Werkstattverfahren mit sechs teilnehmenden Teams aus Stadtplanern/ Architekten und Landschaftsarchitekten. Im Ergebnis wurde entschieden, die Grundkonzeption des Teams SMAQ Architektur und Stadt mit MAN MADE LAND aus Berlin zur Grundlage der weiteren Planungen zu machen und dabei in einzelnen Quartieren auf die Ergebnisse der gruppenübergreifenden Workshops aus Bremen mit Christoph Schonhoff, Hannover, zurückzugreifen.

Bis zum Sommer 2019 wurden die Ergebnisse des Workshopverfahrens in eine städtebauliche Rahmenplanung überführt, welche die Grundzüge der Entwicklung im Maßstab 1:2000 definiert und in den anschließenden Schritten auf Quartiersebene weiter ausdifferenziert wird. Die Rahmenplanung wurde Ende 2019 von den zuständigen Deputationen Bau und Wirtschaft politisch beschlossen.

Die gebäudescharfen Setzungen des städtebaulichen Rahmenplans sind dabei als avisierte Konturen und nur stellenweise exemplarisch zu verstehen und innerhalb dieses Verfahrens zu prüfen (siehe hierzu auch die Hinweise im Kapitel 3.1).

Die Entwicklung und Programmierung des gesamten Bereichs vom ehemaligen Kellogg Gelände bis zur Westspitze der Überseeinsel unterliegt dem Grundgedanken eines modernen, lebenswerten und gemischt genutzten Stadtraums, in dem neue Mobilitätslösungen und innovative Life-Services auf Quartiersebene ebenso erprobt und umgesetzt werden wie nachhaltige quartiersübergreifende Energiekonzepte. Auf der Überseeinsel soll ein stark durchgrünter Stadtteil entstehen, der über eine vielfältige Baustruktur Bremens Weserfront und Silhouette auf der rechten Weserseite bewusst fortschreibt.

Wohn-, Freizeit und Arbeitswelten sollen zu gegenseitigem Nutzen eng miteinander verschränkt werden. Der motorisierte Individualverkehr soll auf der gesamten Überseeinsel eine funktional untergeordnete Rolle spielen und weitgehend aus dem unmittelbaren Straßen-/ Stadtraum ausgeschlossen werden.

Entwicklung und Erschließung der Überseeinsel erfolgen sukzessive von Ost nach West und nehmen ihren Ausgang im östlichsten Bereich des ehemaligen Betriebsgeländes von Kellogg. Das hier entstehende Quartier Neu Stephani wird entlang der Straße „Auf der Muggenburg“ gewerbliche und mobilitätsbezogene Angebote entwickeln. Die Straße Auf der Muggenburg ist eine Haupterschließungsstraße mit Verbindungen zwischen der Innenstadt/ B75 und der südlichen Überseestadt sowie zu den Autobahnzubringern. Ihre Auslastung und Verkehrsbelastung ist aktuell schon sehr hoch. Daher steht die Nutzungsdichte der Entwicklung der Überseeinsel und der weserseitigen Quartiere Neu Stephani und Kellogg-Pier unter dem Vorzeichen einer Reduzierung des MIV (Modal Shift/ Modal Split).

Im Westen grenzt an Neu Stephani der zentrale Bereich des Kellogg-Piers. Hier wird die in besonderer Weise identitätsstiftende Mitte des Stadtraums zwischen Schlachte und Überseeinsel mit hochattraktiven öffentlichen Räumen und öffentlichkeitswirksamen Nutzungen entstehen.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Beschreibung des Wettbewerbsgebietes und seiner Umgebung

2.1.1 Neu Stephani (Gesamtquartier)

Das Quartier Neu Stephani bezeichnet die ehemals vom Weserbahnhof – einem hafengewirtschaftlichen Umschlagsbereich – eingenommenen Flächen zwischen dem Straßenverlauf Auf der Muggenburg und der Weser.

Der Straßenverlauf Auf der Muggenburg ist gegenüber Neu Stephani mehrheitlich von zwar individuell durchaus hochwertiger Architektur geprägt, die jedoch gestaltsprachlich zu heterogen ist, um ein starkes Gesamtbild zu erzeugen. Dem momentanen Eindruck einer eher losen Gebäude- und Raumabfolge ist durch einen entsprechend prägnanten Quartiersauftritt Neu Stephanis zum Straßenverlauf Auf der Muggenburg zu begegnen.

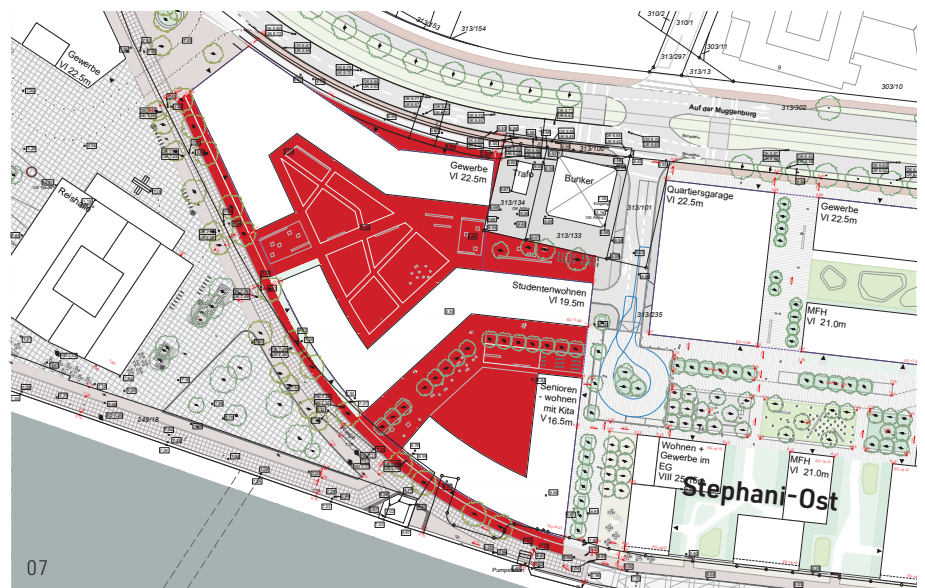
Eine Zufahrtsstraße von Auf der Muggenburg zum Weserufer teilt Neu Stephani in zwei Nachbarschaften: Östlich des Erschließungsstichs liegt „Stephani-Ost“ (Arbeitstitel) mit einem gewerblich genutzten Riegel entlang Auf der Muggenburg, einem wohnwirtschaftlich genutzten Bereich entlang der Promenade am Weserufer, und einem dazwischenliegenden, durchgrüntem Erschließungsraum.

Westlich der Zufahrtsstraße liegt „Stephani-Bogen“ (Arbeitstitel). Dieser Teilbereich ist Gegenstand dieses Wettbewerbsverfahrens (siehe nachfolgender Abschnitt). Auch hier soll der Straßenverlauf Auf der Muggenburg von gewerblichen Nutzungen flankiert werden und wiederum sollen sich südlich davon wohnwirtschaftliche Nutzungen anschließen.

Gegenüber der Mündung der Zufahrtsstraße des Quartier im Straßenverlauf Auf der Muggenburg führt die Schellackstraße in Richtung Kaffeequartier und „Hilde-Adolf-Park“ in der Verlängerung des Europahafens. Zukünftig ist von einer steigenden Bedeutung dieser Erschließungsachse insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zwischen Weserufer und den nördlich gelegenen Quartieren zu rechnen.

Zwischen Stephani-Bogen und Stephani-Ost steht auf dem privaten Flurstück 313/ 133 ein Hochbunker aus dem 2. Weltkrieg. Das westlich angrenzende Flurstück 313/ 134 befindet sich im öffentlichen Eigentum und ist Standort einer wichtigen Trafostation. Beide Flurstück stehen weder direkt noch indirekt (bspw. über Abstandsbaulasten) für eine Überplanung zur Verfügung.

07 / Plangebiet; SMAQ + MML + ARGUS; mit
Bearbeitung von BPW Stadtplanung



2.1.2 Lage und Beschreibung des Wettbewerbsgebietes (Stephani-Bogen)

Das ca. 10.280 m² große Wettbewerbsgebiet Stephani-Bogen wird nordöstlich vom Straßenverlauf der Auf der Muggenburg begrenzt. Im Osten schließen die beschriebenen Grundstücke der Trafostation und des Hochbunkers an. Im Südosten liegt die Zufahrtsstraße ins Quartier. Die Südwestflanke von Stephani-Bogen zeichnet den ehemaligen Gleisverlauf zum Weserbahnhof nach. Hier wird in Zukunft eine wichtige Radwegeverbindung von der Schlachte (Weserpromenade) in Richtung Europahafen verlaufen. Aktuell bildet dieser Verlauf auch die formale Hochwasserschutzlinie ab.

Großräumig bildet die Verbindung entlang dieses Bogens ebenfalls zukünftig eine Fuß- und Radverbindung zwischen Walle/ Überseestadt und Schlachte/ Innenstadt.

2.1.3 Stephani-Ost

Das östlich angrenzende Teilquartier Stephani-Ost ist über die laufende Quartiersplanung bereits intensiv untersucht und vorgezeichnet worden. An der Ecke Auf der Muggenburg/ Zufahrtsstraße, quasi als Pendant des gegenüberliegenden Hochbunkers, ist ein „Mobilitätshub“ vorgesehen (Nähere Informationen siehe Kapitel 2.2.).

Im weiteren Straßenverlauf ist ein flankierender Gebäudekörper mit Büronutzungen vorgesehen und im Anschluss ein weiteres Bürogebäude als Erweiterungsbau der wpd AG. Eine (gemeinsame) TG Ebene dient der Unterbringung der erforderlichen Stellplätze. Den östlichen Abschluss bildet das bestehende Parkhaus der wpd AG.

Südlich dieses gewerblich und verkehrlich genutzten Bereichs liegt entlang eines weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreiten Straßenraums eine Kette von fünf auf die Weser ausgerichteten Zeilenbauten, die für hochwertige Wohnformen vorgesehen sind. Ein weiteres Wohngebäude auf der Nordseite der Quartiersstraße ist optional für Baugemeinschaften oder gefördertes Wohnen vorgesehen. Weitere Informationen siehe Anlage 4.b.



08 / Imagebild Silo; DMAA; für Überseeinsel GmbH

09 / Imagebild Markthalle; DMAA; für Überseeinsel GmbH



2.1.4 Kellogg-Pier

Am Kellogg-Pier – westlich angrenzend an das Quartier Neu Stephani – bleibt die Geschichte des Standortes auch zukünftig erlebbar. Erhalt und Umwidmung der ehemaligen, nach wie vor stadtbildprägenden Siloanlage und des benachbarten Reislagers in einen Komplex für Gewerbe, Gastronomie und Hotellerie machen diesen Bereich zu einem Transferraum im besten Sinne: Stadträumlich bildet er das Scharnier zwischen der Fortführung der Schlachte und dem Auftakt zur Überseeinsel. Als Raum für soziale Interaktion und Aneignung eröffnet die hochbauliche und freiräumliche Nutzungsstruktur des Kellogg-Piers ein breites Angebot für vielfältige Zielgruppen. Nicht zuletzt schlägt das Kellogg-Pier über die Ablesbarkeit der historischen Produktionsprozesse eine zeitliche Brücke in die Geschichte des Ortes.

Die anstehende Konversion der Siloanlage ermöglicht zukünftig Nutzungen aus den Bereichen Hotellerie und Gaststätten mit flankierenden Büroflächen. Das ehemalige Reislager wird zukünftig – neben Büro- und Verwaltungsflächen in den Obergeschossen – im EG ein Angebot aus dem Bereich des Lebensmittel Einzelhandels sowie weitere gastronomische Nutzungen bereitstellen.

Die dreieckige Fläche zwischen der bogenförmigen Radwegführung entlang des Plangebiets und dem Weserufer wird aktuell durch ein gemeinwohlorientiertes Urban Gardening Projekt (Gemüsewerft) genutzt. Diese Nutzung soll hier mittelfristig erhalten bleiben.

Die weitere Freiflächenplanung sieht vor, dass die Spuren der ehemaligen Kellogg-Nutzungen auch im Freiraum möglichst sichtbar und erhalten bleiben. Daher sollen die u.a. Waagen und Hochleitungen als wichtige Teile der ehemaligen Nutzung in die neue Planung integriert werden.

Die Plätze um das Silo und die Markthalle werden zu belebten Orten, weshalb möglichst flexibel zu nutzende Flächen, wie der ehemals von Kellogg genutzte Hafen, erhalten bleiben müssen.

