

Kellogg-Höfe / Überseeinsel Bremen

kooperativer hochbaulicher und
freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb
mit freiraumplanerischem Ideenteil

Auslobung

ÜBERSEEINSEL

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

 Freie
Hansestadt
Bremen

BPW Stadtplanung

Im Auftrag

Impressum
Überseeinsel GmbH
Herrn Johannes Aderholz
Auf der Muggenburg 30
28217 Bremen

in Kooperation mit der Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungs-
bau (SKUMS) der Freien Hansestadt Bremen

Text, Redaktion und Layout

BPW Stadtplanung, Bremen

Zitate oder mit leichter redaktioneller Änderung über-
nommene Inhalte unterschiedlicher Veröffentlichun-
gen der Ausloberin bzw. der zuständigen öffentlichen
Stellen bei der SKUMS und der WfB sind i.d.R. nicht
extra hervorgehoben.

Druck

Auftrag noch nicht vergebende

Abbildung Titelseite

Lageplan
Quelle: MML

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.	Freiraumplanerischer Kontext	18
2.3.	Mobilität	22
2.4.	Technische und planungsrechtliche Rahmenbedingungen	25
2.5.	Weitere einzubeziehende Sachverhalte	27
3	Wettbewerbsaufgabe	
3.1.	Städtebauliche und architektonische Hinweise	28
3.2.	Freiraumplanerische Hinweise	29
3.3.	Hochbauliche Hinweise	32
4	Verfahren	
4.1.	Art des Verfahrens	36
4.2.	Wettbewerbssumme und Rechnungsanschrift	36
4.3.	Eigentum und Urheberrecht	37
4.4.	Weiterbeauftragung	38
4.5.	Geforderte Leistungen	38
4.6.	Beurteilungskriterien	42
4.6.	Beteiligte	43
4.8.	Ablauf des Verfahrens	45
	Anlagen	47
	Terminübersicht	48

Anlass und Ziel des Verfahrens

Die Überseestadt steht für Bremens erfolgreichen Transformationsprozess von einer hafenindustriell bzw. hafenwirtschaftlich 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 hafenwirtschaftlicher Unternehmen mit modernen Gewerbe-, Wohn- und Freizeitnutzungen.

Die Überseeinsel GmbH als Eigentümerin des Plangrundstücks hat sich in Abstimmung mit der Stadtgemeinde Bremen zum Ziel gesetzt, ihren Teil der Überseeinsel als besonderes Quartier zu entwickeln, das lebendig, sicher, gesund und ökologisch ist und damit einen Beitrag zur Umsetzung der Klimaschutzziele des Bremer Senats leistet.

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. Nicht zuletzt kann durch die Entwicklung der Überseeinsel ein gutes Stück Weserufer wieder für die Bremer:innen als Erholungs- und Erlebnisraum in das öffentliche Bewusstsein und das Stadtbild zurückgeholt werden.

Gegenstand des Wettbewerbs ist die hochbauliche und freiraumplanerische Vorplanung der Kellogg-Höfe als wichtiges stadträumliches Bindeglied und Fixpunkt für die vordere Überseestadt.

Das Quartier Kellogg-Höfe liegt zwischen dem historischen Ensemble Kellogg-Pier – mit der umgenutzten Siloanlage und der neu aufgebauten Reishalle – im Osten und dem westlich geplanten Wohnstandort Kellogg-Quartier. Die Kellogg-Höfe sollen ein Quartier mit einer engen räumlichen und nutzungstypologischen Verflechtung von transformierten Bestandsgebäuden und Neubauten werden.

Das Wettbewerbsgebiet bildet einen sensiblen und markanten Punkt für Ankommende in der Überseestadt, insbesondere aus der Perspektive von aus Norden über das Hansator Ankommenden, aber auch als Blickfang für alle, die aus der Innenstadt von der Straße auf der Muggenburg kommen. Hier gilt es einen passgenauen Baustein – eine angemessene und souveräne Gebäudefigur – zu finden, welche Blickfang und Umlenkung aus diesen beiden Richtungen ist. Dem Wettbewerbsgebiet kommt demnach eine besondere städtebauliche Bedeutung als räumlicher Auftakt für das Areal der gesamten Überseeinsel zu.

Der Hansatorplatz ist ein bedeutsamer Stadtraum und bildet eine wichtige Adresse der Überseeinsel zur Innenstadt aus, er steht in direktem stadträumlichen Zusammenhang mit der Wettbewerbsaufgabe und ist als Ideenteil innerhalb des Verfahrens zu bearbeiten. Westlich an den Platz schließt unmittelbar das heutige Gleisbettgrundstück an, auf dem perspektivisch ein Schulcampus entwickelt werden soll.

Die Ergebnisse dieses kooperativen Wettbewerbsverfahrens werden im Rahmen der Quartiersplanung weiterausdifferenziert, der dann Grundlage für das anstehende Bebauungsplanverfahren wird.

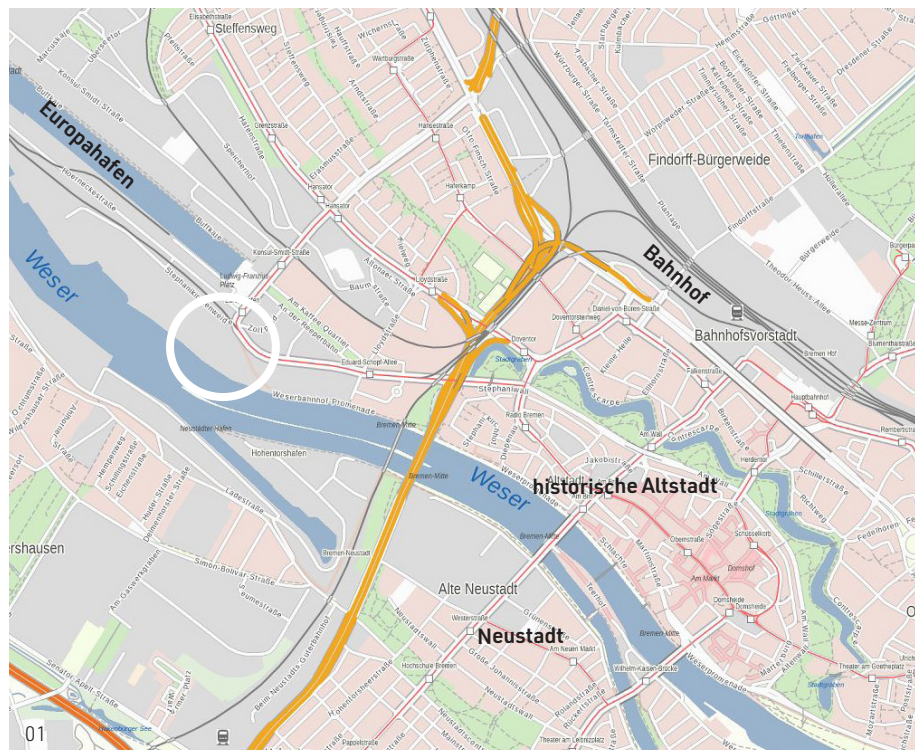
1 Standort

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 ehemaligen Hafengebiet rechts der Weser mit wachsender Dynamik zu einem zukunftsweisenden und modernen Ortsteil, in dem der vitale Kern traditioneller hafengewirtschaftlicher Firmen weiterhin ihre Geschäfte betreibt. Dieses Nebeneinander alter und neuer Nutzung in alten und neuen Gebäuden ist das Besondere des Gebietes und erfordert gegenseitige Rücksichtnahme, klare Regeln und eine robuste städtebauliche Haltung.

Namensgebend ist der zwischenzeitlich verfüllte Überseehafen zwischen dem Europahafen im Süden und dem Holz- und Fabrikhafen im Norden.

Übergeordnetes Entwicklungsziel für die Überseestadt ist die Schaffung eines urbanen, nutzungsgemischten Stadtquartiers mit hochwertigen städtischen Wohn- und Dienstleistungsstandorten, Raum für die gewerbliche und hafentouristische Entwicklung, neuen Bildungsinfrastrukturen und Freizeitangeboten sowie attraktiven öffentlichen Räumen für die Bewohnerschaft, Beschäftigte und Besuchende.



01 / Stadträumliche Lage des Wettbewerbsgebietes
Quelle: Geoportal Bremen, Bearbeitung BPW

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 18.900 Beschäftigten (Stand: 12/2018) – 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, wurden weitere Adressen entlang der Konsul-Smidt-Straße in zweiter Reihe entwickelt. 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 und hat den westlichen Abschluss der Überseestadt erreicht.

Aktuell wird der Bereich der 2. und 3. Reihe um den neu geschaffenen nordwestlichen Abschluss der Überseestadt, der Waller Sand, entwickelt. Weitere aktuelle Entwicklungsschwerpunkte für Wohnnutzungen sind das Kaffeequartier in zentraler Lage der Hafenvorstadt und der im Bau befindliche Europahafenkopf in direkter Nachbarschaft zum Wettbewerbsgebiet.

Die Überseestadt ist ein Schwerpunkt des Wohnungsbaus in Bremen. Im Rahmen der Wohnungsbaustrategie wurden insbesondere im zentralen Bereich der Überseestadt mit der Marcuskaje und der Hafenpassage I entlang der Konsul-Smidt-Straße große Wohnungsbauprojekte realisiert, die deutlich über der allgemein geforderten Quote von 25% bzw. 30% an gefördertem Wohnungsbau liegen. Zudem sind in den letzten Jahren viele kleine Wohnungen für 1-2-Personenhaushalte im frei finanzierten Wohnungsbau entstanden. Damit wurde die Durchmischung von unterschiedlichen Wohnformen in der Überseestadt weiter verbessert. Die Überseestadt wird sich, nach anfänglich überwiegend hochpreisigen Wohnungsangeboten, zu einem Ortsteil entwickeln, der als „Quartier im Werden“ für breite Bevölkerungsschichten und vielfältige Haushaltsgrößen Wohnungsangebote bereithält.

Das städtebaulich prägnanteste der aktuell in der Realisierung stehenden Projekte ist der neue Europahafenkopf. Zwischen dem Becken des Europahafens und dem Hilde-Adolf-Park entsteht ein städtebauliches Ensemble aus vier Gebäuden mit drei Hochpunkten mit bis zu 19 Geschossen und insgesamt ca. 80.000 m² oberirdischer Bruttogrundfläche (BGF). Dabei entstehen unter anderem 340 Wohnungen, Gastronomie- und Büroflächen, eine Roof-Top-Bar und eine öffentliche Spielfläche im sechsten Geschoss.

Öffentliche Freiräume in der Überseestadt ziehen sich wegen der attraktiven Wasserlagen insbesondere an den Kajen des Europahafens entlang und auch die zentralen öffentlichen Grünflächen beziehen sich auf das Wasser. Der Übergang von der Innenstadt in die Überseestadt hat mit dem derzeit in einem Umgestaltungsverfahren befindlichen Hilde-Adolf-Park einen langgestreck-

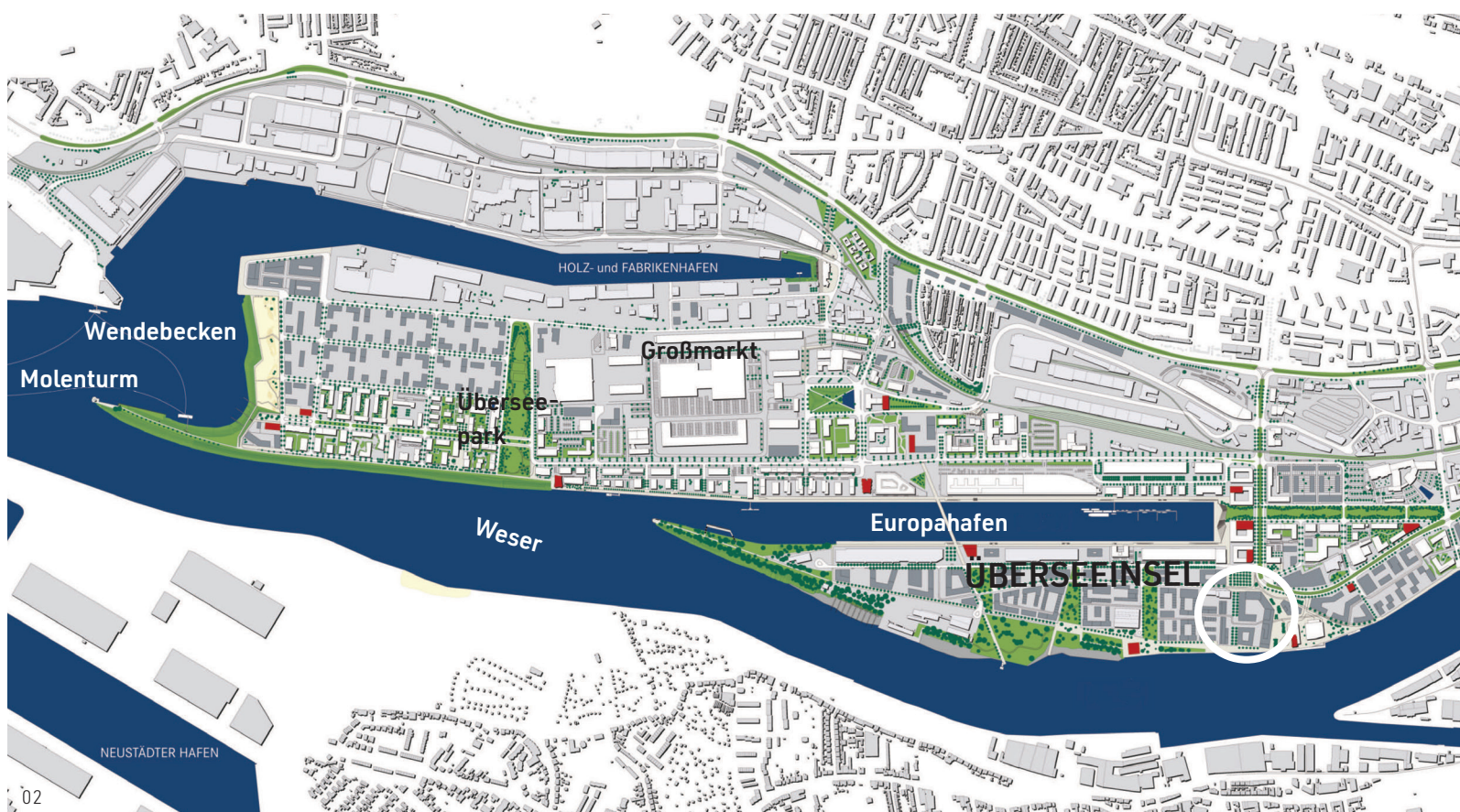
ten grünen Auftritt und mündet im urban gestalteten Ludwig-Franzius-Platz und der weit gefassten Treppenanlage am Europahafenkopf.

Die Promenaden der Nordseite des Europahafens sind ebenfalls steinern angelegt. Ab dem Landmarkt tower gehen sie in eine Grüne Promenade über, die am Molenturm endet. An das Molenturm-Areal schließt der öffentliche Freiraum des Wendebeckens (Waller Sand) an. In zentraler Lage findet sich zudem der Überseepark, der ein breites Angebot an Spiel- und Freizeitmöglichkeiten bietet und an die Promenade anknüpft.

In der Mitte der Überseestadt, in der sich zukünftig auch die Nahversorgung ansiedeln wird, ist mit dem Franz Pieper Karree eine öffentliche Grünfläche von rund 8.100 m² vorhanden. In diesem Bereich besteht aufgrund der steigenden Bewohnendenzahlen aktuell ein deutlicher Mangel an Freiflächen. Perspektivisch wird dieser Grün- und Freiflächenbedarf teilweise auch von den neu entstehenden Flächen auf der Überseeinsel gedeckt werden. Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung dieser Halbinsel ist daher eine vorgesehene Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Europahafen, welche die verschiedenen Bereiche der Überseestadt besser verbinden soll.

Weitere Informationen zu den aktuellen Entwicklungen in der Überseestadt finden sich unter: <https://www.ueberseestadt-bremen.de>. Entwicklungen speziell zur Überseeinsel und des östlich angrenzenden Bereichs finden sich unter: <https://www.ueberseeinsel.de>.

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





04 / „Alter“ Weserbahnhof, Anf. 20. Jhd.
Quelle: BREMENPORTS

05 / Vorkriegszustand Europahafen
Quelle: Bildarchiv Geschichte, Kulturverein
Brodelpott e.V.

06 / Kriegsschäden Weserbahnhof
Quelle: © Max Seidenfaden, veröffentlicht im
Weserkurier am 19.08.2019

07 / Kriegsschäden Europahafen
Quelle: © Max Seidenfaden, veröffentlicht im
Weserkurier am 19.08.2019



Stephanikirchenweide wurde der Industriegürtel zur Halbinsel und der Weserbahnhof schloss sich an das neue Hafengebiet an.

Nach schweren Kriegsschäden und anschließendem Wiederaufbau und Ausbau der stadtbremischen Häfen siedelte sich in den 1960er Jahren der amerikanische Konzern Kellogg auf dem Gelände der früheren Reismühle Nielsen an. Das kleine Muggenburgviertel war verschwunden, der Weserbahnhof wurde wiederaufgebaut.

Kellogg 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.

2018 wurde das Kellogg-Areal an die Überseeinsel GmbH, die eng mit der wpd, einem Unternehmen mit dem Schwerpunkt in der Entwicklung von Windenergieprojekte, erworben. Andere Gewerbebetriebe und Grundstückseigentümer schlossen sich einer Neuausrichtung ihrer Grundstücke an, so dass die gesamte Halbinsel als Überseeinsel transformiert werden kann. Die besondere Lagegunst wurde mit der Rahmenplanung zur Überseeinsel schlüssig herausgearbeitet.

Durch die Transformation des ehemaligen Firmengeländes als Teilbereich der Überseeinsel besteht nun die Chance zur öffentlichen Erschließung des Weserufers westlich der Schlachte für die Bewohnenden der Überseestadt, Erholungssuchende aus anderen Stadtteilen und Touristen.

1.3 Rahmenplanung Überseeinsel

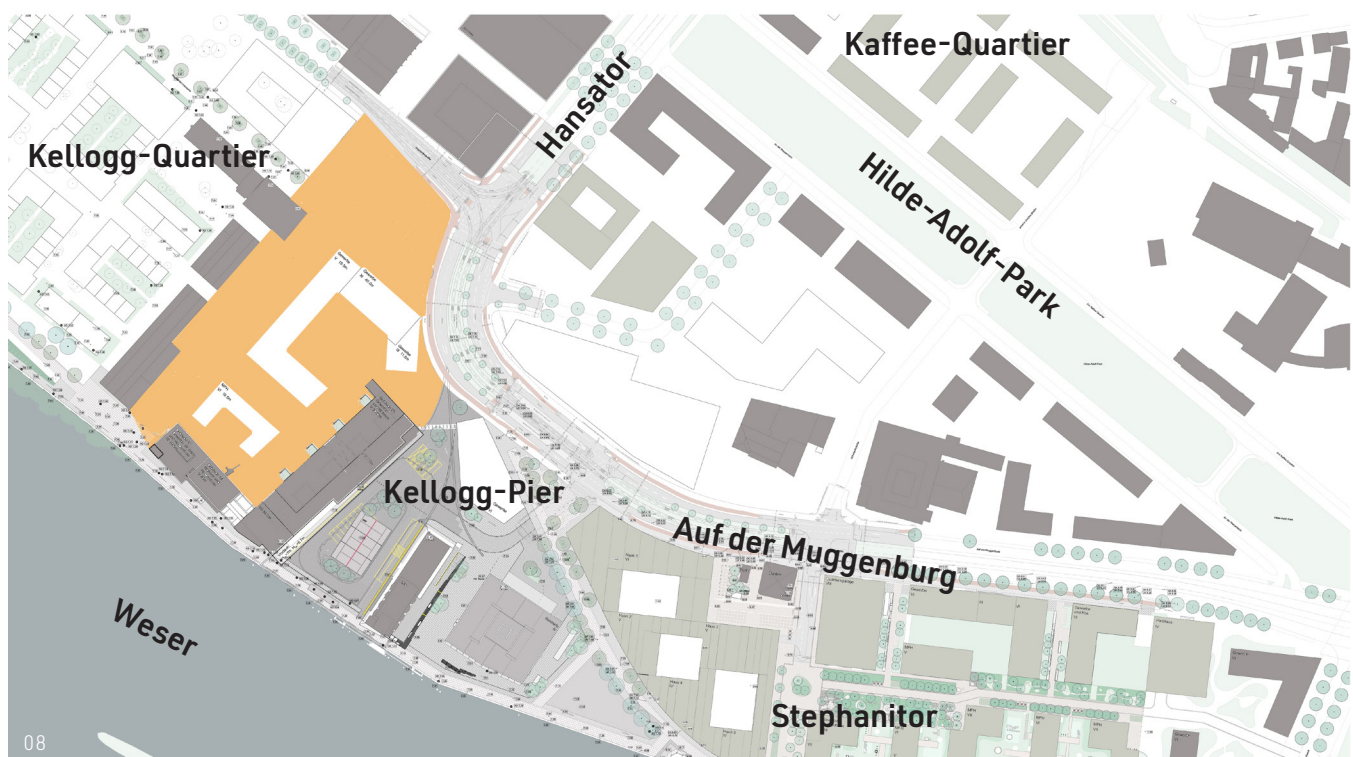
Ausgangspunkt der planerischen Transformation war ein Anfang 2018 durchgeführtes mehrstufiges Werkstattverfahren mit sechs teilnehmenden Teams aus Stadtplanern/ Architekten und Landschaftsarchitekten. Im Ergebnis wurde entschieden, die Grundkonzeption des Teams SMAQ Architektur und Stadt mit MAN MADE LAND aus Berlin zur Grundlage der weiteren Planungen zu machen und dabei in einzelnen Quartieren auf die Ergebnisse der Gruppe omp 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 1/2.000 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 im Wettbewerbsgebiet sind dabei als exemplarische Konturen zu verstehen, die im Rahmen dieses Wettbewerbsverfahrens zu verifizieren und weiterzuentwickeln sind. Dabei gelten die unter 3.1 zusammengefassten städtebaulichen Vorgaben.

Die Entwicklung und Programmierung des gesamten Bereichs auf dem ehemaligen Kellogg Gelände bis zur Westspitze der Überseeinsel unterliegt dem Grundgedanken eines modernen, lebenswerten und gemischt genutzten

08 / Rahmenplanung südliche Überseestadt und Europahafenkopf
Quelle: MML mit Bearbeitung BPW



Stadtraums, in dem neue Mobilitätslösungen und innovative wohnbezogene Life-Services (wie bspw. Nachhilfeangebote, Nutzung des Schwimmbades, Shuttleservices, Partizipation am E-Carpool zentrale Lieferannahmen, zielgruppenspezifische Dienstleistungen etc.) 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. Dabei wird die Überseeinsel in klar ablesbare Quartiere gegliedert, die durch grüne Fugen miteinander verbunden sind. Sie dienen der Querlüftung des Quartiers und verzahnen die Weser mit dem Europahafen. Ihre genaue Ausformulierung wird in den dazugehörigen Quartiersplänen geregelt. Dieser Wettbewerb umfasst die erste Fuge, die zugleich auch deutlich kleiner und urbaner ist, als die übrigen Fugen weiter westlich. Diese Fuge hat einen direkten stadträumlichen Bezug zum Hansatorplatz.

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

Die 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 Stephanitor wird entlang der Straße Auf der Muggenburg gewerbliche sowie mobilitätsbezogene Angebote umfassen, welche eine Pufferfunktion zur Wohnnutzung entlang des Weserufer einnehmen.

Der Straßenverlauf A. d. Muggenburg/ Hansator ist eine Haupteerschließungsstraße mit Verbindungen zwischen der Innenstadt/B75 und der südlichen Überseestadt sowie zu den Autobahnzubringern. Ihre Auslastung und Verkehrsbelastung sind aktuell schon sehr hoch. Daher steht die Nutzungsdichte der Entwicklung der Überseeinsel sowie der weserseitigen Quartiere Stephanitor und Kellogg-Pier unter dem Vorzeichen einer Reduzierung des MIV (Modal Shift / Modal Split), vgl. Kapitel 2.3.2.

Zwischen Stephanitor und dem Wettbewerbsgebiet liegt der zentrale Bereich des Kellogg-Piers. Hier wird die in besonderer Weise identitätsstiftende Mitte des Stadtraums zwischen Schlachte und Überseeinsel mit hochattraktiven öffentlichen Räumen, öffentlichkeitswirksamen Nutzungen und einer engen Verflechtung von neuen und markanten historischen Gebäuden (Silo, Reishalle und Flakes-Fabrik) ausgebildet. Die räumliche Kante des Kelloggs Pier bildet das aus dem heutigen Produktionsgebäude frei geschälte Gebäude 25. Dieses bietet durch die aktive Erdgeschoßzone einen attraktiven Abschluss. Weitere zentrale Einrichtungen wie bspw. eine, ebenfalls in ungenutzten Gebäuden untergebrachte, Grundschule sowie eine geplante weiterführende Schule im Bereich des Gleisbett 1 schließen sich zukünftig in direkter Nachbarschaft an. Als erster Stadtbaustein der eigentlichen Halbinsel folgt dann das zukünftige, vornehmlich von Wohnnutzungen bestimmte Kellogg-Quartier.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Beschreibung des Wettbewerbsgebietes und seiner Umgebung

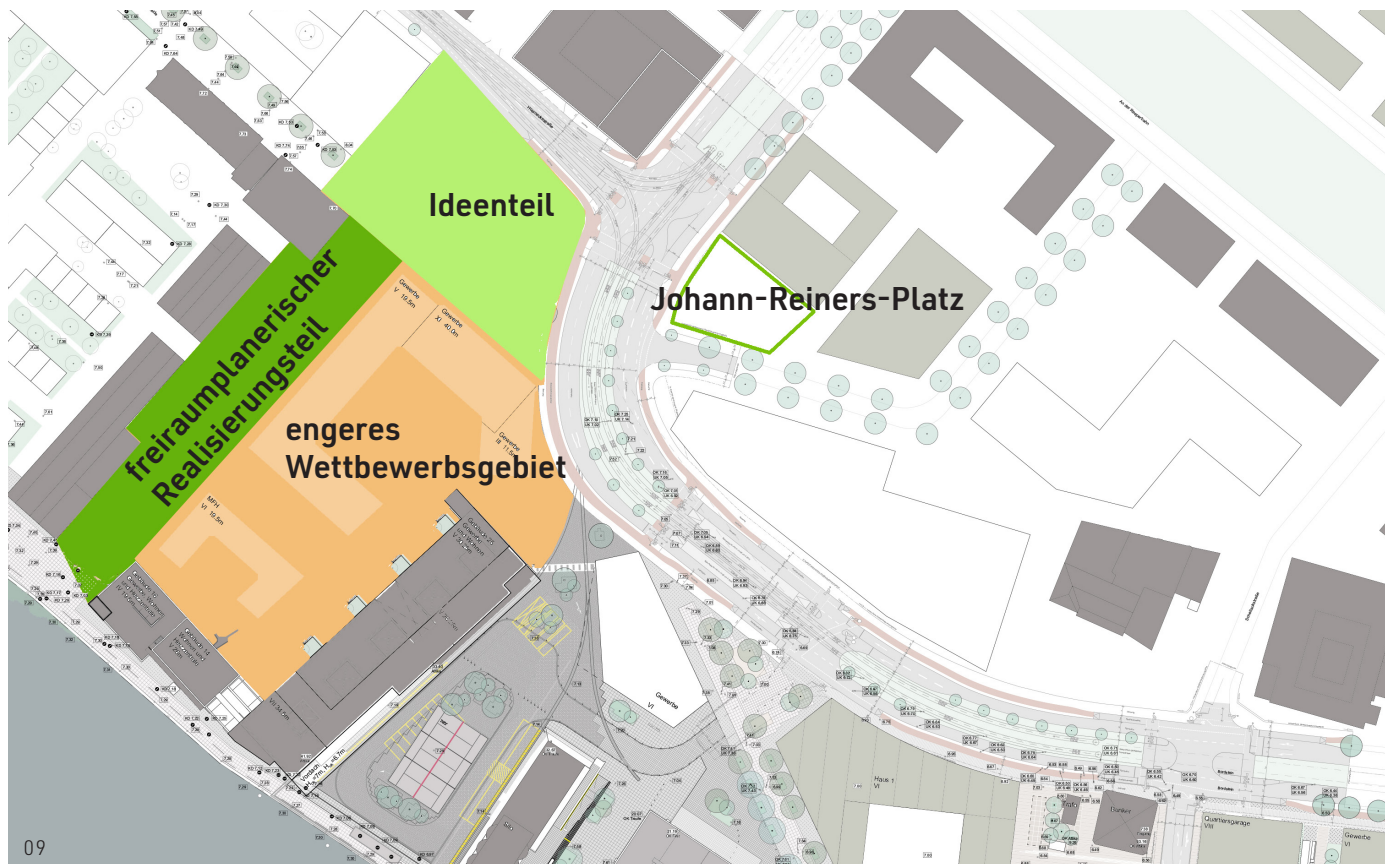
2.1.1 Kellogg-Höfe (Wettbewerbsgebiet)

Das insgesamt ca. 19.200 m² große Wettbewerbsgebiet umfasst im engeren Wettbewerbsgebiet (hochbaulicher und freiraumplanerischer Realisierungsteil) ein zu bebauendes Grundstück zwischen einem L-förmigen Riegel von Bestandsbauten im Osten und zur Weser. Westlich wird das engere Wettbewerbsgebiet von einem geplanten Erschließungs- und Durchgangsraum abgeschlossen, der als rein freiraumplanerischer Realisierungsteil ebenfalls Teil der Wettbewerbsaufgabe ist. Diese grüne Fuge ist knapp bemessen, hat aber vielfältige funktionale und freiräumliche Aufgaben zu erfüllen.