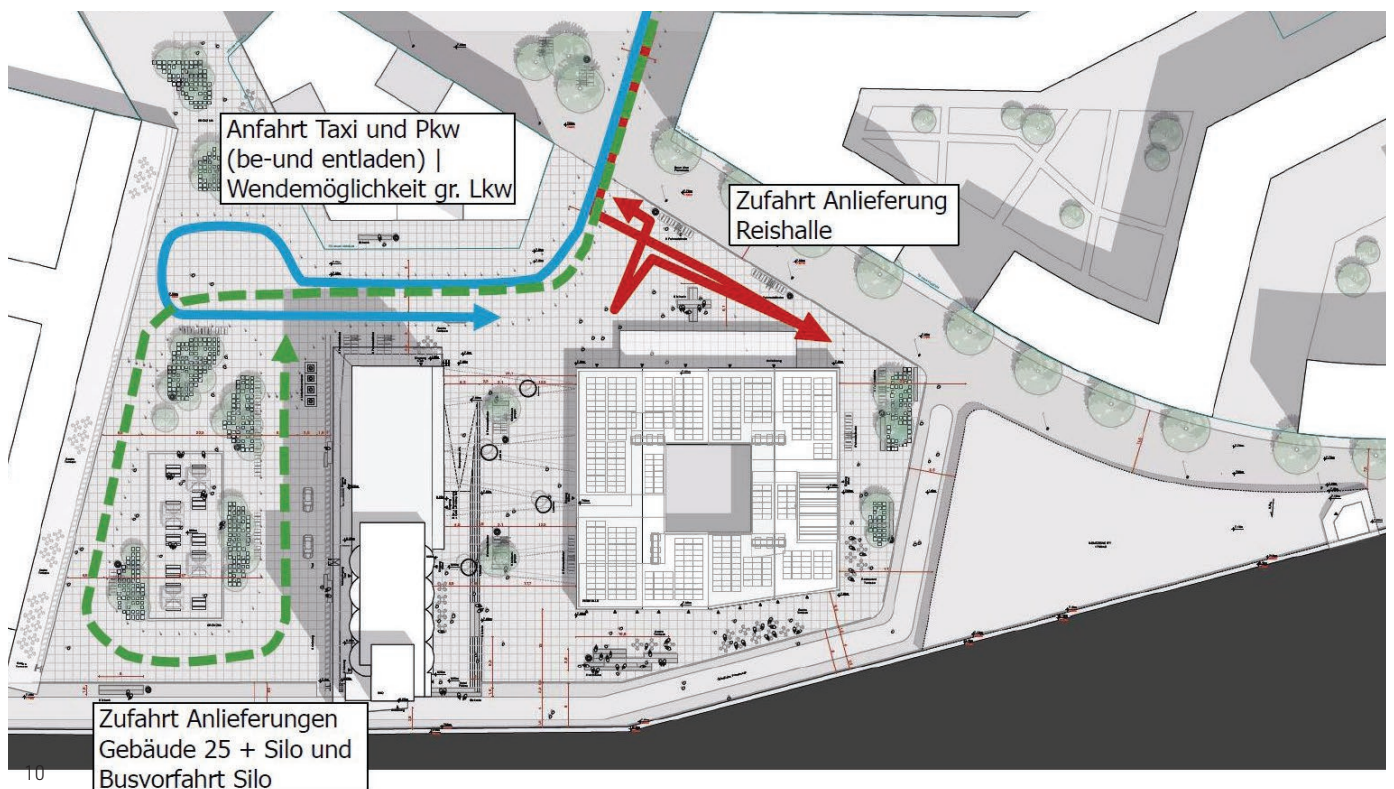
Ein großzügiger Freiraum mit Sichtbeziehung zum Hansatorplatz ist auf beiden Seiten des Gebäudeensembles gewährleistet. Eine zusammenhängende Belagsstruktur fügt die Fläche zusammen und unterstützt das Gebäudeensemble städtebaulich. Der großformatige Betonbelag reagiert auf die lokalen Gegebenheiten. So werden alte Spuren mit neuen Funktionen wie der Eislauffläche und den begrünten Aufenthaltsbereichen mit Sitzgelegenheiten verbunden.

Eine durchgehende Promenade, die als Verlängerung der Schlachte zu verstehen ist, ist zugleich die HWS-Linie. Die Promenade der Überseeinsel bekommt einen eigenen Materialkanon, der einen gestalterischen Brückenschlag zwischen der Schlachte und dem Europahafen schafft. Die Promenade beginnt am Stephani-Bogen und besteht aus einem 5 Meter breiten Bewegungsraum, der von Fußgängern und Fahrradfahrern gemischt nutzbar ist. Die Betonplatten mit einem Relief, die links und rechts von Kopfsteinpflaster gerahmt werden, definieren den Bewegungsraum. Lokale Regenwasserversickerung wird durch Tiefbeete mit einer begleitenden unregelmäßigen Baumlinie aus Kiefern und Weiden ermöglicht, die die öffentliche Promenade bis zur Molenspitze begleiten.

Die Erschließung des Kellogg-Piers erfolgt von der Straße Auf der Muggenburg. Der ruhende Verkehr soll teilweise in der vorzusehenden Tiefgarage im Plangebiet dieses Wettbewerbsverfahrens abgebildet werden (siehe nachfolgender Abschnitt).

Die Umsetzung dieser Projekte soll zeitnah erfolgen.

10 / Erschließungssystematik Kellogg Pier, ARGUS



2.2 Verkehrliche Erschließung von Neu Stephani

2.2.1 Quartierserschließung und Stellflächen

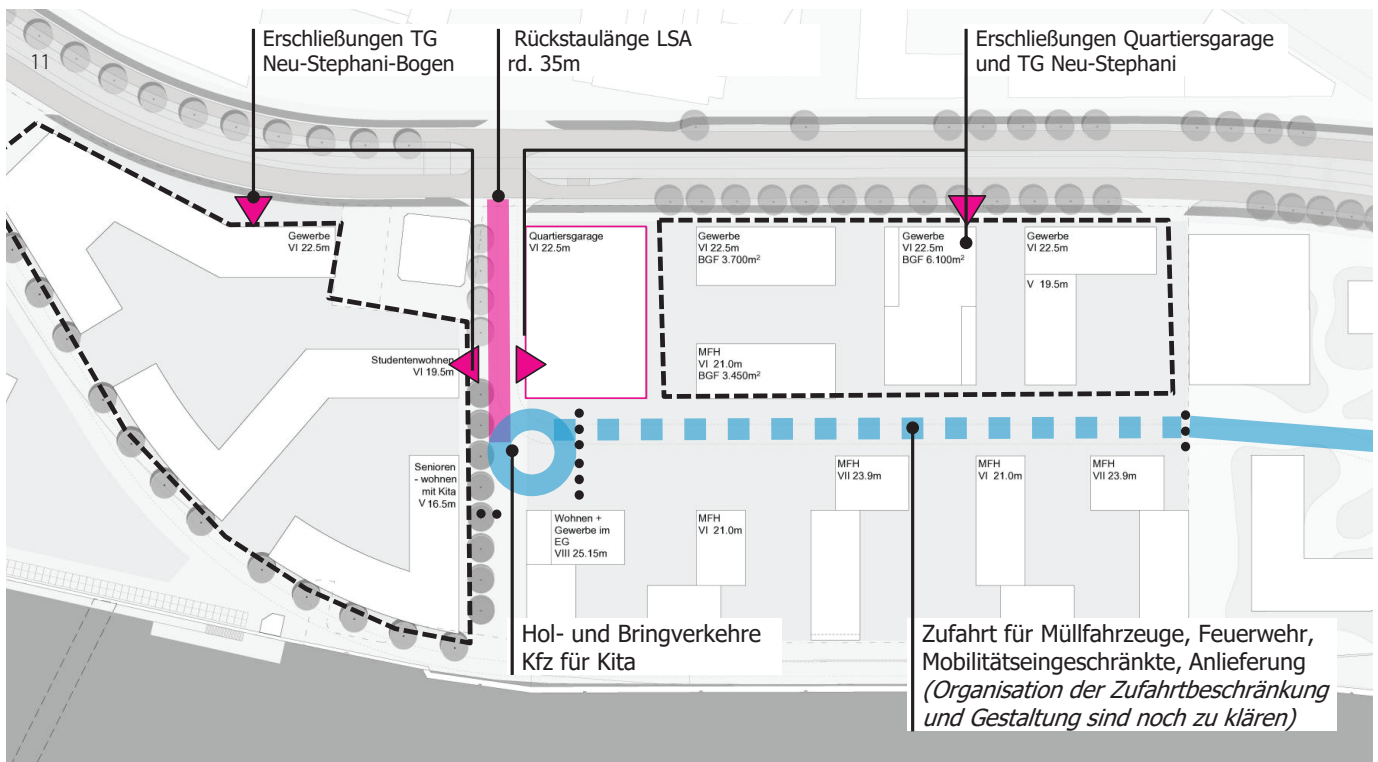
Die verkehrliche Erschließung von Neu Stephani erfolgt im Wesentlichen über die Straße Auf der Muggenburg. An diese Erschließungsstraße knüpfen untergeordnete Erschließungsflächen für Ver- und Entsorgung sowie temporäre (motorisierte) Anliegerverkehre an.

Das gesamte Neu Stephani Quartier soll weitgehend autofrei konzeptioniert werden. Der MIV wird sowohl für das Plangebiet Stephani-Bogen als auch für Stephani-Ost voraussichtlich im Bereich des Mobilitätshubs unter den Straßenraum abgeleitet und unterirdisch in zwei Quartierstiefgaragen verteilt werden.

Der Großteil des Zustellverkehrs soll über ein Paketzentrum am Mobilitätshub gegenüber des Bunkers abgewickelt werden, der auch die Besucherverkehre aufnimmt sowie den Flächenbedarf für Car- und Bike-Sharing und ggf. der Hol- und Bringdienst für die KiTa bereitstellt.

Die parallel zur Weser verlaufende Quartiersstraße zur Erschließung von Stephani-Ost wird dem Rad- und Fußverkehr, Feuer- und Rettungsfahrzeugen, evtl. Shuttlebussen sowie Umzugsfahrzeugen und vereinzelt Lieferfahrzeugen vorbehalten bleiben. Die Straße mündet am Stephanitorsbollwerk, soll aber keinen Durchgangsverkehr ermöglichen. Die Straßenraumgestaltung wird sich am Prinzip der Mischverkehrsfläche/ Shared-Space orientieren und keinen klassischen Straßenquerschnitt nachzeichnen, sondern eher Platzcharakter haben.

11 / Erschließungskonzept Neu Stephani; ARGUS



■ Öffentliche Erschließung im Separationsprinzip

■ Öffentliche Erschließung im Mischprinzip

■ ■ Öffentliche Erschließung im Mischprinzip

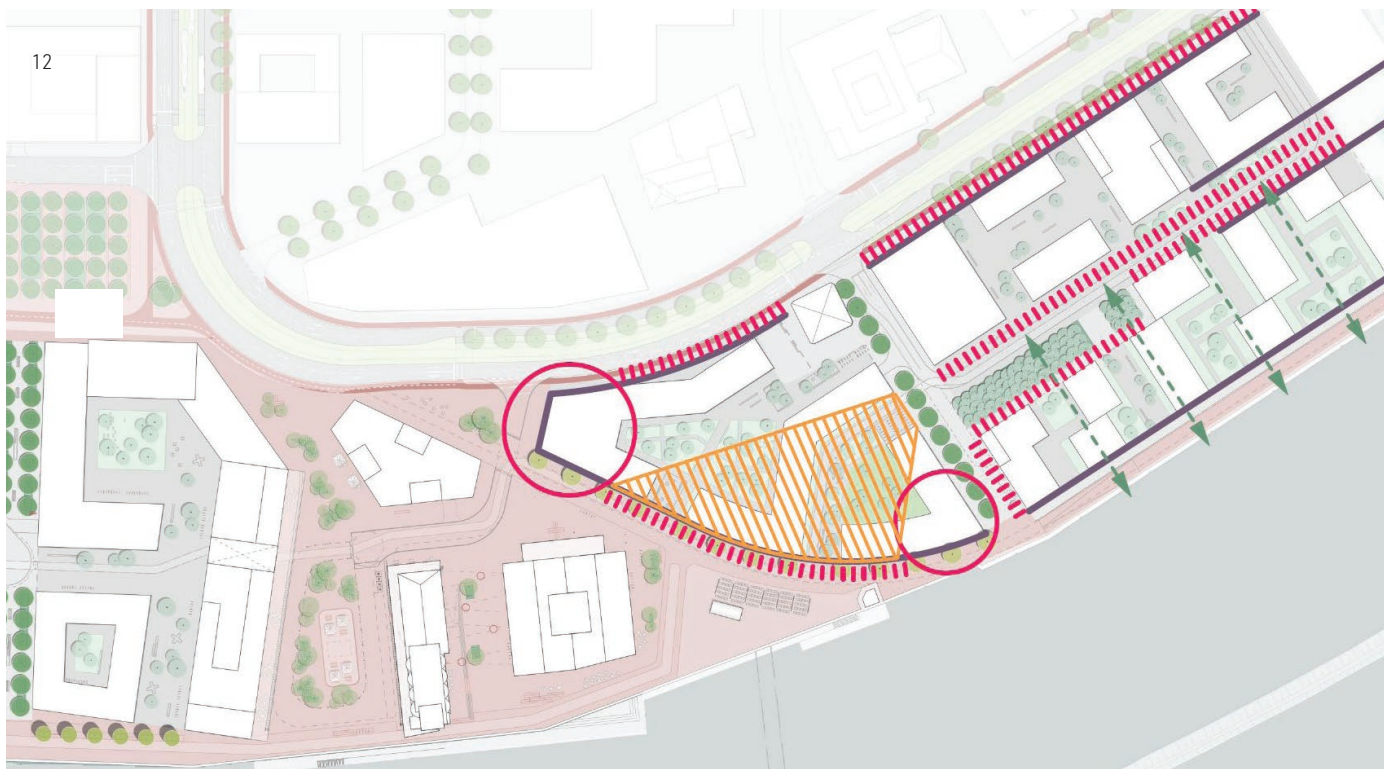
Die interne Erschließung für Stephani-Bogen folgt im Abgleich mit den Zielsetzungen der Freiraumplanung der gleichen Logik und ist im Rahmen dieses Wettbewerbs zu entwickeln. Dabei ist die Sicherstellung einer angemessenen Durchquerbarkeit Stephani-Bogens in Verlängerung der Quartiersstraße in Richtung Kellogg-Pier für Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Aspekt, der mit der Erfordernis einer angemessenen Privatheit des direkten Wohnumfeldes abzugleichen ist.