Im Nordosten schließt der Hanstatorplatz und die Straßenquerung über die Stephanikirchenweide als freiraumplanerischer Ideenteil an. Die Grenzen zwischen den einzelnen Wettbewerbsbereichen sind – bei grundsätzlicher Beachtung der Vorgaben der Rahmenplanung – innerhalb des gewählten Konzeptansatzes „weich“ zu interpretieren.

Die Planungen zur Umnutzung der drei Bestandsgebäude zur Weser und zum Kellogg-Pier laufen aktuell. Dabei handelt es sich um Teile des Produktionsgebäudes, das heute als großvolumiges Gebäude den städtebaulichen Raum dominiert. Es handelt sich dabei nach interner Kategorisierung um die Gebäude Nr. 16 (ehemaliges Kesselhaus) an der westlichen Ecke, das ehemalige Maschinenhaus Nr. 14 als Zwischengebäude und die stirnseitig zur Weser ausgerichtete Flakes-Fabrik, Gebäude Nr. 25 im Osten.

09 / Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes, Realisierungs- und Ideenteil
Quelle: BPW auf Plangrundlage MML





10 / Nordfassade Gebäude 14 nach der Sanierung
Quelle: S.M.A.Q.

11 / weserseitige Silhouette der Bestandsgebäude nach der Sanierung
Quelle: S.M.A.Q.



Gebäude Nr. 16

Das ehemalige Kesselhaus soll, unter Beibehaltung der Stahlbetonskelettstruktur, in ein viergeschossiges Wohngebäude mit 14 Wohneinheiten transformiert werden. Weiterhin soll in diesem Bestandsgebäude die Energiezentrale für den Bereich Stephanitor / Kellogg-Pier und Kellogg-Höfe eingerichtet werden. Der weserseitig vorhandene Schornstein soll als historisches Relikt erhalten bleiben.

Gebäude Nr. 14

Das ehemalige Maschinenhaus mit seinem sehr charakteristischen rückwärtigen Treppenhaus weist fünf Geschosse auf. Im Übergang zum Gebäude Nr. 25 wird die Stahlbetonskelettstruktur auf einer Breite von ca. 12 m über alle Geschosse freigestellt, um eine pergolaartige Öffnung zu erzeugen, ohne den bestehenden stringenten Raumabschluss zu schwächen. Das Gebäude soll zukünftig 12 Wohneinheiten aufnehmen. Der Anlage 3 sind Details der Umbauplanung für die Gebäude Nr. 14 und Nr. 16 zu entnehmen.

In beiden Gebäuden wird das Untergeschoss (UG) und das zur Weserseite orientierte Erdgeschoss (EG) zukünftig vornehmlich durch die Energiezentrale des Quartiers sowie durch eine kleinere Gewerbeeinheit belegt.



12 / Ostfassade Gebäude 25 nach Sanierung
Quelle: SMAQ

Gebäude Nr. 25

Hierbei handelt es sich um einen fünfgeschossigen Stahlbetonskelettriegel, der sich an der Stirnseite zur Weser auf sieben Geschosse und ca. 34 m Firstkante erhöht. Die Planungen sehen ein gewerblich / gastronomisch aktiviertes Erdgeschoss mit darüberliegenden Wohnnutzungen vor. Insgesamt wird der Gebäudekomplex ca. 14.900 m² BGF umfassen. Während die Wohnnutzungen von Westen über drei Treppenhäuser erschlossen und adressiert werden, orientieren sich die gewerblichen Nutzungen im EG nach Osten. Auch der Lieferverkehr soll über das Kellogg-Pier erfolgen. Den jeweiligen Wohneingängen zugeordnet sind Fahrradabstellmöglichkeiten im Gebäude auf Erdgeschossniveau.

Am nördlichen Drittel des Gebäuderiegels soll das Erdgeschoss auf einer Breite von ca. 10 m durchbrochen werden, um eine fußläufige Durchquerbarkeit vom und zum Kellogg-Pier zu schaffen, die auch durch ein selbstfahrendes Shuttlebusssystem genutzt werden soll, welches zukünftig parallel zum Weserufer eine Anbindung von Neu-Stephani und Überseeinsel schaffen soll.

In den Obergeschossen von Gebäude Nr. 25 werden unterschiedlichste, loftähnliche Wohnungsgrößen angeboten werden, die teilweise durchgesteckt sind und teilweise entweder nach Osten oder nach Westen orientiert sind.

Zu Verbesserung der Belichtungssituation wird die nördliche Schmalseite ebenfalls Fenster erhalten. In der Folge ist ein entsprechender Abstand der Neubebauung einzuhalten, um die ausreichende Belichtung zu gewährleisten und Brandüberschlag auszuschließen. Weitergehende Informationen sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Mit den Umbauten ist das Büro SMAQ, Berlin beauftragt.

2.1.2 Kellogg-Pier und Promenade an der Weser

Auch am Kellogg-Pier – östlich angrenzend an die Kellogg-Höfe – bleibt die Geschichte des Standortes zukünftig erlebbar. Die aufwändige Konversion der stadtbildprägenden Siloanlage bietet zukünftig Nutzungen aus den Bereichen Hotellerie und Gaststätten mit flankierenden Büroflächen ein einmaliges Ambiente. Das benachbarte und wiederaufgebaute Reislager wird zukünftig – neben Büro- und Verwaltungsflächen in den Obergeschossen – im EG ein Angebot aus dem Bereich des Lebensmitteleinzelhandels sowie weitere gastronomische Nutzungen bereitstellen.

Stadträumlich bildet das Pier das Scharnier zwischen der Fortführung der Schlachte und dem Auftakt zur Überseeinsel. Als Raum für soziale Interaktion und Aneignung bietet das Kellogg-Pier 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 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 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.

13 / Reishalle weserseitig mit Silo
Quelle: DMAA

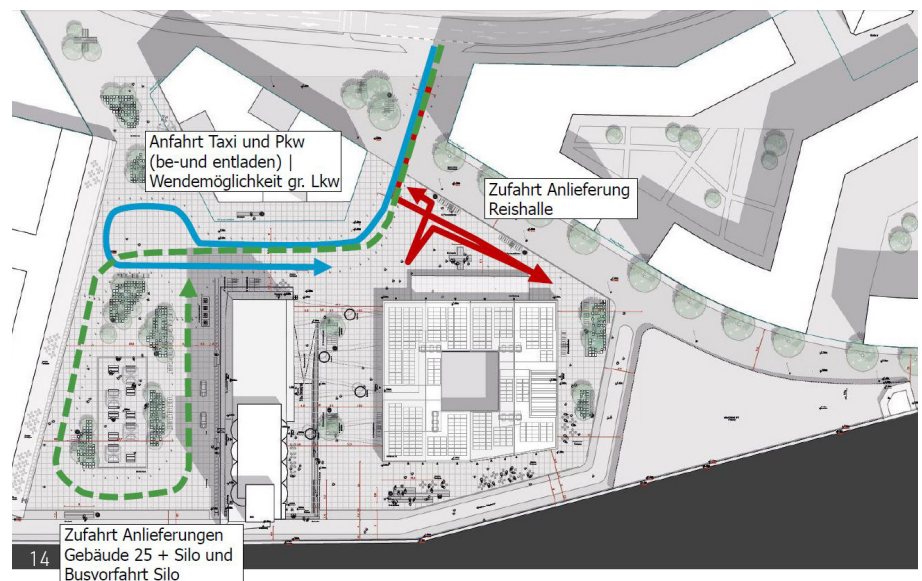


Weitergehende Informationen und Eindrücke sind der Anlage 2b (Broschüre der Überseeinsel GmbH) zu entnehmen

Die Erschließung des Kellogg-Piers erfolgt von der Straße A. d. Muggenburg. Auch die Erdgeschosszone des Haus 25 wird als gewerbliche Nutzung über das Pier erschlossen.

In östlicher Richtung schließt das Quartier Stephanitor mit seinem charaktervollen bogenförmigen Gebäudekomplex an das Kelloggs Pier an.

Eine durchgehende Promenade, die als Verlängerung der Schlachte zu verstehen ist, und im weiteren Verlauf landschaftlicher wird, ist zugleich die Hochwasserschutzlinie. Die Promenade der Überseeinsel bekommt einen eigenen Materialkanon, der einen gestalterischen Brückenschlag zwischen der Schlachte und dem Europahafen schafft. Die Promenade beginnt bei Stephanitor-Höfe und besteht aus einem 5 Meter breiten Bewegungsraum, der von Zufußgehenden und Fahrradfahrenden 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. Siehe Anlage 5b



2.1.3 Kellogg-Quartier

Das Kellogg-Quartier bildet den ersten neuen Stadtbaustein der Halbinsel. Das Konzept geht auf die Ergebnisse des Wettbewerbsverfahrens aus dem Jahr 2018 zurück.

Die gruppeomp zusammen mit nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten sehen hier ein dichtes und sehr kleinteiliges Wohnquartier vor, „welches besonders durch charaktervolle und identitätsstiftende Nachbarschaften mit überzeugenden Milieubildungen und einer eindeutigen Zuordnung von öffentlichen und privaten Freiflächen besticht“ (Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll). Damit ist das Kelloggs-Quartier eine Neuinterpretation der Bremer Bestandsquartiere.

Entgegen dem Planungsstand des Wettbewerbes bleibt an der nordöstlichen Ecke des Kellogg-Quartiers die Hauptverwaltung der Firma Kellogg erhalten. Die beiden historischen Gebäude mit einem in den 1980er Jahren implementierten Zwischenbau wurde zur aufwachsenden Grundschule Schule Übersee-stadt umgebaut. Im Sommer 2020 wurde die Eröffnung gefeiert.

Ebenfalls erhalten bleibt die Grundstruktur der südlich anschließenden, langgestreckt in Richtung Weserufer verlaufenden Bestandsgebäude (Nr. 32), die für Sport- und Freizeitnutzungen – teilweise durch die benachbarten Schulen vorgesehen sind. Diese Struktur wird eine teilweise Öffnung erhalten, um die Erschließungssystematik des Masterplans umzusetzen.

14 / Erschließungssystematik Kellogg-Pier
Quelle: SMAQ/ ARGUS

15 / Wettbewerbsergebnis, Cluster 3
Quelle: gruppeomp mit nsp christoph schonhoff
landschaftsarchitekten



2.2 Freiraumplanerischer Kontext

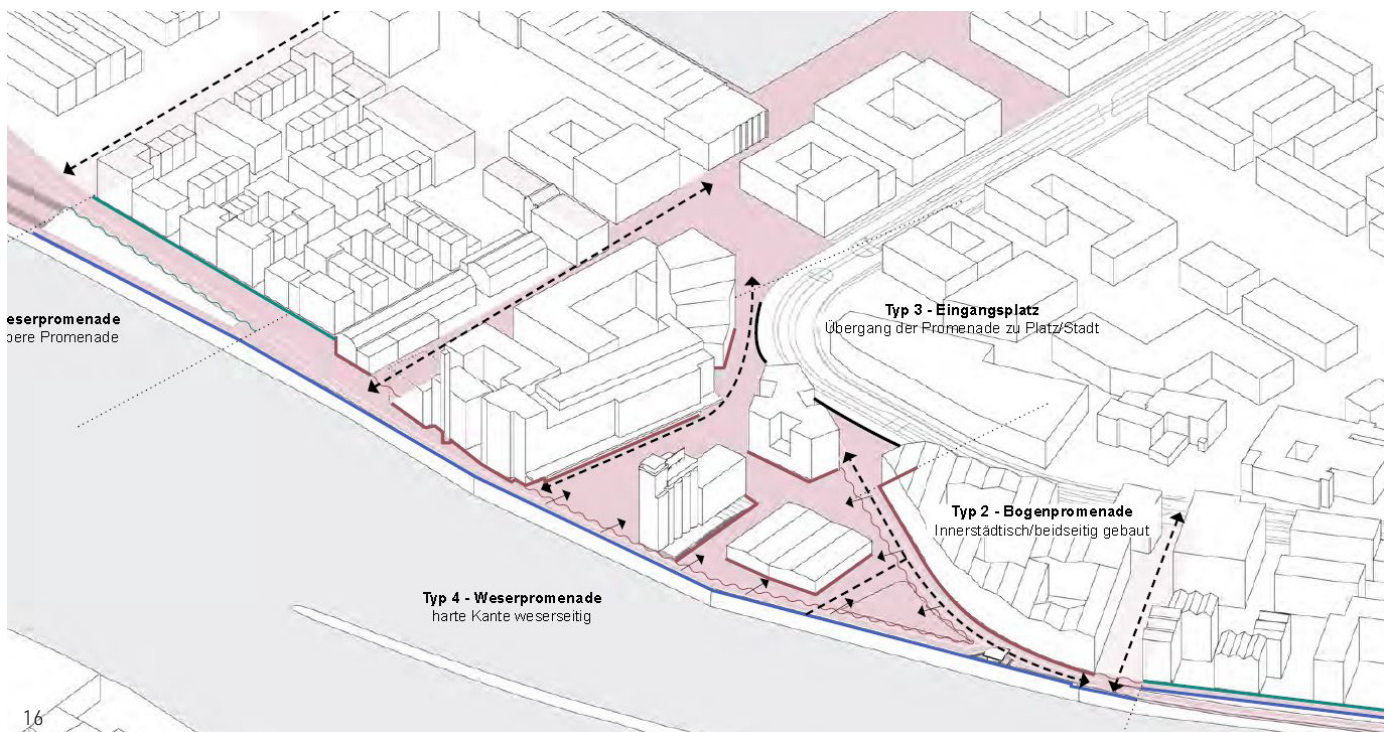
2.2.1 Allgemeine Hinweise zur freiraumplanerischen Charakteristik

Die Rahmenplanung für die Überseeinsel und die westlich angrenzenden Bereiche sieht ein fein abgestimmtes Strukturkonzept für die unterschiedlichen raumgliedernden Freiräume in und zwischen den Quartieren vor. Für Stephanitor ist die Ausdifferenzierung dieser Grundstruktur auf Quartiersebene bereits weit fortgeschritten. Siehe Anlage 5a

Die Freiräume im Bereich Kellogg-Pier und Kellogg-Höfe sollen vielfältige Möglichkeiten der Aneignung durch Nachbarn und Besuchende bereitstellen und hohe Aufenthaltsqualitäten bieten. Unter anderem wird eine in das energetische Quartierskonzept technisch integrierte Eisbahn projektiert. Ein urban Gardening Projekt läuft mit der Gemüsewerft bereits erfolgreich.