Die Frage der Positionierung und der gestalterischen Umsetzung der erforderlichen oberirdischen Erschließungsfunktionen der TG (Zugänge für Besuchende und im Quartier wohnende oder arbeitende Menschen) ist im Abgleich mit dem städtebaulichen Konzept zu lösen.

Die ÖPNV Anbindung des Quartiers erfolgt über die Bus- und Straßenbahnhaltestelle „Europahafen“, welche im Zuge der anstehenden Umgestaltung der Knotenpunktgestaltung Auf der Muggenburg/ Stephanikirchenweide/ Zollpfad möglicherweise in die unmittelbare Nähe des Plangebiets verlagert wird.

Das Quartier soll perspektivisch zudem durch ein autonomes Shuttle-Fahrzeug im öffentlichen Betrieb auf einer intern verlaufenden Durchwegung mit den westlich gelegenen Entwicklungsbereichen der Überseeinsel verbunden werden.

12 / Skizze Suchraum für die Quartiersdurchquerung und städtebauliche Struktur; SMAQ



2.2.2 Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs

Bremen ist Fahrradstadt. Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur und das weitere Attraktivieren und Fördern des innerstädtischen Rad- und Fußverkehrs sind erklärte Ziele, welche auf unterschiedlichen Maßnahmenebenen verfolgt werden. In Neu Stephani und den angrenzenden Wohnquartieren sollen die räumlichen und praktischen Voraussetzungen geschaffen werden, um das Fahrrad und die Fußläufigkeit zu zentralen Mobilitätsbausteinen des Modal Splits der Bewohnerschaft und der Angestellten auszubauen und zu nutzen.

Ein entscheidendes Kriterium ist die überzeugende Eingliederung des implizierten Stellplatz- bzw. Flächenbedarfs in die städtebauliche und freiraumplanerische Konzeption. Eine vollständige Abbildung der erforderlichen Fahrradstellplätze im TG entspricht dem oben formulierten Anspruch nicht. Mindestens 25% der erforderlichen Fahrradstellplätze sollen oberirdisch sichtbar, in kleinen, wettergeschützten und diebstahlgesicherten Einheiten in unmittelbarer Nähe der zugehörigen Gebäudeeingänge nachgewiesen werden und zur Verfügung stehen. Auch die anderen Fahrradstellplätze sollten möglichst ebenerdig liegen oder über Rampen mit max. 6% Steigung/ Gefälle gut erkennbar erreichbar sein. Weitere qualitative Hinweise zu den Fahrradstellplätzen siehe Abschnitt 2.2.4, Hinweise zu der Tiefgarage siehe nachfolgender Abschnitt.

Eine weitere Besonderheit stellt die bereits angesprochene Fußgänger-/ Radverbindung auf dem ehemaligen Gleisverlauf entlang der südwestlichen Plangebietsgrenze dar. Dieses Element – und der Radweg entlang Auf der Muggenburg – eröffnen zusammen die Chance einer vom motorisierten Verkehr räumlich getrennten und entsprechend attraktiven Ableitung des Radverkehrs aus dem Quartier. Die voraussichtlich intensiv frequentierte Fuß- und Radwegeverbindung an der Südwestseite des Quartiers wirkt aber auch, im Wettbewerb zu lösende, Fragen nach der Dimension und Raumcharakteristik der Gebäudevorkanten, der Sicherstellung von Privatheit in den Erdgeschosszonen sowie nach der geeigneten Ausgestaltung von Anschlüssen und sicheren Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr sowie evtl. temporären Entsorgungsverkehren auf.

2.2.3 Stellplatzbedarfe im Wettbewerbsgebiet

Zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze für Fahrräder und PKW ist die vollständige Unterbauung des Wettbewerbsgebietes mit einer zweigeschossigen Tiefgarage vorgesehen. Die Erschließung der TG Ebene erfolgt voraussichtlich direkt aus dem Straßenverlauf Auf der Muggenburg (als Grundstückszufahrt „rechts rein, rechts raus; Ausführung gem. Garagenverordnung der Stadt Bremen) und vom Mobilitäts-Hub (siehe Abbildung 12).

Die beiden TG-Ebenen sind nach folgender Systematik zu organisieren:

	Nutzung	Flächenansatz
TG oberste Ebene	PKW Stellplätze (tlw. aus dem Kellogg-Pier)	mind. 3.100 m ² inkl. Erschließungsfläche
	Fahrradstellplätze (tlw. aus dem Kellogg-Pier)	2.300 m ²
	Abstellräume	1.500 m ²
	Technikflächen: 120 m ² Wärme und Kälte Übergabestation + 200-350 m ² Lüftung pro Gebäude, je nach BRI	1.000 m ²
	Unterflursysteme und gewerbliche Müllagerräume	100 m ²
TG untere Ebene	PKW Stellplätze	größtmögliche Anzahl
	Regenwasserzisternen (siehe 3.2)	120 m ²

Der Benutzerfreundlichkeit insbesondere der obersten TG Ebene wird besondere Bedeutung beigemessen. Zugänglichkeit und Benutzbarkeit müssen attraktiv ausgestaltet werden. Bei der Positionierung ist zu berücksichtigen, dass auch Flächenbedarfe aus dem Kellogg-Pier hier dargestellt werden.

Die Anbindung der TG an die Markthalle soll oberirdisch und perspektivisch zusätzlich durch eine direkte Verbindung der TG an das UG der Markthalle erfolgen. Funktion und bauliche Umsetzung beider Verbindungen sind von besonderem Interesse und sollten in den einzureichenden Planunterlagen an geeigneter Stelle dargestellt werden.

Wie beschrieben sind Fahrradstellplätze i.d.R. wettergeschützt und zu mindestens einem Viertel als ebenerdige Besucherstellplätze den jeweiligen Gebäudeeingängen zugeordnet nachzuweisen. Rampenerschließung für Fahrräder sind nur bis zu Neigungen von 6% benutzungsfreundlich. Aufzugslösungen oder Treppen mit Rampenspuren sind ebenfalls nicht benutzungsfreundlich und zu vermeiden.

Der Stellplatzbedarf pro Fahrrad wird mit 2,00 m x 0,50 m zzgl. des Anteils erforderlicher Bewegungsfläche angenommen. Die Mindestbreite der vorgelegerten Bewegungsfläche muss 1,80 m betragen. Bei gestapelter Unterbringung hat die Mindestwegebreite 2,20 m zu betragen. Die lichte Höhe eines belegten Doppelparkers ist mit 2,90 m anzunehmen.

Für Fahrräder mit erhöhtem Stellplatzbedarf sind eine Abstellfläche von 2,70 m x 1,00 m und entsprechend plausible Bewegungsflächen anzusetzen (Siehe Anlage 4a).

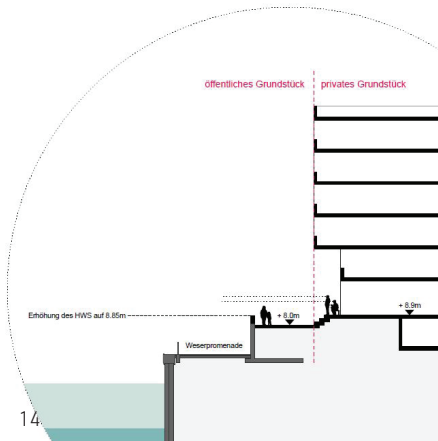
Von Osten kommend wird die Weserpromenade an der südöstlichen Plangebietsgrenze bereits heute auf ca. 8,00 m NHN hochgeführt. Dieses Niveau ist auch für den Straßenverlauf der Quartierserschließung von der Weser bis zur Einmündung der Quartiersstraße anzunehmen. Von hier bis zur Einmündung in den Straßenverlauf Auf der Muggenburg wird die Höhendifferenz von ca. 1,40 m verzogen ($\Rightarrow \emptyset$ Steigung ca. 3%); siehe Abb. 15.

Bei der hochbaulichen Konzeption der Gebäudekörper erscheint es im Sinne einer nachhaltigen Sicherung der freiräumlichen und wohnungsbezogenen Qualitäten angezeigt, die Einbeziehung des zukünftigen Hochwasserschutzauflags von 0,75 m auf die oben genannte Bestickhöhe bei den anstehenden planerischen Konzeptionen einzurechnen. Bei der planerischen Durcharbeitung von öffentlichen Freiräumen, Gebäudevorzonen und Erdgeschossniveaus ist schon jetzt von einer zukünftigen Hochwasserschutzlinie (entlang der Weser) auf +8,85 m NHN auszugehen.

Im Rahmen der Konzeption der Höhenlagen der Gebäude und der Freiflächen sind die fixen Anschlusspunkte in der Umgebung zu berücksichtigen. Diese sind u.a.:

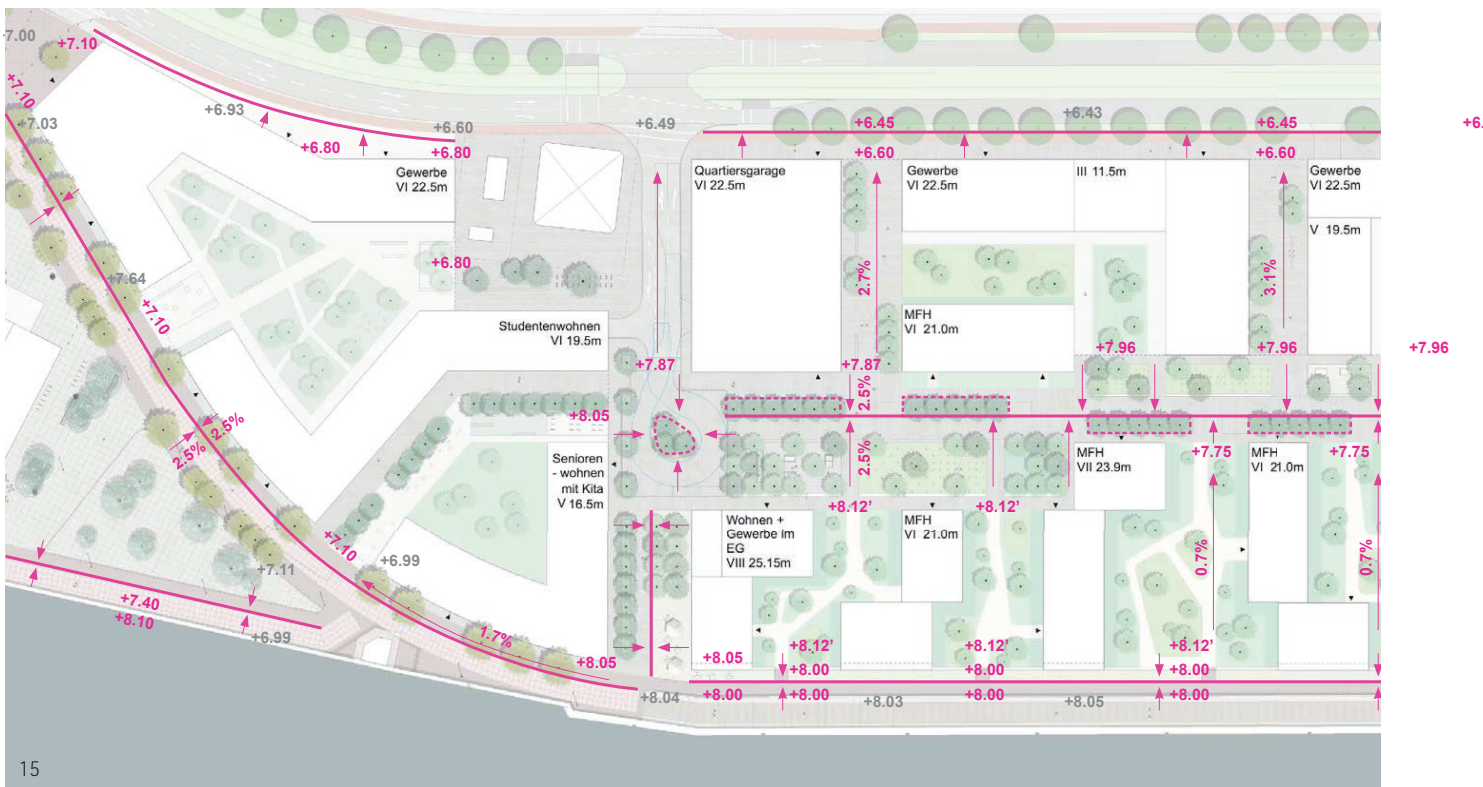
- die beschriebene Hochlage der Weserpromenade auf 8,00 m NHN im Südosten des Plangebiets
- die Höhenlage des Straßenverlaufs Auf der Muggenburg von ca. 6,60 m NHN
- die Höhenlage des Platzniveaus Kellogg-Pier von ca. 6,75 bis 7,60 m NHN
- die Höhenlage der Quartiersstraße von ca. 8,00 – bis 6,60 m NHN

Die stellenweise im Informationsmaterial uneinheitlichen Bezugshöhen-systeme (NN bzw. NHN) sind, aufgrund ihrer minimalen Differenz, in den Maßstabebenen dieses Verfahrens zu vernachlässigen.



14 / zukünftige Höhenlage Deichverteidigungslinie im Bereich Stephani-Ost; SMAQ

15 / Höhenkonzept; MML + SMAQ + ARGUS



15

2.3.2 Baugrund

Die Ingenieursgemeinschaft für Geotechnik hat eine Beurteilung der Baugrundverhältnisse für die Neubebauung erstellt, die dem Anhang 7.b) zu entnehmen ist. Gründungen bzw. die wirtschaftliche Ausbildung von Untergeschossen werden ggf. durch einen stark schwankenden Grundwasserhorizont erschwert.

Das gesamte Plangrundstück ist vollumfänglich von Kampfmitteln befreit und zur Baustelleneinrichtung vorbereitet.

2.3.3 Lärmemissionen

Auf das Plangrundstück wirkt Verkehrslärm von der Straße Auf der Muggenburg sowie Umgebungslärm ein. Der gewerblich verursachte Umgebungslärm überschreitet nach Ergebnis einer entsprechenden Voruntersuchung (Anlage 4d) die zulässigen Tages- und Nachtwerte nicht.

Der verkehrlich induzierte Lärm von Auf der Muggenburg verhindert eine flankierende Wohnnutzung. Ein weitgehend geschlossener Gewerberiegel soll die erforderliche Abschirmung des südlich folgenden Wohnbereichs gewährleisten. Wo eine solche Abschirmung nicht oder nur unzureichend gewährleistet werden kann, muss auf die direkte Lärmausbreitung bis in die zweite Reihe mit einer entsprechenden gebäudetypologischen und grundrisslichen Organisation der Nutzungen reagiert werden.

2.3.4 Planungsrecht

Für das Plangebiet gilt aktuell der Staffelbau- und Gewerbeplan aus dem Jahr 1921, der überwiegend Gewerbeklasse II festsetzt. Dies entspricht einem Gewerbegebiet bzw. einer Zwischenstufe aus Gewerbe- und Mischgebiet. Das Planungsrecht wird auf Grundlage der Ergebnisse dieses Wettbewerbsverfahrens mit einem neuen Bebauungsplan angepasst. Es gelten die im folgenden Kapitel aufgeführten Maximalwerte für GRZ und GFZ.

3 Wettbewerbsaufgabe

Die konzeptionelle Lösung wird in zwei Phasen mit unterschiedlichem Untersuchungsmaßstab und Gegenstand gesucht. In der 1. Phase werden geeignete städtebauliche Grundkonfigurationen gesucht, die in der anschließenden 2. Phase auf ihre raumfunktionale und freiraumplanerische Tragfähigkeit hin überprüft werden. In diesem Kapitel werden dezidierte städtebauliche und freiraumplanerische Hinweise gegeben und die hochbauliche Nutzungskonfiguration erläutert. Anschließend erfolgen zusammenfassende Hinweise für die Bearbeitung in den beiden unterschiedlichen Phasen des Verfahrens.

3.1 Städtebauliche Hinweise

Für Stephani-Bogen gehen aus dem städtebaulichen Rahmenplan verschiedene Parameter für die städtebauliche Konfiguration hervor, die als wichtige Hinweise für dieses Wettbewerbsverfahren gelten:

- GRZ: 0,5; GFZ: 3,0 bezogen auf die Plangebietsfläche.
- Weitgehend geschlossener Gewerberiegel flankierend zum Straßenverlauf Auf der Muggenburg.
- Konsequente städtebauliche Markierung/ Flankierung des ehemaligen Gleisverlaufes (Bogen) in Richtung Europahafen mit angemessener Adressierung gegenüber den standortprägenden Gebäuden auf dem Kellogg-Pier.
- Prägnanter Auftritt an der nordwestlichen Ecke des Plangebiets und zum Straßenverlauf auf der Muggenburg.
- Ausgestaltung der Erdgeschosse und ihrer Vorzonen insbesondere im Straßenverlauf Auf der Muggenburg, entlang des Bogens und im Übergangsbereich Schlachte/ Quartiersstraße/ Bogen.
- Verknüpfung von Stephani-Bogen und Stephani-Ost als eigenständige, gleichwohl aufeinander Bezug nehmende Nachbarschaften.
- Abnehmende Höhenstafflung der Gebäude von Nord nach Süd mit einer maximalen Gebäudehöhe von 22,50 m im Nordwesten (bei VI Geschossen) und 16,50 m Gebäudehöhe im Südosten (bei V Geschossen) bezogen auf das angrenzende Straßenniveau.
- Vielfältige Dachlandschaft und für PV Nutzung geeignete Dächer
- Sinnfällige Durchquerbarkeit des Quartiers von der Quartiersstraße in Richtung Kellogg-Pier (siehe Abbildung 12).

Ein zentraler Gesichtspunkt bei der Entwicklung ist es, ein lebendiges Quartier zu schaffen. Uniformität, große Volumina ohne vertikale Unterbrechungen, fehlende Wechsel von Materialien stehen einer solchen Lebendigkeit entgegen. Insoweit ist seitens der Ausloberin in Abstimmung mit der Stadtgemeinde Bremen ein klarer Wunsch nach Diversität auch in der Architektur, nach Inhomogenitäten, nach Wechseln von Materialien und Formen, vorhanden. Dabei soll Neu Stephani als eigenständiges Quartier zwischen den gewerblichen Nutzungen im Osten und dem Kellogg-Pier im Westen ablesbar sein.

3.1.1 Abstandsregelung

Innerhalb des Plangebietes sind die Abstandsregelungen der Bremer Landesbauordnung (0,4 h für Wohnnutzungen, 0,2 h für gewerbliche Nutzungen) einzuhalten. Eine Unterschreitung der regulär erforderlichen Abstandsflächen bis zur nachbarschützenden Tiefe der Abstandsflächen (0,3 h bei Wohnnutzungen, 0,15 h bei gewerblichen Nutzungen) kann in besonderen Situationen zulässig sein.

In solchen Fällen müssen geeignete hochbauliche Maßnahmen (Grundrisszuschnitte, erhöhte Raumhöhen, Fensterformate und -anordnung, Fassadengliederung etc.) eine ausreichende Belichtung/ Besonnung der betroffenen Wohneinheiten und einen angemessenen Schutz der Privatsphäre sicherstellen.

An den Grenzen des Plangebiets können Abstandsflächen – unter Berücksichtigung der Aussagen des Rahmenplans – auch ganz oder teilweise im öffentlichen Raum untergebracht werden. Die Abbildung von Abstandsbaulasten auf den Flurstücken 313/ 133 und 313/ 134 ist nicht möglich.

3.2 Freiraumplanerische Hinweise

Der Freiraum im Bereich Stephani-Bogen soll die Nachbarschaft eindeutig kennzeichnen und die städtebaulichen und hochbaulichen Konzeptionen stärken. Dabei sind die im Abschnitt 2.1 erläuterten Maßgaben für die Freiraumplanung im Bereich des Kellogg-Piers und die entsprechenden Aussagen des Rahmenplans für die öffentlichen Räume im Bereich Stephani-Ost aufzugreifen und weiterzuführen.

In Abhängigkeit der Nutzungen sind adäquate Vorschläge zur Ordnung, Zonierung (öffentlich, halböffentlich, ggf. privat) und Qualität der zugeordneten Außenräume zu entwickeln. Das Gebiet soll insgesamt über eine eher intime Außenraumcharakteristik die notwendige Privatheit sicherstellen, ohne die gewünschte Großzügigkeit durch Absperrbauwerke zu zergliedern. Für die Bewohnerschaft ist ein attraktives Angebot von Außenräumen mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten zu schaffen, welches auch die erforderliche Freifläche der KiTa (siehe Abschnitt 3.3.4) integriert. In Abgleich mit der Zahl geschaffener Wohneinheiten im Quartier sind entsprechende Kinderspielflächen herzustellen (siehe Abschnitt 3.5.7).

Die Begrünung hat den technischen Erfordernissen der darunterliegenden TG realistisch zu entsprechen. Gleichwohl ist insgesamt eine mehrschichtige, robuste und kräftige Durchgrünung und vor allem die Sicherstellung ausreichender Beschattung der Aktivitäts- und Ruhebereiche zu verfolgen. In der untersten TG Ebene sollten Flächenpotenziale für Regenwasserzisternen erschlossen werden, um die sommerliche Bewässerung der Dachbegrünung nachhaltig zu gewährleisten.

Die erforderliche Zugänglichkeit der TG Ebene aus Richtung Kellogg-Pier ist auch freiraumplanerisch umzusetzen.

Die Wegebeziehungen innerhalb des Quartiers sind in Abgleich mit den Ruhe-

und Aktivitätsbereichen bzw. der Zonierung in öffentliche, halböffentliche und ggf. private Räume zu organisieren.

Stephani-Bogen soll – analog zu den Konzepten für die Quartiersstraße in Stephani-Ost (siehe Abschnitt 2.2.1) – ebenfalls autofrei organisiert werden. Neben der sinnfälligen Wegeverknüpfung der Quartierstraße mit dem Bereich Kellogg-Pier für Fußgänger und Radfahrende müssen die konzeptabhängigen Erfordernisse der Befahrbarkeit von Shuttle-, Rettungs-, Müll- und erforderlichenfalls Feuerwehrfahrzeugen sichergestellt sein.

Teile der Freiflächen sollen perspektivisch öffentlich gewidmet und durch die Stadt übernommen werden. Vor diesem Hintergrund ist bereits in der Planung darauf zu achten (beispielsweise bei der Gestaltung und der Auswahl der Materialität), dass die Planungen den vorhandenen städtischen Standards entsprechen. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die zu erwartenden Bewirtschaftungskosten. Hierzu ist im späteren Verfahren eine enge Abstimmung mit zuständigen städtischen Stellen in der Planung notwendig.

3.3 Nutzungsverteilung im Quartier

Eine vielfältige Nutzungsmischung soll die ganztägige Belebung Stephani-Bogens sicherstellen. Dabei gilt das Gebot der nachbarschaftsverträglichen Organisation der einzelnen Nutzungstypologien.

3.3.1 Gewerbliche Nutzung

Die gewerblichen Nutzungen im Nordwesten des Plangebietes sollen ca. 12.000 m² BGF umfassen und sich auf den Bereich Gesundheitsdienstleistungen und Büronutzungen fokussieren.

Konkret ist ein Angebot unterschiedlicher Nutzungseinheiten und -größen in den EG/ 1.OG vorgesehen, die von kleineren separaten Einheiten für bspw. Apotheken, Optiker oder Sanitätshäuser (150 m² – 350 m²) über gängige Flächenkonfigurationen für herkömmliche Facharztpraxen bzw. Praxen mit Operationsräumen (250 m² – 700 m²) bis hin zu Behandlungszentren und Sport- und Wellnessangeboten mit Schwimmbad (1.000 m² – 2.000 m²) reichen. In der Summe sollten die aufgezählten Typologien eine Nutzfläche von ca. 5.000 m²/ ca. 7.000 m² BGF aufweisen.

In den Obergeschossen sind Büronutzungen mit unterschiedlichen Größen der nutzbaren Einheiten vorzusehen. Die Gesamtfläche für Büros sollte ca. 5.000 m² BGF umfassen.

Das Achsraster der Bebauung sollte zwischen 1,35 und 1,45 m liegen, um eine ausreichende bauliche Flexibilität zu gewährleisten.

Der Adressierung der jeweiligen Einheiten und (tlw. Gemeinschafts-) Eingänge kommt eine besondere Bedeutung zu, die im Abgleich mit der städtebaulichen Konfiguration und der Präsenz des neuen Quartiers im Raumgefüge entlang Auf der Muggenburg/ Stephanikirchenweide und als Kulisse des Kellogg-Piers zu entwickeln ist.

3.3.2 Geförderter Wohnbau

Im zentralen Bereich des Plangrundstücks ist gefördertes Wohnen mit einem voraussichtlichen Flächenbedarf von ca. 7.500 m² BGF vorzusehen. Nähere Hinweise zum Wohnungsmix und den qualitativen Anforderungen siehe Abschnitt 3.5.4.

3.3.3 Freifinanzierte Wohnungen

Neben dem geförderten Wohnen sollen freifinanzierte Wohnungen mit einem Schwerpunkt auf 1- und 2-Personen-Haushalten (mit 25 bzw. ca. 50 m² Wohnfläche) vorgesehen werden. Die 1-Personen-Einheiten werden voraussichtlich teilweise als Appartementwohnungen auf Zeit vermietet werden. Ansonsten ist die Zielgruppe junge Singles und Studierende.

Dies erfordert auch ein zielgruppengerechtes Angebot flankierender Gemeinschaftsflächen im Innen- und Außenbereich.

Der südöstlich gelegene, ufernahe Bereich soll vornehmlich die größeren freifinanzierten Wohneinheiten mit der Zielgruppe Senioren aufnehmen. Auch hier sollen neben den eigenständigen Wohneinheiten Gemeinschaftsflächen das soziale Miteinander in der Nachbarschaft fördern.