Die freiraumplanerische Leitidee und die Gestaltsprache für die öffentlichen Räume des landschaftsarchitektonischen Realisierungs- und des Ideenteils sollen die Grundprinzipien der Entwürfe für Stephanitor und das Kellogg-Pier und die Promenade fortschreiben, sich dabei jedoch ausdrücklich weiterentwickeln, um die angestrebte Differenzierung der Außenräume zu erreichen. Inwieweit sich die (halb-) privaten Freiflächen im engeren Wettbewerbsgebiet noch weiter gestaltsprachlich emanzipieren ist eine Frage an die Teilnehmenden des Wettbewerbs.

Mit der Neugestaltung der Außenräume soll insgesamt die Robustheit der industriellen Vergangenheit erlebbar bleiben. Die Planungen für Stephanitor und Kellogg-Pier sehen vor, dass die Spuren der ehemaligen Kellogg-Nutzungen auch im Freiraum möglichst sichtbar und erhalten bleiben. Daher sollen u.a. die Waagen und Hochleitungen als wichtige Teile der ehemaligen Nutzung in die neue Planung integriert werden.





Am Kellogg-Pier „fügt eine zusammenhängende Belagsstruktur die Fläche zusammen und unterstützt die städtebauliche Wirkung des Gebäudeensembles. 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“ (Auszug Rahmenplan).

Dabei wird auch eine Wiederverwendung vorhandener oder bei dem Gebäudeumbau anfallender Materialien, wie bspw. freigeschnittene Stahlbeton-Wandteile, angestrebt, was auch im Hinblick auf Graue Energie positive Effekte erzielt.

2.2.2 Die Verbindung zwischen Hansatorplatz und Weser (freiraumplanerischer Realisierungsteil)

Diesem Bereich kommt eine hohe Vernetzungsfunktion für das Quartier und darüber hinaus zu. Entsprechend anspruchsvoll sind die Erwartungen an eine prägnante freiraumplanerische Konzeption dieses Teilbereichs.

Der Freiraum zwischen Kellogg-Quartier und dem Plangebiet dient – neben der Erschließung des Plangebiets – der sinnfälligen Verknüpfung des Ankunftsorts Hansatorplatz sowie dem Europahafenkopf mit der Weserpromenade für den Fuß- und Radverkehr und ist entsprechend attraktiv zu gestalten und intensiv zu begrünen. Er ist zugleich die erste Fuge im Bild des Rahmenplans und soll Aufenthaltsqualitäten aufweisen. .

Oberirdische Stellflächen für PKW sind dabei auszuschließen. Das Begrünnungs-, Versickerungs- und Möblierungskonzept sollte den linearen Raum sinnfällig gliedern und sowohl Ruhe- als auch Aktivitätszonen zur Förderung des nachbarschaftlichen Miteinanders anbieten. Hier soll sich das Leitmotiv einer sicheren, grünen und familienfreundlichen Quartiersentwicklung in besonderer Weise zeigen.

Aus der wettbewerblichen Auseinandersetzung mit dem Ideenteil entsteht in keiner Weise eine Vorfestlegung für die zukünftige Ausgestaltung des Hansatorplatzes bzw. kein Anspruch auf eine diesbezügliche Beauftragung.

Hierzu wird die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH als Vertreterin der Eigentümerin (Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa) in einem gesonderten Qualifizierungs- und Ausschreibungsverfahren ein externes Büro mit der Freianlagenplanung beauftragen. Der freiraumplanerische Ideenteil soll auch dazu dienen, wichtige Fragen und Aufgaben für die Aufgabenbeschreibung eines derartigen Verfahrens zu definieren. Neben der grundlegenden Nutzung/Funktion des Platzes im Gesamtgefüge des Umfelds zählen hierzu beispielsweise auch Maßgaben/Ideen für die Materialität und für den Grad der Möblierung.

Die Qualität der Ausstattungsmerkmale ist im Verlauf der späteren Planung in enger Abstimmung mit den Vertreter*innen der Stadt zu erarbeiten. Hierbei muss neben der Gestaltung insbesondere auf die Investitions- und Unterhaltungskosten geachtet werden. Diese dürfen nicht das Niveau überschreiten, das für vergleichbare öffentliche Grün- und Platzflächen der Stadt Bremen üblich und finanzierbar ist.

2.2.3 Der Hansatorplatz (freiraumplanerischer Ideenteil)

Der Hansatorplatz, gelegen zwischen dem Straßenverlauf A. d. Muggenburg, der Hoerneckestraße, Stephanikirchenweide und einer westlichen Verbindungsstraße zwischen Hoerneckestr und Stephanikirchenweide, die voraussichtlich als Haupterschließungsstraße für die Einwohner der Kellogg-Höfe dienen wird, soll als Ort der Ankunft den Eingang zur Überseeinsel belegen und markieren. Neben dieser Adressierungsfunktion wird er voraussichtlich zudem auch als räumlichen Vorbereich vor dem neuen Schulstandort (Arbeitstitel: Gleisbett 1) fungieren.

Für den Wettbewerb ist anzunehmen, dass die Querverbindung zwischen Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide grobräumlich in der Verlängerung des Straßenraums zwischen Kelloggs-Quartier und Plangebiet liegt; siehe hierzu auch Abschnitt 3.2.2.

Der Hansatorplatz steht dabei auch im Kontext mit dem gegenüberliegenden trapezförmigen Johann-Reiners-Platz, nördlich des Zollpfads. In wie weit das Material- und Gestaltkonzept für den Hansatorplatz geeignet ist, auf den Johann-Reiners-Platz im Sinne eines Brückenschlages weitergetragen zu werden, ist eine Frage an die Wettbewerbsteilnehmenden.

Gemäß des urbanen Raumcharakters sollte der Hansatorplatz, trotz der Einschränkungen durch die flankierenden Verkehrsflächen, zur aktiven Aneignung und Benutzung einladen. Dies könnte bspw. über raumgliedernde Einbauten erfolgen, welche sowohl zum Bespielen einladen wie zum Sitzen und Verweilen.

2.2.4 Freiraumplanung im engeren Wettbewerbsgebiet (hochbaulicher und freiraumplanerischer Realisierungsteil)

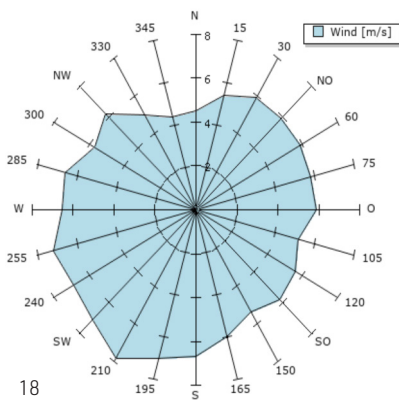
Auf dem engeren Wettbewerbsbereich ist im Abgleich mit den vorgeschlagenen Nutzungen, der Gebäudeadressierungen, der voraussichtlichen Besonnungs- und Belichtungssituation sowie der mikroklimatischen Einflüsse eine freiraumplanerische Konzeption zu entwickeln, welche Ruhe- und Aktivitätsbereiche (auch Spielflächen) identifiziert, eine plausible interne Wegeführung anbietet, den querenden Shuttlebus in Richtung Westen berücksichtigt und ein hohes Maß an Raumqualität und -charakterisierung erzeugt.

2.2.5 Niederschlagsversickerung, Begrünungskonzept

Im Wettbewerb sollen differenzierte Überlegungen zur klimawirksamen Retention und Versickerung von Niederschlägen angestellt werden. Dabei sind die unterschiedlichen kleinräumigen Rahmenbedingungen (Tiefgarage im engeren Wettbewerbsbereich, Erfordernisse der Verkehrssicherheit in stark frequentierten Bereichen etc.) zu berücksichtigen.

Das Thema Wasser in Form von Retentionsflächen, Regenwasserversickerungsbereichen und Gestaltungselementen der Freiraumplanung ist ein wichtiger Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe. Es gilt, die genannten Themen in der Freiraumplanung aber auch im Hochbau von Anfang an mitzudenken und Flächen dafür vorzusehen. Eine Konkretisierung in der späteren Ausführungsplanung ist mit den Bodenbeschaffenheiten im weiteren Verlauf abzugleichen, gleichwohl aber im Wettbewerbsentwurf entsprechend anzulegen. Die Dachflächen müssen in der Regel auch der Retention dienen, wobei in der späteren Ausführungsplanung ein methodischer und konstruktiver Abgleich mit dem angestrebten Umfang der energetischen Aktivierung der Dächer (siehe energetisches Quartierskonzept) stattfinden muss.

18 / Windverteilung im Jahresverlauf
Quelle: Überseeinsel GmbH



2.2.6 Mikroklimatische Funktion und Windexposition

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. Wesernahe Bebauungsbereiche liegen im Einwirkungsbereich der Kaltluftströmung. Die Entwicklung 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.

Der Fuge zwischen Kellogg-Quartier und Wettbewerbsgebiet kommt eine Funktion als Kaltluftschneise zu.

2.3 Mobilität

2.3.1 Mobilitätskonzeption der Überseeinsel

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

Die Überseeinsel wird ein Stadtquartier der kurzen und schönen Wege für den Fuß- und Radverkehr. Der Autoverkehr wird auf das Wesentliche reduziert. Die Hauptzufahrt für den motorisierten Verkehr (inkl. Schwerlastverkehr) erfolgt einzig über die Hoerneckestraße. Die Straßen im Inneren der Quartiere sind als verkehrsberuhigte Wohnwege konzipiert, die keine Parkmöglichkeiten für Pkw bieten. Vielmehr dienen sie als Treffpunkt oder als Ort zum Spazieren gehen oder Verweilen. Auch die Stephanikirchenweide wird perspektivisch zur Fahrradstraße und kann nur noch in Ausnahmefällen – als Notüberlauf bei Sperrung der Hoerneckestraße – durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) genutzt werden“ [Rahmenplan Überseeinsel; S.M.A.Q/ Man Made Land].

In Stephanitor erfolgt die Quartierserschließung für den Fuß- und Radverkehr über eine parallel zur A. d. Muggenburg verlaufende Quartiersstraße.

2.3.2 Verkehrliche Erschließung des Plangebietes

Die ÖPNV Anbindung erfolgt zurzeit über die Bus- und Straßenbahnhaltstelle Europahafen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird der konkrete Verlauf einer Straßenbahntrasse untersucht, die weitere Teile der Überseestadt erschließt. Eine mögliche Route führt über die Überseeinsel (Hoerneckestraße). Diese Überlegungen könnten sich ggf. auf die Knotenpunktgestaltung A. d. Muggenburg/ Stephanikirchenweide/ Zollpfad bzw. A. d. Muggenburg/ Hoerneckestraße auswirken.

Um die Erschließung der Überseeinsel gewährleisten zu können, muss der Knotenpunkt A. d. Muggenburg/ Hoerneckestraße in jedem Fall ausgebaut und umgestaltet werden, die Planungen befinden sich in der Entwurfsphase und sind noch nicht abgeschlossen. In der Plangrundlage des Wettbewerbsgebietes ist aber der maximal erforderliche Verkehrsraum im Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich Hoerneckestraße bereits berücksichtigt.

Die gesamte Überseeinsel soll perspektivisch zudem durch ein autonomes Shuttle-Fahrzeug auf einer intern verlaufenden Durchwegung mit den westlich gelegenen Entwicklungsbereichen verbunden werden.

Die Erschließung für den MIV erfolgt über die Hoerneckestraße, dann voraussichtlich entlang der Stirnseite des neuen Schulstandortes südlich von Schuppen 2, dann die Stephanikirchenweide kreuzend zum neuen Freiraum zwischen den Kellogg-Höfen und dem Kellogg-Quartier. Hier liegt die Zufahrt zur Tiefgarage, die mit entsprechendem Abstand zu den Bestandsgebäuden, annähernd vollflächig unter dem engeren Wettbewerbsgrundstück liegen soll. Die Lage der Tiefgaragenzufahrt ist im Rahmen des Wettbewerbs zu bestimmen. Sie soll so gelegt werden, dass die Priorität der Grünen Fuge in der Freiraumqualität liegt.

Für erforderliche Anlieferverkehre durch Paket- oder Kurierservices sollten zwei bis drei entsprechende Angebote an zentralen oberirdischen Abstellflächen bereitgehalten werden, die Grüne Fuge sollte scheidet allerdings hierfür aus, bzw. steht nur für Lieferverkehre besonders wichtiger Art (z.B. Umzüge) zur Verfügung. Alternativen können benannt werden. Die Erschließung der Gewerbeeinheiten (Lieferverkehr z.B.) im Gebäude 25 erfolgt über das Kellogg Pier. Die Anlieferung der gewerblichen Nutzungen in den zu konzipierenden Neubauten sollte so organisiert werden, dass belebten Freiflächen qualitativ uneingeschränkt bleiben.