Der Gesamtumfang des freifinanzierten Wohnungsbaus sollte ca. 7.650 m² betragen und – bezogen auf die Anzahl – zu ca. 2/3 kleine Appartements und zu ca. 1/3 Zweizimmerwohnungen umfassen.

3.3.4 KiTa

Weiterhin ist auf dem Plangrundstück eine Kita mit 6 Gruppen mit einem Flächenbedarf von ca. 800 m² NF/ ca. 1.300 m² BGF zu verorten. Die Standortsuche hat die Erreichbarkeit der Tagesstätte vom Mobilitätshub (Bring- und Holverkehr), die Möglichkeit zur Organisation einer direkt angrenzenden Außenspielfläche mit ca. 1.200 m² sowie die nachbarschaftlichen Belange zu berücksichtigen.

Gemäß den Empfehlungen des Gesundheitsamts Bremen sollte die Kita-Außenanlage lärmgeschützt positioniert werden. Der Mittelungspegel von 55 dB(A) tags sollte möglichst nicht überschritten werden, siehe hierzu auch Anlage 4d und Abschnitt 2.3.3.

3.4 Zusammenfassende Bearbeitungshinweise für die erste Wettbewerbsphase

3.4.1 Städtebau

Wie bereits dargestellt, ist das Neu Stephani-Quartier nach Umnutzung des Silogebäudes und Wiedererrichtung der Reishalle der erste größere Baustein in der baulichen Neuentwicklung des ehemaligen Kellogg-Areals und damit der Überseeinsel. Die für das gesamte Areal definierten Leitlinien eines weitgehend autofreien Stadtteils mit dichter funktionaler Nutzungsverflechtung und innovativen wie nachhaltigen energetischen und servicebezogenen Konzeptionen, werden hier konkret und sichtbar. An diesem selbst gewählten Anspruch muss sich die städtebauliche und hochbauliche Konzeption messen lassen.

Die nachbarschaftlichen Bezugspunkte sind – wie erläutert – die umgenutzten Bestandsgebäude am Kellogg-Pier sowie die uferbegleitenden Kopfgebäude in Stephani-Ost.

3.4.2 Gebäudeerschließung/ Nachbarschaftsbildung

Die städtebauliche Konfiguration muss qualitätvolle und nutzungstypologisch durchmischte Nachbarschaften generieren. Die einzureichenden Konzeptionen haben eine dahingehend kohärente innere Logik von der Raumbildung über die Freiraumgestaltung und Gebäudeadressierung bis hin zur hochbaulichen Gestaltsprache zu entwickeln. Dabei sollte Neu Stephani als Ganzes eine zur Umgebung ablesbare Zusammengehörigkeit entwickeln, was eine ausgewogene Innendifferenzierung zwischen Stephani-Bogen und Stephani-Ost nicht ausschließt.

3.4.3 Einbettung und Durchquerbarkeit

Stephani-Bogen soll als eigenständiges Quartier erkennbar sein und eine angemessene Privatheit für die Bewohnerschaft herstellen. Gleichzeitig muss das Quartier die erforderliche Durchlässigkeit des stadträumlichen Gefüges vom Kellogg-Pier über das Firmengelände von wpd bis zum Weser Quartier beim Weser-Tower gewährleisten und im Untergeschoss Teile der Stellplatzbedarfe aus dem Kellogg-Pier nachweisen. Im Rahmen der städtebaulichen, hochbaulichen und freiraumplanerischen Konzeption sind sinnvoll positionierte und ausgestaltete Anbindungspunkte vorzuschlagen.

Der plausiblen und sicheren Organisation der Kreuzung dieser Querungsachse mit der Radstrecke auf dem heutigen Deichverteidigungsweg kommt eine erhebliche Bedeutung zu, die auch einen entsprechenden städtebaulichen Rahmen (Sichtbeziehungen, Blickachsen) erfordert.

3.4.4 Architektonisches Konzept

Die gestaltsprachliche Komposition des Quartiers muss seiner beschriebenen gesamtstädtischen Bedeutung gerecht werden und den standortprägenden Gebäuden am Kellogg-Pier ein angemessenes Gegenüber bilden. Die exemplarisch darzustellenden Vorschläge zur architektonischen Erscheinung sollen darüber hinaus die beschriebene Leitidee und die beschriebene Zielgruppenorientierung zum Ausdruck bringen.

Die Dachlandschaft soll gemäß den Vorgaben der Ausloberin breit ausdifferenziert werden und die solare Aktivierung ermöglichen. Flachdächer bedürfen zwingend einer sozialen Inwertsetzung, möglichst in Kombination mit (solar-technisch ggf. ebenfalls aktivierbaren) sonnen- bzw. witterungsgeschützten Aufbauten.

3.4.5 Funktionsräumliches Programm

Das nachzuweisende hochbauliche Programm gliedert sich wie folgt:

	Anforderung	Verweis
Büronutzungen	ca. 5.000 m ² BGF	3.3.1
Gesundheitsbezogene Nutzungen	ca. 7.000 m ² BGF	3.3.1
1 Personen Appartements (gefördert oder freifinanziert) mit ca. 25 - 30 m ² Wohnfläche	ca. 7.700 m ² BGF	3.3.3
2 Personen Wohnungen (gefördert oder freifinanziert) mit ca. 50 - 60 m ² Wohnfläche	ca. 6.550 m ² BGF	3.3.3
Kleine 3 Zi. WE (gefördert) für Alleinerziehende mit Kind mit ca. 70 m ² Wfl.	ca. 750 m ² BGF	3.3.1
KiTa	1.300 m ² BGF, 1.200 m ² Freifläche, Hol- und Bringverkehre beachten	3.3.4
Tiefgarage mit 2 UG	größtmögliche Anzahl von PKW Stellplätzen auf beiden Ebenen	2.2.3
	900 Fahrrad-Stellplätze => ca 2.300 m ² auf der oberen Ebene	2.2.2 und 2.2.3
	ggf. Entsorgungsfläche (Unterflursysteme und Müllräume für gewerblichen Müll) auf der oberen Ebene	3.5.5
	Abstellräume und Technikflächen: 120 m ² Wärme und Kälte Übergabestation + 200-350 m ² Lüftung pro Gebäude, je nach BRI	3.5.6
Oberirdische Fahrradunterstellmöglichkeiten	350 m ² für ca. 135 Besucherstellplätze	2.2.2 und 2.2.4

Sämtliche aufgeführten Werte sind als Orientierungswerte zu verstehen. Die gesamte oberirdische BGF soll den Wert von 28.300 m² nicht überschreiten.

3.4.6 Zielgruppe

Gemeinsame Merkmale der avisierten Zielgruppen für die aufgeführten Nutzungstypologien sind – für Menschen wie Unternehmen gleichermaßen – Aufgeschlossenheit, Nachhaltigkeitsorientierung, Service- und Komfortorientierung und eine Affinität für urbane Lebens- und Arbeitsprozesse.

3.4.7 Höhenlage des Quartiers und seiner Umgebung

Die im Kapitel 3.2.1 dargestellten Gegebenheiten des Hochwasserschutzes und die fixen Geländehöhen der Umgebung sind unter Einbeziehung der Intention des Bauherren zur Errichtung eines vollflächigen UGs und der Erfordernis der barrierefreien Quartiersvernetzung in Einklang zu bringen.

3.4.8 Energetische Zielsetzung

Insgesamt sollen in Stephani-Bogen zukünftig Photovoltaik-Dachanlagen mit einer Gesamtleistung von ca. 440 kWp installiert werden. Die jährliche Stromausbeute dieser Anlage sollte bei ca. 375'000 kWh im Jahr liegen, was dem Durchschnittsverbrauch von ca. 150 2-Personen-Haushalten entspricht. Aus dieser Zielsetzung leiten sich folgende Hinweise ab:

- Überschlägig 3.800 m² der geeigneten Dachflächen sollten nach Möglichkeit mit Photovoltaikanlagen erschlossen werden. Auf Flachdächern und flach geneigten Dächern entsprechen Kombinationslösungen mit extensiver Dachbegrünung der Zielsetzung des Begrünungsortsgesetzes.
- Bei Schrägdächern sollten nach Möglichkeit die Dachneigungen durch eine optimierte Sonnenexposition die Verwendung zusätzlicher Unterkonstruktionen unnötig machen.
- Geeignete Dachneigungen und Ausrichtungen sind:
10° Ost/West PV-Belegung (Aufständigung) für Flachdächer
20-30° Süd-Ausrichtungen bei schrägen Dächern.
- Flachdächer können anteilig auch als ein Multifunktionsdach ausgestaltet werden. In der Kombination von intensiver Begrünung, Dachterrasse und lokaler Energieerzeugung ist die «5. Fassade» zu aktivieren, um Mehrwert für das Gebäude und ihre Nutzer zu generieren. Die freie Begehung des Flachdaches ist über ein Treppenhaus & Lift zu realisieren.
- Eine anteilige PV-Aktivierung der Fassaden kann unter Berücksichtigung der gegenseitigen Verschattung durch benachbarte Gebäude ebenfalls berücksichtigt werden. Insbesondere die erste Gebäudereihe in Richtung Weser könnte sich hierzu anbieten.

3.4.9 Windexposition und Bioklima

Bei der Ausrichtung der Gebäude ist der Einfluss durch Windlasten zwischen den Gebäuden zu berücksichtigen, um Zugscheinungen zu minimieren. Die in Bremen vorherrschende Hauptwindrichtung ist West-Süd-West. Dies entspricht dem Verlauf der Erschließungsstraße des benachbarten Quartiers Neu Stephani. Die Gebäude des Bauabschnitts Stephani-Bogen sollten daher diese potentielle Windtrasse nach Möglichkeit unterbrechen.

Bei der Entwicklung des Plangebiets ist die bioklimatische Belastungssituation zu berücksichtigen, um Überhitzung zu vermeiden. Das Gebiet zeichnet sich teilweise durch eine weniger günstige bioklimatische Situation aus und die auf der Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET) beruhende Wärmebelastung ist dort mäßig bis stark. Kleinere, wesernahe Bebauungsbereiche liegen im Einwirkungsbereich der Kaltluftströmung. Die Entwicklung des Stephani-Bogens sollte daher eine Verschlechterung der bioklimatischen Situation vermeiden und es ist darauf zu achten, dass Belastungssituationen durch Hitze durch die Anlage von z.B. „grün-blauen Infrastrukturen“ reduziert werden.

*** Brem LBO §39 (4)**

Gebäude mit einer Höhe nach § 2 Absatz 3 Satz 2 von mehr als 10,25 m müssen Aufzüge in ausreichender Zahl und Größe haben. Dabei sind Räume im obersten Geschoss nicht zu berücksichtigen, die eine Nutzungseinheit mit Aufenthaltsräumen im darunterliegenden Geschoss bilden. Mindestens einer der Aufzüge muss auch zur Aufnahme von Kinderwagen, Lasten, Krankentragen und Rollstühlen geeignet und von der öffentlichen Verkehrsfläche sowie in allen Geschossen barrierefrei erreichbar sein.

3.5 Ergänzende Bearbeitungshinweise für die zweite Wettbewerbsphase

3.5.1 Gewerbe

Im EG und 1. OG sind die unter 3.4 aufgeführten Nutzungstypologien abzubilden. Im Regelgeschossgrundriss der Obergeschosse sind exemplarische Büronutzungen mit unterschiedlichen Größen der nutzbaren Einheiten vorzusehen. Das Achsraster der Bebauung sollte zwischen 1,35 und 1,45 m liegen, um eine ausreichende bauliche Flexibilität zu gewährleisten.

3.5.2 Grundrissliche Anforderungen KiTa

Die Flächenbedarfe der einzelnen Raumeinheiten der KiTa wird zur zweiten Phase weitergegeben und sind dann im Grundriss nachzuweisen.

3.5.3 Grundrissliche Vorgaben in den Wohngebäuden

Alle Wohnungen müssen im Sinne der Technischen Baubestimmungen (BremLTB) vom 7. September 2015 (Brem.ABL. S. 1138) gem. Anlage 7.3/2 nach DIN 18040-2 barrierefrei konzipiert werden. Dies umfasst insbesondere die barrierefreie Planung für Flure außerhalb und innerhalb der Wohnung, Wohnräume, Küchen, mindestens einen Schlafraum und einen Sanitärraum.

Darüber hinaus sollten an dem zentralen Standort 5 R-Wohnungen in den Wohnungsmix aufgenommen werden.

Das Gebäudekonzept soll zudem an geeigneter Stelle geschützte Abstellflächen für Kinderwagen und Kinderfahrzeuge sowie Rollatoren vorsehen, die niveaugleich auf der Eingangsebene liegen oder barrierefrei zugänglich sind. Aufzüge zur Aufnahme einer Krankentrage* müssen eine nutzbare Grundfläche von mindestens 1,10 m x 2,10 m, zur Aufnahme eines Rollstuhls von mindestens 1,10 m x 1,40 m haben.