Es ist im Wettbewerb davon auszugehen, dass die Müllentsorgung ebenfalls von dieser Seite aus erfolgt, nähere Informationen siehe Abschnitt 3.2.4. Alternativen können benannt werden, müssen aber die Sicherung von Freiraumqualitäten gewährleisten.

Nach Südosten in Richtung B75 erfolgt der Abfluss des motorisierten Verkehrs ebenfalls über die Hoerneckestraße. Der Abfluss des motorisierten Verkehrs kann nach Umbau des Knotenpunktes nicht mehr über die Stephanikirchenweide erfolgen, er umfährt das vorgesehene neue Schulgelände und fließt über den Linksabbieger der Hoerneckestraße ab.

2.3.3 Hinweise zum Radverkehr und zu den Fahrradabstellplätzen

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. Im Kellogg-Quartier und den angrenzenden Wohnquartieren sollen die räumlichen und praktischen Voraussetzungen geschaffen werden, um das Fahrradfahren und die Fußläufigkeit zu zentralen Mobilitätsbausteinen des Modal Splits der Bewohnerschaft und der Beschäftigten auszubauen und zu nutzen.

Rampenerschließung für Fahrräder sind nur bis zu Neigungen von 8 % benutzungsfreundlich. Aufzugslösungen oder Treppen mit Rampenspuren sind ebenfalls nicht attraktiv und zu vermeiden.

Der Stellplatzbedarf pro Fahrrad wird mit 2,00 x 0,60 m zzgl. des Anteils erforderlicher Bewegungsfläche angenommen. Die Mindestbreite der vorgelegerten Bewegungsfläche muss mindestens 1,5 m betragen. Bei gestapelter Unterbringung hat die Mindestwegebreite 2,20 m zu betragen. Die lichte Höhe eines belegten Doppelparkers ist mit 2,70 m anzunehmen.

Knapp 8 % der Fahrradabstellplätze sollten für Lastenräder und Fahrradanhänger mit erhöhtem Stellplatzbedarf vorgesehen werden. Hierfür sind Abstellflächen von 2,50 x 1,00 m und entsprechend plausible Bewegungsflächen anzusetzen. Die Gesamtanzahl der zu erzielenden Fahrradstellplätze soll ca. 970 Stück betragen. Die Fahrradabstellanlagen sind überwiegend im Gebäude unterzubringen. Fahrradabstellanlagen sollen nur für Besucher:innen im Außenraum vorgehalten werden, sie sind zu überdachen.

2.3.4 Reduzierung des Pkw Stellplatzschlüssels

Der im Kapitel 3 benannte Stellplatzbedarf für PKW auf dem engeren Wettbewerbsgebiet fußt auf einem quartiersübergreifenden Mobilitätskonzept mit einem umweltfreundlichen Modal Split, der auf einem differenzierten Angebot unterschiedlicher Verkehrsinfrastrukturen für die Bewohnerschaft und die im Quartier arbeitenden Personen beruht.

Insbesondere umfasst dieses Angebot: den direkten Straßenbahnanschluss, den projektierten Quartiersshuttle, elektrobasiertes Car- / und Bikesharing inkl. Lastenräder, ein quantitativ und qualitativ überdurchschnittliches Angebot an Fahrradabstellplätzen und attraktiven Fuß- und Radwegen sowie wohnbegleitenden Services wie bspw. Paketstationen.

In wie weit die resultierenden Flächenbedarfe teilweise auch unter Einbeziehung der Erdgeschosses gelöst werden können, wird zur zum Beginn der hochbaulichen Durcharbeitung bekannt gegeben.

2.4 Technische und planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.4.1 Lärmemissionen

Auf das Plangrundstück wirkt Verkehrslärm von der Straße A. d. Muggenburg sowie Umgebungslärm ein.

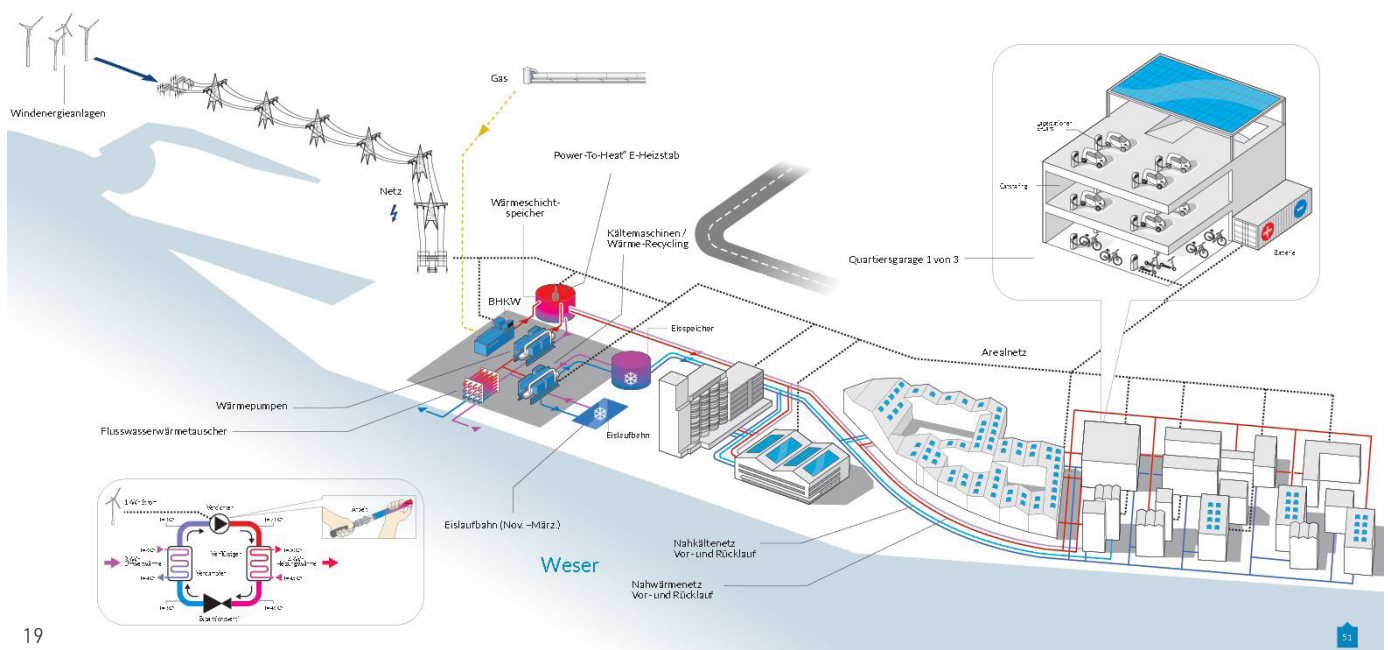
Der verkehrlich induzierte Lärm von der Straße Auf der Muggenburg verhindert eine flankierende Wohnnutzung. Eine weitgehend zum Straßenraum geschlossene Bebauung soll die erforderliche Abschirmung des südlich folgenden Wohnbereichs gewährleisten. Wo eine solche Abschirmung punktuell nicht oder nur unzureichend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

2.4.2 Energetisches Quartierskonzept

Dem gesamten Entwicklungsbereich liegt ein sehr komplexes und hochinnovatives energetisches Quartierskonzept zugrunde, welches in seinem Umfang, seiner Konsequenz, seiner individuellen Konzeptionierung und den teilweise zur Anwendung kommenden prototypischen technischen Innovationen international beispiellos ist. Das Konzept basiert auf der Nutzung des Weserwassers als Austauschmedium beim Betrieb von Wärmepumpen zur Generierung der erforderlichen Wärme- und Kälteleistung. Großformatige Speichersysteme dienen, in Kombination mit einer weitentwickelten Bedarfs- und Erzeugungsprognose, der Abpufferung kurzfristiger meteorologischer Schwankungen. Sämtliche Neubauten werden nach BEG EH Standard 40 erstellt.

Ein eigens entwickeltes Parallelsystem erschließt in den Wintermonaten das Vereisungsenergiegefälle des Weserwassers und vermeidet selbst in den kalten Monaten die üblicherweise erforderliche Abpufferung von Spitzenwärmelasten durch die Verfeuerung von (Bio) Gas.

19 / Skizze energetisches Quartierskonzept
Quelle: Überseeinsel GmbH

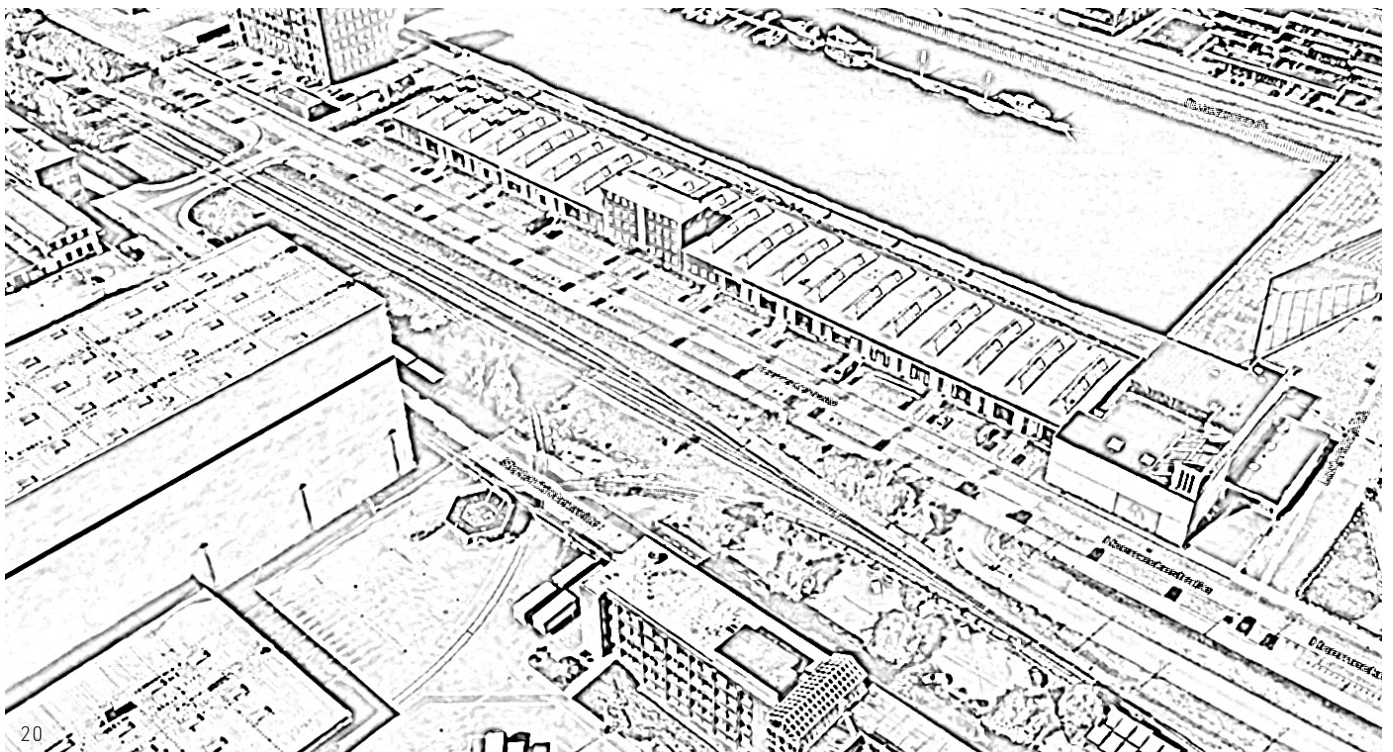


Darüber hinaus erfolgt eine energetische Betrachtung der Quartiersentwicklung über den gesamten Lebenszyklus. Im Sinne einer konsequenten Verringerung des Ökologischen Fußabdrucks wird dem Bestandserhalt große Bedeutung beigemessen. Eine weitere Reduzierung des erforderlichen Primärenergieverbrauchs in der Bauphase erfolgt zudem durch die Aufbereitung und den Wiedereinbau geeigneter Abbruchmaterialien bspw. für den Straßenunterbau (Stichwort Graue Energie).

2.4.3 Planungsrecht

Das bestehende Planungsrecht deckt die geplanten Nutzungen nicht ab und wird auf Grundlage der Ergebnisse dieses Wettbewerbsverfahrens mit Schaffung eines neuen Bebauungsplans angepasst.

20 / konturierte Schrägluftansicht Schuppen 2
Quelle: BPW auf Basis Drohnenbefliegung



2.5 Weitere einzubeziehende Sachverhalte

2.5.1 Denkmalschutz

Im mittelbaren Zusammenhang des Wettbewerbsgebietes liegt der denkmalgeschützte Schuppen 2 aus den Jahren 1951/52 an der Südseite des Europahafens (siehe Abb. 8). Das Gebäude ist der älteste erhaltene öffentliche Hafenumschlagsschuppen in den stadtbremischen Häfen. Aufgrund der knapp bemessenen Bauzeit und wegen Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Baustoffen wurde bei seiner Errichtung auf Stahlprofile abgebrochener Vorkriegsschuppen und auf eine für ein anderes Bauwerk bestimmte Stahllieferung zurückgegriffen, charakteristische Begleitumstände der frühen Nachkriegszeit.

Zeitgemäß war der Verzicht auf die zweireihige Anordnung von Schuppen und Speichern beim Wiederaufbau. Auf der Südkaje des stark zerstörten Europahafens wurden keine neuen Speicher mehr errichtet, da sich schon vor dem Krieg gezeigt hatte, dass einerseits die Funktionen von Schuppen und Speichern nicht unbedingt wie bisher örtlich eng verknüpft werden mussten, andererseits aber dringend mehr Verkehrsraum für Bahn und LKW benötigt wurde. An der Wasserseite des Schuppens ist noch die Kranbahn der demontierten Halbportalkräne zu sehen. Weitere Informationen finden sich im Denkmalkataster unter <https://osm.nkbre.net/lfd-denkmal.html>

Der eingeschossige Teil des Schuppen 2 ist heute mit unterschiedlichen Dienstleistungen belegt, wobei ein Schwerpunkt auf dem Themenfeld Gastronomie und Eventveranstaltung liegt. Ein mittig im Gebäudekörper platzierter, viergeschossiger Verwaltungstrakt ist mit Büronutzungen belegt. Das überhöhte Kopfgebäude an der östlichen Stirnseite ist belegt mit Produktions- und Vertriebsräumen einer lokalen Spirituosenbrennerei.

2.5.2 Vermeidung von Vogelkollisionen

Die Schätzungen zu den Verlusten von heimischen Singvögeln durch sogenannte Vogelkollisionen an Gebäudeverglasungen belaufen sich für Deutschland auf 100 bis 115 Mio. Tiere pro Jahr. Die deutliche Exposition mindestens von Teilen der Neubebauung und die Konsequenzen aus den in den Abschnitten 3.3.3. und 3.3.5 erläuterten Vorgaben bei der Konzeption der wohnungseigenen Freisitze erfordern eine erhöhte Sensibilität bei der Vermeidung von Vogelflugschäden schon bei der Vorplanung. In diesem Zusammenhang wird auf die Anlage 8 verwiesen.

3 Wettbewerbsaufgabe

Im Fokus des Wettbewerbs steht ein freiraumplanerisches und hochbauliches Gesamtkonzept für das Quartier Kellogg-Höfe. Die vielfältigen stadträumlichen, funktionalen und nachbarschaftlichen Bezüge wurden im Kapitel 2 erörtert. In diesem Kapitel werden dezidierte städtebauliche und freiraumplanerische Hinweise zusammengefasst und die hochbauliche Nutzungskonfiguration erläutert.

3.1 Städtebauliche und architektonische Hinweise

Für die zu konzeptionierende Gebäudefigur ergeben sich aus dem Rahmenplan und der Quartiersplanung und den Zielvorstellungen des Vorhabenträgers verschiedene Parameter für die städtebauliche und hochbauliche Konfiguration:

- Positionierung und Kubatur eines solitären Gebäudes (mit bis zu 40 m Höhe) als markanten Abschluss der Straße Hansator vom Europahafen kommend (als neue Interpretation des Orts anstelle des rückgebauten, großvolumigen Bestandsgebäude). Dieser gewerblich genutzte Solitär steht im Zusammenhang mit einer Reihe kräftiger Gebäude in der Überseestadt, die an wichtigen Umlenkpunkten gesetzt wurden. Die angemessene Gebäudehöhe liegt dabei deutlich unterhalb der Maßstäblichkeit von Europahafenkopf und Wesertower (mit jeweils gut 80 m Höhe)
- Raumbildung zwischen den Neubauten und den zu erhaltenden Gebäuden Nr. 14, 16 und 25, insbesondere mit Blick auf die nördliche Schmalseite von Gebäude Nr. 25 und den weserabgewandten Seiten der Gebäude Nr. 14 und 15
- Gebäudeausrichtungen und Adressierungen der unterschiedlichen Gebäude (-teile) mit Blick auf die Nutzungsverteilung (bspw. Alternativen zur Blockbildung der Wohnnutzungen im Süden und Westen)
- Entwicklung der angrenzenden Räume (Weserpromenade, Hansatorplatz, Kellogg-Pier, westliche Wohnbebauung) mit ihren unterschiedlichen Qualitäten und Charakteren im Sinne eines funktional logischen und baulich-räumlich harmonischen Gesamtquartiers
- Schaffung eines lebendigen, abwechslungsreichen Quartiers mit entsprechender gestaltsprachlicher Diversifizierung, welches trotzdem als Einheit ablesbar bleibt
- Einhaltung der Abstandsregelungen der Bremer Landesbauordnung (0,4 H für Wohnnutzungen, 0,2 H für gewerbliche Nutzungen). Eine Unterschreitung der regulär erforderlichen Abstandsflächen bis zur nachbarschützenden Tiefe der Abstandsflächen (0,3 H bei Wohnnutzungen) kann ausnahmsweise in besonderen Situationen zulässig sein.*
- Ausschluss von raumlufttechnischen Anlagen auf den Dächern

* In solchen Fällen müssen geeignete hoch-bauliche Maßnahmen (Grundriss-zuschnitte, erhöhten Raumhöhen, Fenster-formate und -anordnung, Fasadengliederung ...) 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.

3.2 Freiraumplanerische Hinweise

Aus dem beschriebenen Anspruch und Anforderungen an die unterschiedlichen Freiräume, sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Gestaltung der grünen Fuge zwischen Schulstandort und Promenade (Charakter, Raumbildung, Aufenthaltsqualität, Verkehrsführung und -leitung, Zonierung, Grünausstattung, etc ...)
- Qualität und Charakter der Freiräume im Inneren des Baufeldes (Durchquerbarkeit, Anbindung, Differenzierung, Kinderspielbereiche, Shuttle ...)
- Freiraumplanerische Ideenskizze zum Hansatorplatz mit Blick auf seine Scharnierfunktion für den übergeordneten Stadtraum sowie die ihn umgebenden Gebäude mit ihren Funktionen, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- Berücksichtigung stadökologischer und stadtklimatischer Zusammenhänge (inkl. schlüssigem Begrünungskonzept)
- Berücksichtigung der verkehrsfunktionalen Erfordernisse für alle Verkehrsarten.

3.2.1 Gestaltungsansatz und Zonierung

Die Qualität der öffentlichen Freiräume wird den im Alltag erlebbaren Quartiercharakter entscheidend bestimmen, entsprechend wichtig ist – bei Nachweis der funktionalen Erfordernisse – die Eigenständigkeit des landschaftsarchitektonischen Ansatzes.

Die gesamte Freiraumplanung im Wettbewerbsgebiet ist aus den bisherigen Freiraumentwürfen für das Stephanitor, das Kellogg Pier sowie der Rahmenplanung heraus weiterzuentwickeln (Siehe Abschnitt 2.2).

Dabei brauchen die Freiflächen einen eigenständigen Charakter, der die städtebauliche und hochbauliche Konzeption stärken und hohe Nutzungsqualitäten für die Bewohnerschaft entfalten kann.

Es muss eine eindeutige Differenzierung zwischen den öffentlichen und den halböffentlichen Freiflächen auf dem Wettbewerbsgebiet erfolgen. Im engeren Wettbewerbsgebiet ist – soweit im Abgleich mit den Erfordernissen der Gebäudeerschließung und der Shuttle-Querung möglich – ein eher geschützter und intimer halböffentlicher Raum zu konzipieren, der Raum für nachbarschaftliche Interaktion, wohnortnahe Spiele ermöglicht und Privatheit sicherstellt.

Inwieweit für die verkehrlich genutzten Bereiche eine Zonierung/ Raumgliederung gemäß den Leitprinzipien des shared-space erfolgen soll, ist im Rahmen des gewählten freiraumplanerischen Gesamtansatzes zu entscheiden.

3.2.2 Verkehrsfunktionale Anforderungen im Bereich des freiraumplanerischen Realisierungsteils

Die Breite dieses Stadtraums wird bestimmt durch die im Rahmen des Wettbewerbs vorzuschlagenden Fassadenverläufe der Neubauten und der gegenüberliegenden – zu erhaltenden – Bestandsgebäude.

Die Breite der Fahrwege in Richtung Tiefgaragenzufahrt ist mit 5,5 m anzunehmen. Im direkten Einfahrts- / Ausfahrtsbereich der TG ist gemäß Bremischer Garagenverordnung (Anlage 6b) auf eine Aufstellfläche von mindestens 3 m Länge auf privatem Grund mit ausreichenden Sichtverhältnissen zu achten. Die Rampenerschließung in die TG erfordert zwei Fahrspuren. Die mittlere Steigung sollte 10 % möglichst nicht übersteigen.

Die Rahmenplanung sieht vor, dass die Zufahrt zur Tiefgarage auch durch Müllfahrzeuge genutzt wird, welche an einer konzeptabhängigen Stelle eine Möglichkeit zum Wenden erhalten müssen. Dafür ist ein Wendekreis mit einem Durchmesser von 23,50 m vorzusehen.

Die Vorüberlegungen zur Müllentsorgung sehen zum jetzigen Zeitpunkt vor, dass im westlichen Frei- / Straßenraum Untergrundsammel-Container (Unterflursysteme) auf privatem Grund installiert werden, welche durch ein Spezialfahrzeug der Stadtreinigung entleert werden. Grundsätzliche Standortalternativen können aufgezeigt werden. Allerdings ist in jedem Fall die Promenade von jeglichem Verkehr freizuhalten.

Die Nutzung von Unterflurabfallbehältern setzt die Freihaltung geeigneter Standplätze voraus, welche parallel zu den Behälterstandorten und max. 7 m (Strecke von Fahrzeugmitte zur Mitte des Behälters) von diesen entfernt zu platzieren sind.

Die lichte Höhe über dem Unterflurabfallbehälter muss mindestens 10 m betragen. Das Entsorgungsfahrzeug muss durchgängig vorwärtsfahren können (An- und Abfahrt) ohne dabei Fuß- oder Radwege zu queren oder überfahren zu müssen.

Im Wettbewerb sollen zwei Standplätze mit jeweils sechs Behältern vorgesehen werden. Pro Behälter wird eine Fläche von etwa 2 m x 2 m bei 3 Meter Tiefe unter Geländekante benötigt. Daraus ergeben sich zwei Entsorgungsstandorte zu je 12 x 2 m Grundfläche.

3.2.3 Verkehrsfunktionale Anforderungen im Bereich des freiraumplanerischen Ideenteils

Ob die beabsichtigte Querverbindung von der Hoerneckestraße über die Stephanikirchenweide nach Süden zu den Kellogg-Höfen in der vorangedachten Form realisiert wird, ist Untersuchungsgegenstand laufender verkehrstechnischer Überprüfungen. Ein abschließendes Ergebnis ist während der Laufzeit dieses Wettbewerbsverfahrens nicht mit Sicherheit zu erwarten. Bei der planerischen Konzeption sollte von der Umsetzung dieser Verbindung, in einer möglichst gradlinigen Führung auf den Fahrbereich im freiraumplanerischen Realisierungsteil, ausgegangen werden.

Im Bereich des Berührungspunktes zwischen freiraumplanerischen Ideen- und freiraumplanerischen Realisierungsteil kann angenommen werden, dass die - vornehmlich dem Fuß- / und v.a. dem Rad(schnell)verkehr sowie ggf. dem periodischen Entsorgungsverkehr dienende - Stephanikirchenweide von der linearen Führung eines (schwerlastverkehrgeeigneten) gegenläufigen Radwegs mit ca. 4 m Breite und eines großzügigen Fußgängerbereichs in gleicher Dimension geprägt sein wird. Maß und Art der flankierenden Begrünung sind bisher noch nicht festgelegt.

In wie weit diese linearen Wegeführungen im Bereich des Hansatorplatzes gestalterisch unterbrochen bzw. aufgeweicht werden, um die beabsichtigte Zusammenführung des Raumgefüges in Richtung Weserufer zu erreichen ist eine Fragestellung des Wettbewerbsverfahrens.

3.2.4 Verkehrsfunktionale Anforderungen im Bereich des engeren Wettbewerbsgebietes

Hier ist auf die plausible Querungsmöglichkeit des Shuttle-Busses durch das Gebäude Nr. 25 weiter in Richtung Kellogg-Quartier zu achten. Die Lage der Gebäudequerung ist der Rahmenplanung zu entnehmen. Sie erfolgt auf ca. 10 m Breite orthogonal durch das Gebäude und ist dann weiterzuführen.

Von der Unterbringung oberirdischer, wettergeschützter Fahrradabstellplätze ist aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit Abstand zu nehmen.

Die schlüssige Andienung der Wohnnutzungen in den Bestandsgebäuden für periodische Lieferverkehre (Umzug) über den engeren Wettbewerbsbereich muss möglich sein. Weiterhin sind plausible (fußläufige) Wegebeziehungen zu den Gebäudeeingängen von Bestands- und Neubauten anzubieten.

Zwei bis drei zentrale Abstellplätze für täglichen Paket- und Lieferdienstverkehr sind wünschenswert.

3.2.5 Feuerwehraufstellflächen

Eine Aufstellung von Feuerwehrfahrzeugen auf dem engeren Wettbewerbsgebiet erscheint durch die beabsichtigte Errichtung von Sicherheitstreppe nräumen nicht erforderlich. Gleichwohl sind in der (2.) Durcharbeitungsphase die erforderlichen Feuerwehraufstellflächen nachzuweisen.

3.2.6 Kinderspielflächen

In standortangepasster Auslegung des Entwurfs zum neuen Kinderspielflächenortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen sind 1/3 der geforderten Spielflächen wohnungsnah für Klein- und Kleinstkinder nachzuweisen. Diese sollten vollständig auf dem eigenen Grundstück im engeren Wettbewerbsgebiet untergebracht werden. Es ist davon auszugehen, dass Kinder ab ca. 8 Jahren Orte außerhalb des Quartiers aufsuchen können. *Ausgehend aus dem Gesamtprogramm von ca. 220 Wohneinheiten in Bestands- und Neubauten der Kellogg-Höfe ergibt sich ein Bedarf von ca. 770 m² im engeren Wettbewerbsgebiet nachzuweisenden Kinderspielflächen. Sofern diese nicht vollständig im zur Verfügung stehenden Freiraum abgebildet werden können, sind alternative Vorschläge (bspw. teilweise innerhalb der Gebäudestruktur o.ä.) zu unterbreiten.

3.2.7 Begrünungs- und Versickerungskonzept

Insgesamt ist eine mehrschichtige und robuste Durchgrünung vorgesehen, welche die erforderliche sommerliche Beschattung der Aktivitäts- und Ruhebereiche gewährleistet. Das Gehölz- bzw. das Grünkonzept des Rahmenplans ist zu adaptieren und zu präzisieren. Eine entsprechende Mächtigkeit der Substratdecke auf der Tiefgarage sowie ggf. die grundrissliche Berücksichtigung von Standorten einzelner größerer Bäume in der Tiefgarage ist einzuplanen.

Zur Speicherung von Niederschlagswasser zur sommerlichen Bewässerung der Grünstrukturen sollte im TG eine Zisterne mit einer Speicherkapazität von ca. 70 m³ vorgesehen werden.

* Auszüge aus dem KSpFLOG § 2 f.