3.5.4 Vorgaben für den geförderter Wohnungsbau

Folgender Wohnungsmix ist im geförderten Wohnungsbau anzustreben:

Wohnungsmix im geförderten Wohnungsbau (Gesamtumfang ca. 7.500 m² BGF)

Wohnungstyp	Haushaltsgröße	Wohnfläche	Anteil	Umfang in BGF
1 bis 1,5 Zi. Appartements*	1 Pers. Haushalte	25 bis 30 m ²	65%	4.870 m ²
2 Zi. WE	2 Pers. Haushalte	50 bis 60 m ²	25%	1.880 m ²
kleine 3 Zi. WE	Alleinerz. mit Kind	60 bis 70 m ²	10%	750 m ²

*Wichtig bei allen Kleinstwohnungen ist eine gut separierte Schlafsituation.

Für alle Wohnungen sind die Maßgaben der Wohnungsbauförderung einzuhalten, die in den weiteren Abschnitten erläutert werden.

Im Sinne der angestrebten Erweiterung des Segments des bezahlbaren Wohnens sollten die aufgeführten Flächenwerte eher unterschritten, keinesfalls jedoch überschritten werden. Insbesondere in den kleinsten Wohneinheiten sind intelligente Lösungen zur Flächenausnutzung (bspw. durch Einbauschränke etc.) gefragt. Eine Möglichkeit zur Separierung der Küche/ Küchenzeile wird bevorzugt.

Zur Wohnfläche der Wohnungen gehören nur sich innerhalb der Wohnung befindliche Flächen, keine Abstellflächen außerhalb der Wohnung. Die Grundfläche von Terrassen, Balkonen oder Loggien sind zu einem Viertel der Wohnfläche zuzurechnen. Für die Berechnung der Wohnfläche ist die Wohnflächenverordnung (WoFlV) vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2346) in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Die Wohnungen sollen grundsätzlich die festgesetzten Wohnungsgrößen nicht überschreiten. Alle Wohnungen sollten über einen gut nutzbaren privaten Außenraum in Form eines Balkons, einer Terrasse oder einer Loggia verfügen.

Die Grundrisse sollen eine hohe räumliche Flexibilität für verschiedene Wohnformen aufweisen. Neben konventionellen Grundrissen mit individuellen Zimmern und gemeinsam genutzten Bereichen für Kochen, Essen und Wohnen können vereinzelt alternative Grundrisskonzepte mit offenen Raumaufteilungen und veränderbaren Raumgrößen angeboten werden. Direkt an den zentralen Wohnbereichen (Wohnzimmer oder entsprechend genutzter Bereich in einem offenen Grundriss) gelegene Zugänge in die Sanitärbereiche sind zu vermeiden.

Ein Einbettkinderzimmer darf nicht kleiner sein als 10 m². Eine Vier-Personen-Wohnung soll mit zwei getrennten Kinderzimmern versehen sein. Ein Zweibettkinderzimmer darf in der Regel nicht kleiner sein als 14 m². Ausnahmen von den vorstehenden Mindestflächen für Kinderzimmer können zugelassen werden, wenn entsprechende Spielfläche an geeigneter Stelle nachgewiesen wird.

Im Eingangsbereich aller Wohnungen ist ausreichend Platz für eine Garderobe vorzuhalten. In jede Wohnung gehört in Abhängigkeit der Wohnungsgröße ein Abstellraum von ca. 2 m². Bei kleineren Wohnungen kann der Abstellraum auch in Form eines Einbauschranks (Modul 60 x 60 cm je Person) nachgewiesen werden. Sollte diese Fläche in der Wohnung nicht zur Verfügung stehen, kann sie auch außerhalb der Wohnung, aber wohnungsnah nachgewiesen werden.

Weiterhin sollte für jede Wohnung ein zusätzlicher, außerhalb der Wohnung liegender Abstell- bzw. Keller(ersatz)raum nachgewiesen werden. Dieser soll in Abhängigkeit der Wohnungsgröße und des Abstellflächenangebots innerhalb der Wohnung so bemessen sein, dass jede Wohnung über insgesamt mindestens 4 m² Abstellfläche verfügt. Die sinnfällige Verortung dieser Abstellflächen innerhalb der Gebäude ist Teil der konzeptionellen Auseinandersetzung.

3.5.5 Grundrissliche Anforderungen der Nebenflächen

Auf Müllräume in den Erdgeschossen soll weitestgehend verzichtet werden.

Das Müllentsorgungskonzept sieht vor, dass an zentralen Punkten im Quartier Untergrundsammel-Container (Unterflursysteme) auf privatem Grund installiert werden, welche durch ein Spezialfahrzeug der Stadtreinigung entleert werden. Diese Art der Müllentsorgung wird bereits in anderen Quartieren in Bremen praktiziert. Eine Ausnahme stellen gewerbliche Abfälle dar. Die Nutzung von Unterflurabfallbehältern setzt die Errichtung eines geeigneten Standplatzes voraus:

Die Unterflurabfallbehälter werden von ihren Standplätzen abgeholt. Die Wegstrecke zwischen Standplatz und der nächsten Haltemöglichkeit des Beförderungsfahrzeuges darf nicht mehr als 7,00 m betragen. Die lichte Höhe über dem Unterflurabfallbehälter muss mindestens 10,00 m betragen. Das Entsorgungsfahrzeug muss durchgängig vorwärtsfahren können (An- und Abfahrt). Das Entsorgungsfahrzeug muss bei der Entleerung parallel zum Halbunterflur- und Unterflurabfallbehälter stehen.

Für Bewohner des Stephani-Bogen müssen nach ersten Schätzungen vier Unterflurbehälter von je 5.000 Litern vorgehalten werden. Hinzu kommen Papier und Leichtverpackungen.

Wir empfehlen 2 Standplätze mit jeweils 6 Behältern (2x Haushaltsmüll, 2x Papier, 2x Leichtverpackung). Pro Behälter wird eine Fläche von etwa 2,00 m x 2,00 m und 3,00 m Tiefe benötigt. Daraus ergeben sich 2 Entsorgungsstandorte zu je 12,00 m x 2,00 m Grundfläche.

Die Hauseingänge und die Zugänge zu Treppen und Aufzügen sollen attraktiv und angemessen großzügig gestaltet werden. In jedem Gebäude sind ausreichend dimensionierte Technik- bzw. Hausanschlussräume in geeigneter Lage nachzuweisen.

Für die Mikrowohnungen und den geförderten Wohnungsbau sind pro WE ein externer Abstellraum mit im Durchschnitt 3 m² Nutzfläche auszuweisen.

Hausanschluss- und sonstige Technikräume sind in plausibler Quantität und Lage vorzusehen.

3.5.6 Technische und wirtschaftliche Anforderungen

Tageslichtversorgung

Eine optimierte Tageslichtversorgung ermöglicht förderliche Wohn- bzw. Aufenthaltsqualitäten und reduziert zugleich den Kunstlichtbedarf. Demnach ist eine hohe Tageslichtverfügbarkeit (z.B. durch: Orientierung der Nutzungen; Berücksichtigung max. Raumtiefen; Vermeidung innenliegender, unbelichteter Räume; angemessene Fensterflächenanteile und günstige Fensterpositionierung bzw. Sturzausbildung; angepasster Sonnenschutz) vorzusehen.

Die Besonnungsdauer sollte in mindestens einem Aufenthaltsraum einer Wohnung zur Tag- und Nachtgleiche 4 h betragen. Darüber hinaus sollte sie am 17. Januar mindestens 1 h betragen, um eine ausreichende Besonnung in den Wintermonaten zu gewährleisten.

Raumklima / Hitzeschutz

Bei der Ausrichtung der Gebäude ist der solare Eintrag und der damit verbundene thermische Eintrag in die Gebäude zu berücksichtigen und nach Möglichkeit zu minimieren.

Die thermische Behaglichkeit und das Raumklima sind möglichst durch zusätzliche passive Maßnahmen (Bauweise, Speicherfähigkeit der Bauteile, ggf. Nachtauskühlung, hocheffizientes Sonnenschutzkonzept) zu optimieren. Dabei sollte der gewählte Gesamt-Glasflächenanteil der Außenwände – differenziert nach Himmelsrichtungen und Nutzungen – die Prinzipien des energieoptimierten Bauens berücksichtigen.

Flächeneffizienz

Bei der Entwicklung der Gebäudekonzepte ist ein möglichst optimales Verhältnis der Nutzfläche (NF) zur Brutto-Grundfläche (BGF) anzustreben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flächeneffizienz zu Zielkonflikten führen kann. Zu hohe Flächeneffizienzfaktoren implizieren geringe Verkehrsflächenanteile (z. B. enge Treppenträume und Flure) und wirken ggf. der gewünschten Barrierearmut bzw. kommunikationsfördernden Flächen und Räumen entgegen.

Nutzungsflexibilität

Die lichten Raumhöhen der Obergeschossetagen in den Wohngebäuden sollen 2,55 m betragen, die lichte Raumhöhe in den Erdgeschossen muss mindestens 3,00 m betragen.

Die Gewerblichen Nutzungen sollen im Erdgeschoss eine lichte Raumhöhe von mind. 3,50 m aufweisen, um hier eine flexible Nutzung zu ermöglichen. Daraus resultiert die Forderung einer Geschosshöhe in den gewerblich genutzten Gebäuden von 4,50 m.

Lebenszykluskosten

Die Entwurfsbeiträge sollen ein optimiertes Verhältnis von Investitions- und Nutzungskosten anstreben. Bereits im Vorentwurf sind dabei insbesondere die Angemessenheit der baulichen Maßnahmen, die Hüll- und Fensterflächen, die Dauerhaftigkeit gewählter Materialien und deren Reinigungsfreundlichkeit sowie die zu erwartenden Energiekosten zu berücksichtigen.

Der rationellen Erschließung und Entfluchtung der Gebäude ist im Abgleich mit den städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielsetzungen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die Vorhabenträgerin steht der Einrichtung von Sicherheitstreppehäusern aufgeschlossen gegenüber.

Baustoffe

Die Auswahl von Baustoffen und Konstruktionen mit möglichst geringen Umweltwirkungen (Primärenergieinhalt bzw. „graue Energie“) bietet ein großes Potential zur Reduktion von Treibhausgasen. Demnach ist die Verwendung von Baustoffen aus nachwachsenden Rohstoffen bei geeigneten Bauteilen und Konstruktionen zu prüfen. Die Oberflächenbeschaffenheit (insbesondere der Gebäudehülle) sollte im Hinblick auf Durabilität und Gestaltungsanspruch ausgewählt werden.

* Auszüge aus dem KSpFLOG

Mindestgröße der Kinderspielflächen:

- 5 m² je WE > 40 m² Wfl.
- 10 m² je WE > 70 m² Wfl.

Die Kinderspielflächen sollen wie folgt angelegt werden:

- an besonnener, windgeschützter und immissionsarmer Stelle
- mit gefahrloser und barrierefreier Erreichbarkeit.

Teilflächen sollten mind. 100 m² groß sein

3.5.7 Freiraumplanerische Hinweise für die zweite Bearbeitungsphase

Folgende Hinweise werden für die landschaftsarchitektonische Durcharbeitung in der zweiten Wettbewerbsphase gegeben:

Die freiraumplanerische Konzeption hat neben der Zonierung, Gestaltung und Möblierung der öffentlichen und halböffentlichen Räume auch Vorschläge zur Abgrenzung und Ausgestaltung der privaten Außenräume und der gebäudezugehörigen Grundstücksflächen zu machen. Dabei sind, im Abgleich mit der hochbaulichen Konzeption und Nutzungsverteilung, nachbarschaftliche Belange ebenso zu berücksichtigen, wie der Abgleich zwischen der Sicherung von Privatheit für die Anwohnerschaft auf der einen und der Gewährleistung der erforderlichen Durchlässigkeit auf der anderen Seite.

Weiterhin sind erforderliche Feuerwehraufstellflächen und Rettungswege sowie ggf. erforderliche Durchfahrungen für Entsorgungsfahrzeuge vorzusehen und darzustellen.

In Abhängigkeit von Anzahl und Größe der Geschosswohnungen sind wohnungsnah Kleinkinder- und Kinderspielflächen vorzusehen. In standortangepasster Auslegung des Entwurfs zum neuen Kinderspielflächenortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen sind 1/3 der geforderten Spielflächen wohnungsnah für Klein- und Kleinstkinder nachzuweisen. Es ist davon auszugehen, dass ältere Kinder Orte außerhalb des Quartiers bspw. den Hilde-Adolf-Park aufsuchen werden. Im Abgleich mit dem hochbaulichen Programm ist damit von einem Bedarf von ca. 300 m² Kinderspielflächen auf dem Plangebiet auszugehen*.

Das Gehölz- bzw. das Grünkonzept des Rahmenplans ist zu adaptieren und zu präzisieren.

3.5.8 Umgang mit Regenwasser und Starkregenvorsorge

Eine vollständige Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation ist zu vermeiden, um diese zu entlasten, eine Annäherung an einen naturnahen Gebietswasserhaushalt zu erreichen und ein angenehmes Kleinklima im Gebiet durch die positiven Effekte der Verdunstung zu heben. Die Abflussminderung kann im Wesentlichen durch die in Abschnitt 3.2 angesprochene Begrünung der TG und der damit verbundenen Regenwassernutzung zur Bewässerung und der in Abschnitt 3.4.7 adressierten Option der Anlage von intensiv begrünten Multifunktionsdächern erreicht werden. Die abflussmindernden Maßnahmen sind konzeptionell darzustellen.