Mindestgröße der Kinderspielflächen:

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

Die Kinderspielflächen sollen wie folgt angelegt werden:

- besonnt, windgeschützt, immissionsarm
- gefahrlose und barrierefreie Erreichbarkeit

Teilflächen sollten mind. 100 m² groß sein

3.3 Hochbauliche Hinweise

3.3.1 Erzielbare Grundfläche

Im Wettbewerbsgebiet sollen vornehmlich gewerbliche Nutzungen sowie ergänzende Wohnnutzungen realisiert werden. Im Rahmen der Voruntersuchungen und der städtebaulichen Rahmenplanungen wurden für das gesamte Quartier als oberster Orientierungswert bis zu 46.500 m² oberirdischer BGF R, inkl. gut 20.200 m² BGF R in den drei Bestandsgebäuden, benannt. Die Bestandsgebäude sind nicht Teil der Wettbewerbsaufgabe.

Daraus würde ein Maximalwert von ca. 26.300 m² oberirdischer BGF R für die Neubebauung des Wettbewerbs resultieren. Diese Orientierungsgröße ist im Rahmen des Wettbewerbs mit Blick auf Erzielung hoher Freiraum- und Wohnqualitäten zu überprüfen.

Ausgehend vom oben genannten Maximalwert für die Neubebauung wären ca. 16.800 m² BGF R für gewerbliche Nutzungen und ca. 9.500 m² BGF R für Wohnnutzungen anzusetzen. Bei entsprechend geringerer Gesamt-BGF würden sich diese Flächenanteile entsprechend (im Verhältnis 1/2 zu 1/3) reduzieren.

Mindestens 30 % der Wohneinheiten unterliegen dem Bremer Wohnungsbauförderungsgesetz. Eine grundrissliche Unterscheidung zwischen geförderten und nicht geförderten Wohneinheiten muss im Rahmen des Wettbewerbs nicht erfolgen.

Die lichten Raumhöhen der Obergeschossetagen der Wohngebäude sollen 2,55 m betragen, die lichte Raumhöhe in den Erdgeschossen sowie den gewerblich genutzten Etagen muss mindestens 3,00 m betragen. Zu den öffentlichkeitswirksamen Straßen auf der Muggenburg und Stepkanikirchweide soll die Höhe des Erdgeschosses 4,5 m betragen. Für flexible Nutzungsmöglichkeiten auch im Sinne einer produktiven Stadt sollen an geeigneten Stellen robuste und auch hohe Räume geschaffen werden.

3.3.2 Nutzungsverteilung im Quartier

Zur Nutzung der Erdgeschosse der Bestandsgebäude siehe Kapitel 2.1.

Die gewerbliche Nutzung konzentriert sich im Bereich des Kopfgebäudes zu A. d. Muggenburg und adressiert sich zum Straßenraum hin.

Es sollen neue Formen des Wohnens und des Arbeitens im Sinne eines „Neuen Ortes der Produktiven Stadt“ entstehen. In hoher räumlicher Dichte sollen Arbeit, Wohnen, Bildung, Kultur, Versorgung und Freizeitgestaltung vernetzt stattfinden. Ein besonderes Augenmerk bei der Entwicklung der Arbeitsorte liegt hier auch in der Integration urbaner, wohnverträglicher, in ein neues Quartier integrierbarer Formen von Produktion.

Weiterführende Informationen erfolgen zur zweiten Bearbeitungsphase.

3.3.3 Hinweise zur Eingliederung in das energetische Quartierskonzept

Aus dem beschriebenen energetischen Quartierskonzept (2.4.4.) erwachsen verschiedene vorentwurfsrelevante Vorgaben.

Realisierung aller Neubauten im BEG 40 Standard durch:

- die Minimierung des solaren Eintrags und dem damit verbundenen thermischen Eintrag in die Gebäude über eine entsprechende Ausrichtung bzw. dem Öffnungsgrad der Fassade,
- die Differenzierung des gewählten Gesamt-Glasflächenanteils der Außenwände nach Himmelsrichtungen und Nutzungen und Raumgrößen; als grober Richtwert darf ein Verglasungsanteil von 30 – 40 % der Fassadenfläche gelten,
- dem Erreichen eines guten A/V-Verhältnisses,
- der Gewährleistung eines außenliegender Sonnenschutzes als Bestandteil der Fassade oder als gesondertes gestalterisches Element,
- der Verringerung der Wärmebrücken durch vorgestellte Konstruktionen bei z.B. (Energie-) Balkonen, Vordächern usw. sowie
- die thermische Behaglichkeit und das Raumklima sind möglichst durch zusätzliche passive Maßnahmen (Bauweise, Speicherfähigkeit der Bauteile, ggf. Nachtauskühlung, hocheffizientes Sonnenschutzkonzept) zu optimieren.
- Sämtliche Gebäude werden an das Nahwärme- und Kältenetz angeschlossen und benötigen dafür einen Flächenbedarf von ca. 20 m² pro Gebäude für die Wärme-/ Kälteübergangsstation. Die Wärme- und Kälteabgabe in den Gebäuden erfolgt in der Regel über Fußbodenheizung und Bauteilkühlung.

3.3.4 Photovoltaische Aktivierung

Es gibt ein quartiersübergreifendes Energiekonzept, welches unter anderem auf einer intensiven photovoltaischen Aktivierung der Dachlandschaft beruht. Aus dieser Zielsetzung leiten sich folgende Hinweise ab:

- Auf mindestens der Hälfte der Dachflächen von Hauptgebäuden sind Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) nach dem Stand der Technik zu errichten. Bei diesen Dachflächen sind die Flächen für haustechnische Anlagen, für Tageslicht-Beleuchtungselemente und Dachterrassen nicht mitzurechnen.
- 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 (Aufständiger) für Flachdächer
 - 20-30° Süd-Ausrichtungen bei schrägen Dächern.
- Eine anteilige PV-Aktivierung der Fassaden kann unter Berücksichtigung der gegenseitigen Verschattung durch benachbarte Gebäude ebenfalls berücksichtigt werden.
- 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 Nutzenden zu generieren. Die freie Begehung des Flachdaches ist über ein Treppenhaus und einen Lift zu realisieren.

3.3.5 Windexposition und Bioklima

Bei der Ausrichtung der Gebäude ist der Einfluss durch Windlasten zwischen den Gebäuden zu berücksichtigen, um Zugerscheinungen zu minimieren.

Je nach Position, Ausrichtung und Höhenlage der Nutzungseinheiten können erhebliche Windlasten an den Fassaden auftreten. Dies ist insbesondere bei der Konzeption wohnungszugehöriger Freisitze zu berücksichtigen. Unverkleidete Balkone dürfen i.d.R. deswegen als ungeeignet gelten. Loggien dürfen aufgrund des ambitionierten energetischen Standards ebenfalls als ungeeignet gelten (Wärmebrückenproblematik). Es erscheint sinnvoll, die Freisitze als vorgehängte Konstruktion in Form schließbarer „Energiebalkone“ zu denken.

3.3.6 Grundrissliche Vorgaben in den Wohngebäuden

Alle Wohnungen müssen im Sinne der Technischen Baubestimmungen (Brem-LTB) 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 fünf rollstuhlgerechte Wohnungen in den Wohnungsmix aufgenommen werden. Sämtliche Wohnungen sollten über einen eigenen Freisitz verfügen, der barrierefrei erreichbar ist.

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.

3.3.7 Brandschutz/ Entfluchtung

Um eine hochwertige Freiraumplanung nicht den Erfordernissen der Feuerwehraufstellung zu opfern, hat sich der Vorhabenträger zur Errichtung von Sicherheitstreppehäusern bereit erklärt. Die schlussendliche technische Ausgestaltung dieser Treppenhäuser ist in der späteren Genehmigungsphase mit der Bauordnung zu klären. Für dieses Wettbewerbsverfahren gelten die Regelungen der Stadt Hamburg, Bauprüfdienst 05/2012, siehe Anlage 7, 31. ff.

In der zweiten Bearbeitungsphase ist das Entfluchungskonzept zu verdeutlichen und die erforderlichen Flächen der brandschutztechnischen Ertüchtigung der Treppenhäuser darzustellen.

3.3.8 Grundrissliche Anforderungen der Nebenflächen

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.

Pro Wohneinheit soll ein durchschnittlich 3 m² großer Abstellraum vorhanden sein. Für mindestens ca. 1/3 der Wohneinheiten sollten diese nach Möglichkeit außerhalb der Wohnung platziert werden. Dies kann, muss aber nicht notwendiger Weise, auch im Untergeschoss stattfinden.

* 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.

Hausanschluss- und sonstige Technikräume sind in plausibler Quantität und Lage vorzusehen. Dabei ist zu beachten, dass eine Positionierung von RLT Anlagen o.ä. auf den Dächern unbedingt zu vermeiden ist.

Weiterführende Informationen erfolgen zur zweiten Bearbeitungsphase.

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.

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.

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.

Umgang mit Regenwasser

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 soll im Wesentlichen durch die in Kapitel 3.2 angesprochene Begrünung der TG, die Zisterne in der TG, den aufzuzeigenden Versickerungsmöglichkeiten in den öffentlichen Freibereichen sowie technischen Retentionsmöglichkeiten auf den Dächern erfolgen.

4 Verfahren

4.1 Art des Verfahrens

Das Verfahren wird als geschlossener, kooperativer hochbaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit freiraumplanerischen Ideenteil gemäß § 3 Abs. 3 der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. In der ersten, städtebaulichen und freiraumplanerischen Phase werden bis zu acht Büros beteiligt.

Im Rahmen eines Zwischenkolloquiums werden bis zu vier Arbeitsgemeinschaften für die zweite, hochbauliche und freiraumplanerische Bearbeitungsphase ausgewählt. Die Präsentationen und der Austausch während des Zwischenkolloquiums findet über ein Videokonferenzformat statt.

In der zweiten Bearbeitungsphase erfolgt die Durcharbeitung anhand der individuellen Hinweise aus dem Zwischenkolloquium. Während der Preisgerichtssitzung findet eine erneute Kurzpräsentation durch die verbliebenen Arbeitsgemeinschaften, voraussichtlich erneut in Form einer Videokonferenzschaltung, statt. Anschließend erfolgt die Beurteilung durch das Preisgericht an den Planblättern sowie an den Modellen.

Es werden Architektur- und Stadtplanungsbüros eingeladen. Die erforderliche landschaftsarchitektonische Expertise ist entweder durch entsprechende bürointerne Qualifikation oder durch die Bildung von Arbeitsgemeinschaften beizubringen. Die Beteiligung weiterer fachplanerischer Professionen ist zulässig, sofern die Federführung beim jeweils eingeladenen Architektur- / Stadtplanungsbüro liegt.

Die Preisvergabe für Hochbau und Landschaftsarchitektur erfolgt gemeinsam, die Preissumme wird getrennt ausgewiesen. Ausloberin ist die Überseeinsel GmbH. Das Verfahren hat einen Übereinstimmungsvermerk der AK Bremen unter der Registrierungsnummer 03/2021 erhalten.

Jeder Teilnehmer/ jede Arbeitsgemeinschaft darf nur mit einem Entwurf am Verfahren teilnehmen; Varianten sind in der 2. Bearbeitungsphase unzulässig. Die Teilnehmenden erkennen mit ihrer Teilnahme die Vorgaben der Auslobung an.

4.2 Wettbewerbssumme und Rechnungsanschrift

Die ausgelobte Wettbewerbssumme beträgt 280.000 Euro netto. Alle teilnehmenden Büros der ersten Phase, die einen im Sinne der Auslobung vollständigen und prüfaren Wettbewerbsbeitrag fristgerecht abgeben, aber nicht zur Teilnahme an der zweiten Bearbeitungsphase aufgefordert werden, erhalten ein Teilnahmehonorar von jeweils 8.000 Euro netto.

Die Preissumme für den städtebaulichen und hochbaulichen Teil des Verfahrens beträgt insgesamt 220.000 Euro netto. Folgende Aufteilung dieser Preissumme für die zweite, hochbauliche Phase des Wettbewerbs ist vorgesehen:

- 1. Preis 88.000 Euro
- 2. Preis 66.000 Euro
- 3. Preis 44.000 Euro
- 4. Preis/ Anerkennung 22.000 Euro

Die Preissumme für den landschaftsarchitektonischen Teil des Wettbewerbs beträgt insgesamt 28.000 Euro netto. Folgende Aufteilung dieser Preissumme ist für den landschaftsarchitektonischen Teil des Wettbewerbs vorgesehen:

- 1. Preis 11.000 Euro
- 2. Preis 8.500 Euro
- 3. Preis 5.500 Euro
- 4. Preis/ Anerkennung 3.000 Euro

Das Preisgericht ist nicht an diese Aufteilung der Preissummen gebunden und kann in 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

4.3 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 Verfahrensteilnehmenden erhalten.

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

Auf schriftlichen Antrag werden die Unterlagen der nicht gewürdigten Arbeiten kostenfrei an die Verfassenden zurückgesendet. Der Antrag ist postalisch oder per E-Mail bis spätestens drei Wochen nach dem zweiten Preisgerichtstermin zu stellen.

Schriftlicher Antrag auf Rücksendung der Unterlagen an:

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

4.4 Weiterbeauftragung

Die Ausloberin wird, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts, die Verfassenden der zur Beauftragung empfohlenen Wettbewerbsarbeit mindestens mit der Bearbeitung der Leistungsphasen 2 bis 4 und Leitdetails der Realisierungsbereiche beauftragen, sofern dem keine schwerwiegenden Gründe entgegenstehen. Eine stufenweise Weiterbeauftragung wird damit nicht ausgeschlossen.

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.

Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens auf, ist die Ausloberin berechtigt – unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft – ein oder mehrere Mitglied/er der Arbeitsgemeinschaft mit der dem Verfahren zugrunde liegenden Planungsaufgabe zu beauftragen.

4.5 Geforderte Leistungen

Folgende Leistungen sind im Rahmen des Wettbewerbs von den Teilnehmenden zu erbringen:

4.5.1 Abgabeleistungen zum Zwischenkolloquium

Einfaches Massen-/ Styrodurmodell :

- des engeren Wettbewerbsgebietes im Maßstab 1:1.000 auf max. 1,5 mm starker Trägerplatte

Das Modell ist zu senden an:

BPW Stadtplanung, Ostertorsteinweg 70-71 in 28203 Bremen.