Bei seltenen Starkregenereignissen, die im Zuge des Klimawandels zukünftig mit hoher Wahrscheinlichkeit häufiger und intensiver auftreten werden, fällt Regenwasser an, das üblicherweise nicht über das zu errichtende Entwässerungssystem abgeleitet werden kann. Es ist ein Konzept zur Notableitung und schadlosen Zwischenspeicherung dieses Abflusses (mind. 30-jähriges Regenereignis) in weniger gefährdete Bereiche zu erarbeiten. Eine unregelmäßige Überflutung der Tiefgarage und der Gebäude gilt es zu verhindern.

4 Verfahren

4.1 Art des Verfahrens

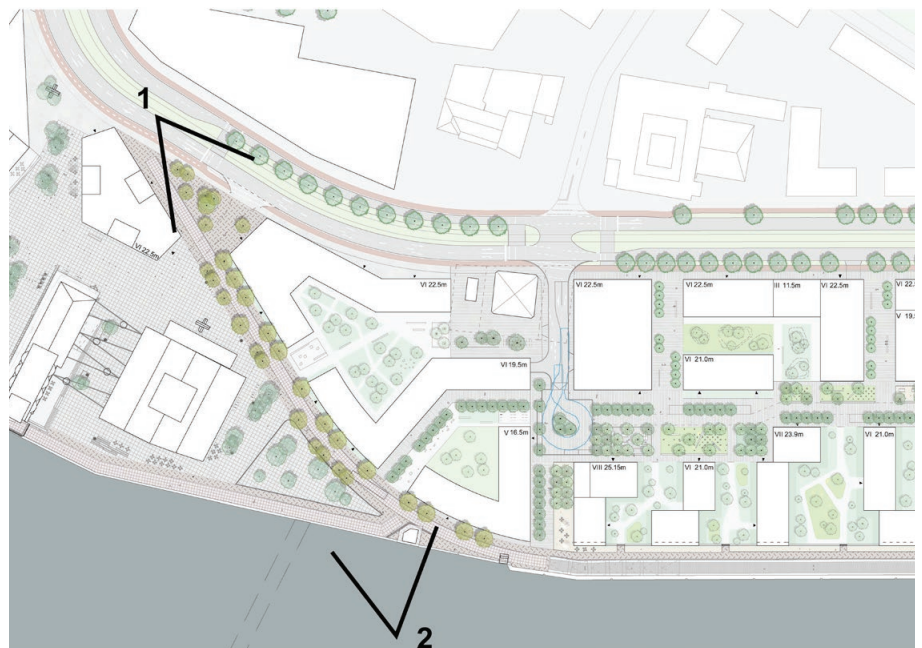
Das Verfahren wird als geschlossener zweiphasiger städtebaulicher, hochbaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb gemäß § 3 Abs. 3 der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. In der ersten, städtebaulichen Phase werden bis zu elf Büros beteiligt. Im Rahmen einer ersten Preisgerichtssitzung werden bis zu vier Teilnehmer für die zweite, hochbauliche und freiraumplanerische Bearbeitungsphase ausgewählt.

Zur ersten Phase werden Architektur- und Stadtplanungsbüros eingeladen. Arbeitsgemeinschaften – auch mit weiteren Professionen – sind zulässig, sofern die Federführung beim jeweils eingeladenen Architekturbüro liegt. An der zweiten Phase des Wettbewerbs sind zwingend Landschaftsarchitekten zu beteiligen.

Die Preisvergabe für Hochbau und Landschaftsarchitektur erfolgt separat.

Das Verfahren hat einen Übereinstimmungsvermerk der Architektenkammer Bremen unter der Registrierungsnummer 04/2020 erhalten.

Jeder Teilnehmer/ jede Arbeitsgemeinschaft darf nur mit einem Entwurf am Verfahren teilnehmen; Varianten sind unzulässig.



16 / Blickrichtungen der Pflichtperspektiven;
SMAQ, MML

4.2 Geforderte Leistungen

4.2.1 Hinweise zur Abgabe/ Anonymität

Die Wahrung der Anonymität obliegt den Teilnehmern. Rückschlüsse auf den Verfasser der Arbeit dürfen – mit Ausnahme der Verfassererklärung – nicht möglich sein. Dies gilt auch für den Fall einer persönlichen Abgabe!

Sämtliche Unterlagen sind mit einer sechsstelligen Kennzahl (max. zwei Zentimeter große Ziffern) zu versehen. Auf den A0-Blättern sind diese zwingend in der rechten oberen Ecke zu platzieren.

Die unterschriebene Verfassererklärung ist in einem blickdichten, verschlossenen und ebenfalls mit der Kennzahl versehenen Umschlag einzureichen!

Planrollen, Versandtaschen etc. für die postalische Zustellung sind ebenfalls mit der gewählten Kennzahl zu versehen. Als Absender ist ausschließlich die Ausloberin einzutragen.

Die teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften der zweiten Bearbeitungsphase haben eine neue Kennzahl zu verwenden.

4.2.2 Abgabeleistungen der 1. Phase (Abgabe am 17.06.2020)

- Strukturkonzept des Quartiers im Maßstab 1:2.000 mit Eintragung der Geschossigkeit (Abgrenzung gem. Abb. Nr. 6)
- Lageplan des Plangebietes im Maßstab 1:500 als Dachaufsicht mit Eintragung der Geschossigkeit, Markierung der Gebäudezugänge sowie der Grundstruktur der Außenräume
- Darstellung der Abstandsflächen o.M.
- Funktionsskizze Erschließung o.M. zur Darstellung der Fuß-/ Radverkehre, oberirdischer Fahrradstellplätze, der Entsorgung sowie der erforderlichen Feuerwehr- und Rettungswege im Plangebiet
- Skizzenhafte Darstellung der Dachlandschaft bspw. als Schrägluftisometrie
- Skizzenhafte Abwicklung der Quartiers-Silhouette für Stephani-Bogen vom Kellogg-Pier
- Abbildungen exemplarischer Beispiele zur Verdeutlichung der gestaltsprachlichen Intention, der Bauweise, Materialverwendung etc.
- Ausgefülltes Formblatt Flächenberechnung
- Ausgefüllte Verfassererklärung 1. Phase
- Erläuterungstext (max. 2 Seiten)
- Einfaches Arbeitsmodell im Maßstab 1:500
- Datenträger mit allen plangraphischen Darstellungen als Einzeldateien als pdf mit einer Auflösung von 300 dpi und des Planblatts als pdf mit einer Auflösung von 150 dpi

Zusätzliche, nicht geforderte Leistungen werden von der Bewertung ausgeschlossen.

Das Strukturkonzept, sämtliche Lagepläne und die Grundrisse sind zu nordnordnordost.

Sämtliche plangraphische Darstellungen sind auf einem A0 im Hochformat unterzubringen. Dieses Planblatt ist in zweifacher Ausfertigung einzureichen.

4.2.3 Leistungen der 2. Phase (Abgabe am 06.10.2020)

- Strukturkonzept des Quartiers mit Plangebiet Maßstab 1:2.000 mit Eintragung der Geschossigkeit, Dachaufsicht und der Gebäudezugänge und der Grünstruktur (Abgrenzung gem. Abb. 6)
- Lageplan des Plangebietes im Maßstab 1:500 mit Darstellung der EG-Grundrisse, der Grundstückszuschnitte, der Freiraumplanung und der oberirdischen Fahrradabstellanlagen
jeweils 10:30 Uhr [GMT + 1.00] aus Südost und
jeweils 14:30 Uhr [GMT + 1.00] aus Südwest
- Grundrisse im Maßstab 1:200 mit exemplarischen Raummöblierungen der EGs, der 1. OGs, evtl. abweichender Regelgeschosse und evtl. abweichender Dachgeschosse zum Nachweis der Flächenvorgaben (auch der WFR), der geforderten grundrisslichen Qualitäten und des Entfluchtungskonzepts
- UG Grundrisse im Maßstab 1:500 als Flächennachweis für die geforderten Nutzungen
- kolorierte Ansichten der Gebäudeseiten im Maßstab 1:200 soweit zum Verständnis des gestaltsprachlichen Gesamtkonzepts erforderlich, dazu zwingend eine Gesamtansicht der Gebäude entlang des Bogens aus Richtung Kellogg-Pier
- Schnitte durch das Plangebiet und die Gebäude mit Bezugshöhen NHN 1:200 soweit zum Verständnis der Positionierung und Höhenabwicklung von Gebäuden, Geschossebenen und Freiräumen sowie des Gebäudeaufbaus erforderlich
- Funktionsskizzen zur Darstellung des Mobilitätskonzepts, der Abstandsflächen, der Gebäudeentfluchtung/ Feuerwehraufstellung und der Entsorgung
- Skizzenhafte Verortung des Mobilitätskonzeptes: Shuttle, Fahrradstellplatzanlagen, Pflichtfahrräder, Sharing-Angebote
- Besonnungs-/ Verschattungsstudien als Schrägluftisometrie zu den Stichtagen 21.06., 20.03. und 17.01.
- Zwei perspektivische Darstellungen aus Augenhöhe zur Verdeutlichung der gestaltsprachlichen Intention; Standpunkt und Blickrichtung gem. Abbildung Nr. 16
- Ausgefülltes Formblatt Flächenberechnung
- Ausgefüllte Verfassererklärung 2. Phase
- Erläuterungstext (max. 2 Seiten)
- Modell im Maßstab 1:500 mit Darstellung der Dachlandschaft
- Datenträger mit allen plangraphischen Darstellungen als Einzeldateien als pdf mit einer Auflösung von 300 dpi und der vier Planblätter als pdf mit einer Auflösung von 150 dpi

Zusätzliche, nicht geforderte Leistungen werden von der Bewertung ausgeschlossen.

Das Strukturkonzept, sämtliche Lagepläne und die Grundrisse sind zu nordem.

Der Umfang der zeichnerischen/grafischen Arbeiten darf vier DIN A0 Blätter im Hochformat nicht überschreiten. Das erste Planblatt ist dem Strukturkonzept, dem Lageplan und dem Grundriss der UGs vorbehalten. Das zweite Planblatt dient der Abbildung der perspektivischen Darstellungen, der Ableitung der Höhenlage der Gebäude und Freiflächen und der Ansichten. Das dritte Planblatt dient der Abbildung der EG-Grundrisse und der OG-Grundrisse. Das vierte Planblatt dient der Darstellung weiterer Grundrisse und funktionsschematischen Darstellungen sowie der Verschattungsskizzen.

Alle vier Planblätter sind in zweifacher Ausfertigung als gerollte Papierexemplare einzureichen. Die der Vorprüfung vorbehaltenen Planblätter sind entsprechend kenntlich zu machen und sollten die wesentlichen Vermaßungen enthalten. Ansonsten sind sie inhaltsgleich zu den Präsentationsplänen auszuführen.

4.3 Beurteilungskriterien

Städtebau und Architektur

- Überzeugende städtebauliche Akzentuierung und Raumgliederung sowie Adressierung
- Korrespondenz und Vernetzung des Ensembles mit seinem stadträumlichen Umfeld
- Plausibilität der Nutzungsverteilung
- Korrespondenz der Innen- und Außenräume
- Schnittstelle Erdgeschoss insbesondere zu den wichtigen öffentlichen Räumen
- Entwicklung einer angemessenen und qualitätvollen Architektur
- Raumfunktionen und Realisierbarkeit

Freiraumplanung

- Differenziertes Angebot qualitätvoller und attraktiver Außenräume unter besonderer Beachtung nachbarschaftlicher Belange
- Eindeutigkeit der Zuordnung und Zonierung der Außenräume sowie Förderung des nachbarschaftlichen Miteinanders
- Überzeugende Integration der Höhenanknüpfungspunkte
- Plausibilität der Erschließungsflächen

Erschließung

- Qualitativer und Quantitativer Nachweis der erforderlichen Rad- und PKW-Stellplätze
- Vielfältiges, attraktives und benutzerfreundliches Unterbringungskonzept für Fahrräder
- Integration der notwendigen Ver- und Entsorgungsverkehre in die Konzeption

Energie, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

- Plausibler Nachweis der vorgesehenen Flächenorientierungswerte
- Wirtschaftlichkeit von Investitions- und Betriebskosten, insbesondere Erschließungs- und Entfluchtungsaufwand
- Ressourcenschonung, Energieeffizienz und erneuerbare Energien

Formale Vorgaben

- Vollständige und fristgerechte Abgabe unter Wahrung der Anonymität

4.4 Wettbewerbssumme und Rechnungsanschrift

Die ausgelobte Wettbewerbssumme beträgt 262.000 Euro netto.

Alle teilnehmenden Büros, die einen im Sinne der Auslobung vollständigen und prüfbareren Wettbewerbsbeitrag fristgerecht abgeben, erhalten ein Teilnahmehonorar für die erste Phase von 6.000 Euro netto.

Die Preissumme für den städtebaulichen und hochbaulichen Teil des Verfahrens beträgt insgesamt 184.000 Euro netto. Folgende Aufteilung dieser Preissumme für die zweite, hochbauliche Phase des Wettbewerbs ist vorgesehen:

1. Preis	82.000 Euro
2. Preis	52.000 Euro
3. Preis	35.000 Euro
Anerkennung	15.000 Euro

Die Preissumme für den landschaftsarchitektonischen Teil des Wettbewerbs beträgt insgesamt 12.000 Euro netto.

Folgende Aufteilung der Preissumme ist für den landschaftsarchitektonischen Teil der Wettbewerbsaufgabe vorgesehen:

1. Preis	5.000 Euro
2. Preis	3.500 Euro
3. Preis	2.500 Euro
Anerkennung	1.000 Euro

Das Preisgericht ist nicht an diese Aufteilung der Preissummen gebunden und kann mit einstimmigem Beschluss eine andere Verteilung festsetzen.

Die Verfahrensteilnehmenden verpflichten sich, im Falle einer Beauftragung durch die Auftraggeberin, die weitere Bearbeitung zu übernehmen und durchzuführen.

Die Preisgelder und Teilnahmehonorare können nach Versand des Protokolls unter der nebenstehenden Rechnungsanschrift als Honorarrechnung eingefordert werden.

Rechnungsanschrift

Überseeinsel GmbH
Herrn Johannes Aderholz
Auf der Muggenburg 30
28217 Bremen

**Schriftlicher Antrag auf Rück-
sendung der Unterlagen an:**

BPW Stadtplanung
Ostertorsteinweg 70/71
28203 Bremen
oder per E-Mail an:
wettbewerb@bpw-stadtplanung.de

4.5 Eigentum und Urheberrecht

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen versehenen Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung bleibt den Verfahrensteilnehmern erhalten.

Die Ausloberin erhält das Recht, alle eingereichten Arbeiten ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen sowie eine vollständige Ausstellung aller Arbeiten durchzuführen. Die Namen der Verfasser und Mitarbeiter werden gemäß den Angaben der Verfassererklärung genannt.

Auf schriftlichen Antrag werden die Unterlagen der nicht gewürdigten Arbeiten kostenfrei an die Verfasser zurückgesendet. Der Antrag ist postalisch oder per E-Mail bis spätestens zum Abschluss der Ausstellung zu stellen an.

4.6 Weiterbeauftragung

Die Ausloberin wird, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts, die Verfasser der zur Beauftragung empfohlenen Wettbewerbsarbeit mindestens mit der Bearbeitung der Leistungsphasen 2 bis 4 und Leitdetails beauftragen, sofern dem keine schwerwiegenden Gründe entgegenstehen.

Im Falle der weiteren Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen bis zur Höhe des ausgezahlten Preisgeldes nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbsentwurf in wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Beauftragung zugrunde gelegt werden kann.

Die Umsetzung ist zeitnah nach Erteilung des Baurechts vorgesehen.

4.7 Beteiligte

4.7.1 Teilnehmende Büros

- Feld 72, Wien
- Barcode Architects, Rotterdam
- ROBERTNEUN, Berlin
- Sauerbruch Hutton, Berlin
- KSP Jürgen Engel Architekten, Braunschweig
- Kadawittfeld architektur, Aachen
- BAID Architekten, Hamburg
- 9Grad Architekten, Oldenburg
- GMD Architekten, Bremen
- DeZwarteHond, Köln
- Hilmes Lamprecht Architekten, Bremen

Die Bildung von berufsgruppen-internen Arbeitsgemeinschaften unter federführender Leitung jeweils eines der oben aufgeführten Architekturbüros ist zulässig, sofern jedes der Mitglieder die erforderliche fachliche Qualifikation Architekt über einen entsprechenden Kammereintrag nachweisen kann. Arbeitsgemeinschaften haben einen bevollmächtigten Vertreter aus den oben aufgeführten Büros als Ansprechpartner für das Projekt zu benennen.

In der zweiten Phase ist zwingend die Qualifikation Landschaftsarchitekt über eine Arbeitsgemeinschaft oder entsprechende interne Qualifizierung beizusteuern.

Den Teilnehmern wird die Einbeziehung weiterer Fachplaner freigestellt. Vergabeversprechen für diese Fachplanungen erfolgen nicht.

4.7.2 Das Preisgericht

Fachpreisrichter und Stellvertretung

Prof. Jörn Walter, freier Stadtplaner	Karin Loosen, LRW Architekten u. Stadtplaner
Martin Josst, DMAA	Oliver Platz, gruppeomp
Prof. Iris Reuther, SKUMS	Georgia Wedler, SKUMS
Prof. Anna Lundqvist, Man MadeLand	Christoph Schonhoff, nsp

Sachpreisrichter und Stellvertretung

Dr. Klaus Meier, Überseeinsel GmbH	Dr. Gernot Blanke, wpd AG
Kurt Zech, Zech-Group	Joachim Linnemann, Justus Grosse
Dr. Dirk Kühling, SWAH	Dr. Bernd Hausteiner, WfB
Johannes Aderholz, Überseeinsel GmbH	Jens Lütjen, Robert C. Spies

Beratende

Khaled Hadidi, Robert C. Spies
Prof. Sabine Müller, SMAQ
Prof. Andreas Quednau, SMAQ
Daniela Kind, ARGUS
Christian Scheler, ARGUS
Dr. Heiner Heseler, ISH Bremen
Olaf Brennecke, WfB
Sven Jäger, WfB

Jan-Niclas Döpkens, SKUMS

Susanne Endrulat, SKUMS

Axel Mohr, SKUMS

Fred Radder, SKUMS

Stefan Wittig, SKUMS

Katrin Schäfer, SKUMS

Michael Richts, SKUMS

Tobias Werner, Überseeinsel GmbH

Nicole Braun, BPW Stadtplanung

Gäste

Gabriele Nießen, Staatsrätin

Baupolitische Sprecher/innen der Fraktionen:

Falk Wagner (SPD)

Thore Schäck (FDP)

Robert Bücking (Bündnis 90/ Die Grünen)

Ralf Schumann (Die Linke)

Sylvia Neumeyer (CDU)

Frank Magnitz (AfD)

Thorsten Jahn, Beirat Walle

Ulrike Pala, Ortsamt West

Verfahrensbetreuung und Koordination der Vorprüfung

Jörn Ackermann, BPW Stadtplanung

Anna Kreuzer, BPW Stadtplanung

Die Ausloberin ist berechtigt weitere Beratende zu benennen.

4.8 Ablauf des Verfahrens

4.8.1 Ausgabe der Unterlagen

Sämtliche Unterlagen werden ausschließlich in digitaler Form zur Verfügung gestellt. Die Freischaltung des Downloadbereichs und damit der Beginn des Bearbeitungszeitraums erfolgt am 16.04.2020. Die Zusendung des Links und des ggf. notwendigen Passworts erfolgt zeitnah im Vorfeld.

Die für die zweite Phase nominierten Büros werden unmittelbar nach der ersten Preisgerichtssitzung kontaktiert und erhalten die schriftlichen Hinweise des Preisgerichts zu ihrem Entwurf spätestens bis zum 16.07.2020. Ggf. ergänzende Hinweise zur Aufgabenstellung und zusätzliche Materialien werden ebenfalls bis zu diesem Datum zusammengestellt und weitergegeben.

4.8.2 Rückfragenkolloquium

Das Rückfragenkolloquium findet aufgrund der aktuellen Ausgangs- und Versammlungsbeschränkungen voraussichtlich am 20.04.2020 ab 11.00 Uhr als Videokonferenz über Microsoft Teams statt. Eine entsprechende Einladung erhalten die Teilnehmenden im Vorfeld. Eine aktive Teilnahme ist nicht zwingend erforderlich.

Nach einer Kurzerörterung der Aufgabenstellung und der Rückfragen der Teilnehmenden besteht die Möglichkeit einer gemeinsamen Ortsbesichtigung.

Die Anwesenheit mindestens eines Vertreters der teilnehmenden Büros wird dringend empfohlen, ist jedoch nicht verpflichtend. Die Ergebnisse des Kolloquiums werden protokolliert. Das Protokoll wird den Teilnehmenden per E-Mail zugesendet und zusätzlich inhaltlich in den Rückfragenpool eingestellt.

4.8.3 Rückfragenpool

Zur Sammlung und Beantwortung aller auch im Nachgang des Kolloquiums auftretenden Fragen wird auf der Homepage des Büros BPW Stadtplanung ein Rückfragenpool eingerichtet, der ab dem 21.04.2020 gepflegt wird.

Hier sind die gestellten Fragen aller Teilnehmer in chronologischer Reihenfolge sichtbar. Die Kommunikation zwischen den Teilnehmenden und der Ausloberin – vertreten durch das Büro BPW Stadtplanung – ist, mit Ausnahme des Kolloquiums, ausschließlich auf das Medium des Rückfragenpools begrenzt. Telefonische Anfragen werden nicht entgegengenommen.

Die Rückfragen sind bis spätestens bis zum 27.04.2020 per E-Mail zu richten an:
wettbewerb@bpw-stadtplanung.de

Die letzten Fragen werden voraussichtlich bis zum 30.04.2020 beantwortet und in den Rückfragenpool eingestellt.

**Zwingender Abgabeort während
der Bürozeiten von 9.00 bis
16.00 Uhr) oder postalisch:**

BPW Stadtplanung
Ostertorsteinweg 70/71
28203 Bremen

4.8.4 Abgabe der Arbeiten

Die Abgabefrist für die Beiträge der ersten Phase endet am 17.06.2020 (Poststempel oder anonyme Abgabe). Der Poststempel gilt als Beleg der rechtzeitigen Abgabe. Es ist durch die Büros sicherzustellen, dass der Wettbewerbsbeitrag bei Postversand spätestens am 19.06. bis 16:00 Uhr bei der Verfahrensbetreuung eintrifft.

Es ist sicherzustellen, dass die Unterlagen vollständig und ausschließlich an die vorstehende Adresse abgegeben bzw. zugestellt werden. Hinweise zur Anonymität befinden sich im Abschnitt 4.2.1.

Bei Paket- und Kurierzustellung ist an Stelle des Absenders die Ausloberin einzutragen.

Analoge Vorgaben gelten für die Abgabe der Beiträge der zweiten Bearbeitungsphase am 06.10. 2020.

4.8.5 Vorprüfung

Die Vorprüfung der ersten Phase findet im Zeitraum vom 18.06. bis zum 05.07.2020 statt und erfolgt wertungsfrei. Die Koordination der fachlichen Vorprüfung sowie die Plausibilitätsprüfung der Flächen- und Raumangaben übernimmt das Büro BPW Stadtplanung.

Weitere Sachverständige unterstützen bei der Prüfung der verschiedenen Leistungsanforderungen. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden für die Preisgerichtssitzung in einem Vorprüfbericht zusammengefasst.

Die Vorprüfung der zweiten Phase findet vom 07.10 bis zum 23.10. 2020 statt.

4.8.6 Preisgerichtssitzungen

Die erste Preisgerichtssitzung findet am 08.07 2020 voraussichtlich zwischen 11:00 und 18:00 Uhr statt. Der Ort wird rechtzeitig bekannt gegeben.

Das Preisgericht entscheidet über eine Rangfolge der Arbeiten und gibt Empfehlungen für die weitere Bearbeitung und Beauftragung. Unmittelbar nach der Sitzung erfolgt die Benachrichtigung aller Verfahrensteilnehmer über die Entscheidung.

Ergebnis und Verlauf der Preisgerichtssitzung werden in einem abgestimmten Protokoll festgehalten, welches allen Teilnehmern nach Abschluss der zweiten Bearbeitungsphase zugestellt wird. Die für die zweite Phase ausgewählten Büros werden gesondert benachrichtigt.

Die zweite Preisgerichtssitzung findet am 27.10. 2020 ab 10:30 Uhr statt. Der Ort wird rechtzeitig bekannt gegeben.

Anlagen (Wettbewerbsmaterialien 1. Phase)

Nr.	Anlage	Dateiformat
1a	Plangrundlage	dwg/ pdf
1a	Höhenpläne	dwg/ pdf
2	Rahmenplan Überseeinsel	pdf
3	Planungen Kellog-Pier	
3a	Planungen ehem. Reishalle (inkl. UG)	pdf
3b	Verkehrt und Freiraum	pdf
3c	Visualisierungen	jpg
4	Fachgutachten	
4a	Verkehrskonzeption Auszug	pdf
4b	Quartiersplanung Neu Stephani	ausstehend
4c	Freiraumplanung Neu Stephani	ausstehend
4d	Lärmgutachten	pdf
5	Richtlinien und Verordnungen	
5a	Entwurf der Neufassung eines Kinderspielflächenorts- gesetzes für die Stadtgemeinde Bremen	pdf
5b	Rahmenbedingungen für Unterflursysteme	pdf
6	Modellfotos	jpg
7	Vordruck Flächen-Berechnungsbogen 1. Phase	xlsx
8	Vordruck Verfassererklärung	pdf

Die Einsatzplatten für das Massenmodell werden per Post zugestellt.

Vorläufige Terminübersicht

Freischaltung der Unterlagen	zu 17.04.2020
Auftakt-/ Rückfragenkolloquium als Live Chat (Microsoft Teams)	20.04.2020, 11:00 Uhr
Ende des Rückfragenzeitraums	27.04.2020
Abgabe 1. Phase	17.06.2020
Vorprüfung 1. Phase	Juni/ Juli 2020
Preisgerichtssitzung 1. Phase	08.07.2020, vrstl. 11:00 Uhr
Versand der Bearbeitungshinweise und ggf. ergänzender Unterlagen für die zweite Phase	KW 29
Abgabe 2. Phase	06.10.2020
Vorprüfung 2. Phase	Okt. 2020
Preisgerichtssitzung 2. Phase	27.10.2020, 10:30 Uhr
Ausstellung	November 2020