Es ist sicherzustellen, dass der postalische Eingang bis zum 05.11.2021 16:00 Uhr erfolgt. Bei persönlicher Abgabe gilt das Datum des Poststempels (03.11.2021) als Frist, wobei die Büroöffnungszeiten bis 17:00 Uhr zu beachten sind.

Zur Herstellung gleicher Bearbeitungsfristen ist die persönliche Abgabe zusätzlich noch am 04.11.2021 zwischen 9:00 und 10:00 Uhr möglich.

Abgabe Modell:

mit Poststempel 03.11.2021, Zustellung bis spätestens Freitag, 05.11.2021 16:00 Uhr.

Abgabe Din A0 Planblatt (digital)

Sämtliche plangraphischen Darstellungen sind auf einem Planblatt A0 (pdf) im Hochformat unterzubringen.

Abgabe digitale Daten

Das Planblatt sowie sämtliche andere digital einzureichenden Leistungen inkl. der Vortragsfolien sind bis zum 08.11.2021 um 11:00 Uhr digital per downloadlink an die Mailadresse: wettbewerb@bpw-stadtplanung.de einzureichen. Die Abgabe erfolgt nicht anonym.

digitale Übermittlung Din A0 Planblatt:

- Genordetes Strukturkonzept des Quartiers im Maßstab 1:2.000 als Schwarzplan mit Skizzierung der Straßenräume (Abgrenzung gem. Abb. Nr. 21)
- Genordeter Lageplan des Wettbewerbsgebietes im Maßstab 1:500 als Dachaufsicht mit Eintragung der Geschossigkeit, Markierung der Gebäudezugänge, sowie der Grundstruktur der Freiräume
- Längs- und Querschnitt durch das Wettbewerbsgebiet zur Verdeutlichung der Gebäudeproportionen zum Freiraum 1:200
- Funktionsskizze Erschließung o.M. zur Darstellung des Verlaufs der Fuß- / Radverkehre, der Andienung und
- Abbildungen exemplarischer Beispiele zur Verdeutlichung der gestaltungsprachlichen Intention, der Bauweise, Materialverwendung etc.
- Skizzenhafte perspektivische Darstellung der Situation am „Kopfgebäude“ aus Blickrichtung Hansator

Vortragsfolien als pdf:

- Räumliche Analyse und Ableitung der stadträumlichen und freiraumplanerischen Konzeption als pptx Präsentation (ca. 15 Minuten als Videokonferenz, maximal 20 Folien)



21 / Ausschnitt Schwarzplan
Quelle: SMAQ + MML

4.5.2 Abgabeleistungen zur Preisgerichtssitzung

- Genordetes Strukturkonzept des Quartiers im Maßstab 1:2.000 als Schwarzplan mit Skizzierung der Straßenräume, Abgrenzung wie in Bearbeitungsphase 1
- Genordeter Lageplan des Wettbewerbsgebietes im Maßstab 1:500 als Dachaufsicht mit Kennzeichnung der Gebäudeeingänge, der Geschossigkeit und den freiraumplanerischen Elementen
- Genordeter Lageplan des Wettbewerbsgebietes im Maßstab 1:500 mit Darstellung der EG-Grundrisse und der freiraumplanerischen Elemente
- TG Grundriss im Maßstab 1:500
- Grundrisse im Maßstab 1:200 der EGs, der 1. OGs, evtl. abweichender Regelgeschosse und evtl. abweichender Dachgeschosse mit exemplarischen Rummöblierungen und Hinweisen zum Entfluchtungskonzept
- kolorierte Ansichten der Gebäudeseiten im Maßstab 1:200 soweit zum Verständnis des gestaltsprachlichen Gesamtkonzepts erforderlich
- Schnitte durch das Plangebiet und die Gebäude mit Bezugshöhen NHN im Maßstab 1:200 soweit zum Verständnis der Positionierung und Höhenabwicklung von Gebäuden, Geschossebenen und Freiräumen sowie des Gebäudeaufbaus erforderlich
- Aussagen zur Erläuterung des vorskizzierten Erschließungs- / Mobilitätskonzepts, den Abstandsflächen, der Gebäudeentfluchtung/ Feuerwehraufstellung und der Entsorgung
- Abbildungen exemplarischer Beispiele zur Verdeutlichung der gestaltsprachlichen Intention, der Bauweise, Materialverwendung, Außenraummöblierung etc.
- perspektivische Darstellungen aus Augenhöhe zur Darstellung der Situation am „Kopfgebäude“ aus Blickrichtung Hansator
- Ausgefülltes Formblatt Flächenberechnung
- Ausgefüllte Verfassererklärung 2. Phase
- Erläuterungstext (max. 2 Seiten)
- Modell im Maßstab 1:500 mit Darstellung der Dachlandschaft auf ausgegebener Einsatzplatte
- Datenträger mit allen plangraphischen Darstellungen als Einzeldateien als jpg mit einer Auflösung von 300 dpi und der vier Planblätter als jpg mit einer Auflösung von 150 dpi

Zusätzliche, nicht geforderte Leistungen werden von der Bewertung ausgeschlossen.

Der Umfang der zeichnerischen/grafischen Arbeiten soll vier DIN A0 Blätter im Hochformat nicht überschreiten.

Folgende Planaufteilung wird vorgeschlagen:

- erstes Planblatt: Strukturkonzept, beide Lageplänen, Grundriss TG und Perspektive
- zweites Planblatt: Schnitte und Ansichten sowie funktionsschematische und exemplarische Darstellungen
- drittes Planblatt: Grundrisse 1:200
- viertes Planblatt: Grundrisse 1:200

Postalischer Eingang Planblätter

mit Poststempel vom 06.04.2022, Zustellung bis zum 07.04.2022 17:00 Uhr

Planblätter

Alle 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.

Es ist sicherzustellen, dass der postalische Eingang bis zum 07.04.2022 17:00 Uhr erfolgt. Bei persönlicher Abgabe gilt das Datum des Poststempels (06.04.2022) als Frist, wobei die Büroöffnungszeiten bis 17:00 Uhr zu beachten sind. Zur Herstellung gleicher Bearbeitungsfristen ist die persönliche Abgabe zusätzlich noch am 07.04.2022 zwischen 9:00 und 10:00 Uhr möglich.

Postalischer Eingang Modell

mit Poststempel vom 13.01.2022, Zustellung bis zum 14.04.2022 16:00 Uhr

Massenmodell 1:500 auf der ausgegebenen Einsatzplatte

Bei persönlicher Abgabe gilt das Datum des Poststempels (24.01.2022) als Frist, wobei die Büroöffnungszeiten bis 17:00 Uhr zu beachten sind. Zur Herstellung gleicher Bearbeitungsfristen ist die persönliche Abgabe zusätzlich noch am 25.01.2022 zwischen 9:00 und 10:00 Uhr möglich.

Digitale Übermittlung Vortragsfolien

bis zum 25.04.2022; 11:00 Uhr

Vortragsfolien als pdf:

Räumliche Analyse und Ableitung der stadträumlichen und freiraumplanerischen Konzeption als pptx Präsentation (ca. 15 Minuten als Videokonferenz, maximal 20 Folien)

4.6 Beurteilungskriterien

Städtebau und Architektur

- Überzeugende städtebauliche Akzentuierung, Raumbildung und Adressierung
- Zusammenführung und Vernetzung der umgebenden Stadträume auf dem Wettbewerbsgebiet
- Plausibilität der Nutzungsverteilung und Korrespondenz der Innen- und Außenräume
- Entwicklung einer angemessenen und qualitätvollen Architektur
- Raumfunktionen und Realisierbarkeit

Freiraumplanung

- Differenziertes Angebot qualitätsvoller und attraktiver Außenräume unter besonderer Beachtung nachbarschaftlicher Belange und der Adressierungsfunktion des Hansatorplatzes als Eingang zur Überseeinsel
- Schlüssiges Begrünungs- und Versickerungskonzept
- Plausibilität der Erschließung

Erschließung

- Qualitativer und Quantitativer Nachweis der geforderten Rad- und PKW Stellplätze
- Vielfältiges, attraktives und benutzerfreundliches Unterbringungskonzept für Fahrräder

Energie, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

- Plausibler Nachweis der vorgesehenen Flächenorientierungswerte
- Wirtschaftlichkeit von Investitions- und Betriebskosten, insbesondere Erschließungs- und Entfluchtungsaufwand
- Umsetzung der energetischen Anforderungen, insbesondere der realistischen Erreichung des BEG 40 Standards und der photovoltaischen Aktivierung

Formale Vorgaben

- Vollständige und fristgerechte Abgabe
- Einhaltung der Plangebietsgrenzen

4.7 Beteiligte

4.7.1 Teilnehmende Büros

Folgende Büros haben Ihre Beteiligung zugesagt:

- ADEPT Copenhagen
- Cobe Copenhagen
- kister scheithauer gross, Köln
- Kuehn Malvezzi, Berlin
- ROBERTNEUN, Berlin
- schultz sievers architektur, Bremerhaven
- Schröder Architekten, Bremen
- Westphal 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.

Weiterhin ist zwingend die Qualifikation Landschaftsarchitekt über eine Arbeitsgemeinschaft oder entsprechende interne Qualifizierung beizusteuern.

Den Teilnehmenden wird die Einbeziehung weiterer Fachplanenden freigestellt. Vergabeversprechen für diese Fachplanungen erfolgen nicht.

4.7.2 Das Preisgericht

Fachpreisrichtende und Stellvertretungen

Prof. Carola Dietrich	StV: Susanna Sturm
Prof. Anna Lundqvist	StV: Sabine Rabe
Oliver Platz	StV: Martin Josst
Prof. Dr. Iris Reuther	StV: Georgia Wedler
Prof. Jörn Walter	StV: Karin Loosen

Sachpreisrichtende und Stellvertretungen

Staatsrätin Gabriele Nießen	StV: Susanne Endrulat
Johannes Aderholz	StV: Sebastian Cordes
Dr. Dirk Kühling	StV: Simone Geßner
Dr. Klaus Meier	StV: Dr. Gernot Blanke
Kurt Zech	StV: Jens Lütjen

Sachverständige

Prof. Dr. Georg Skalecki, LA für Denkmalpflege StV: Dr. Achim Todenhöfer

Ulrike Pala, Ortsamtsleiterin West StV: Brunhilde Wilhelm

Tobias Werner, Überseeinsel GmbH

Diana Spanier, SKUMS

Jan-Niclas Döpkens, SKUMS

Fred Radder, SKUMS

Julian Tampke, SKUMS

Axel Mohr, SKUMS

Stefan Wittig, Katrin Schäder, Michael Richts, SKUMS

Olaf Brennecke, WfB

Sven Jäger, WfB

Nicole Braun, BPW

NN, ARGUS

Gäste

Falk Wagner, Baupolitischer Sprecher SPD

Robert Bücking, Baupolitischer Sprecher Bündnis 90 Die Grünen

Ralf Schumann / Christoph Spehr, Baupolitischer Sprecher Die Linke

Silvia Neumeyer, Baupolitische Sprecherin CDU

Thore Schäck, Baupolitischer Sprecher FDP

Verfahrensbetreuung und Koordination der Vorprüfung

Jörn Ackermann BPW Stadtplanung

Anna Kreuzer BPW Stadtplanung

Beginn des Verfahrens 07/10

Ortsbesichtigung 08/10

Rückfragenkolloquium 14/10

Rückfragen schriftlich an:

wettbewerb@bpw-stadtplanung.de

**Zwingender Abgabeort
(während der Bürozeiten von
9.00 bis 17.00 Uhr)
oder postalisch:**

BPW Stadtplanung
„WB Scharnhorst-Quartier“
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen

digitale Einreichung an:

wettbewerb@bpw-stadtplanung.de

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 07.10.2021. 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 18.11.2021. Ggf. ergänzende Hinweise zur Aufgabenstellung und zusätzliche Materialien werden ebenfalls bis zu diesem Datum zusammengestellt und weitergegeben.

4.8.2 Ortsbesichtigung

Für den 08.10.2021 ist ab 11:00 Uhr eine Ortsbesichtigung geplant. Die Teilnahme ist nicht verpflichtend. Es gilt die 2G Regel. Treffpunkt ist der Besprechungsraum der Überseeinsel GmbH, Auf der Muggenburg 30 in 28217 Bremen, im ehemaligen kleinen Verwaltungsgebäude der Firma Kellogg. Stellplätze stehen vor Ort zur Verfügung, die Straßenbahnhaltestelle Europahafen ist ca. 3 Gehminuten entfernt.

4.8.3 Rückfragenkolloquium

Das Rückfragenkolloquium findet am 14.10.2021 ab 17.00 Uhr als Videokonferenz über Microsoft Teams statt. Eine entsprechende Einladung erhalten die Teilnehmenden im Vorfeld.

Die persönliche Vertretung 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.

4.8.4 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 08.10.2021 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 15.10.2021 per E-Mail zu stellen.

Die letzten Fragen werden voraussichtlich bis zum 18.10.2021 beantwortet und in den Rückfragenpool eingestellt.

4.8.5 Abgabe zum Zwischenkolloquium

Die Abgabefrist für die Beiträge der ersten Phase endet für das Modell am 03.11.2021 (Poststempel) und für die digital einzureichenden Unterlagen am 08.11.2021 um 11:00 Uhr.

Es ist sicherzustellen, dass die Unterlagen vollständig und ausschließlich an die nebentehende Adresse abgegeben bzw. zugestellt werden. Nähere Hinweise sind dem Abschnitt 4.5.1 zu entnehmen.

Zwischenkolloquium 09/11

4.8.6 Zwischenkolloquium

Das Zwischenkolloquium findet am 09.11.2021 ab 10:00 Uhr im Modellraum Nr. 1.07 bei SKUMS, Contrescarpe 72, 28195 Bremen statt. Der Termin ist bis 18:00 Uhr angesetzt. Die Einhaltung der 2G Regel wird am Eingang kontrolliert.

Im Kolloquium stellen alle teilnehmenden Büros unabhängig voneinander ihre Lösungsansätze dem Preisgericht in einer Hybridveranstaltung vor. Dabei tritt das Preisgericht in Präsenz zusammen, die teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften sowie die Sachverständigen und Gäste schalten sich in einer Videokonferenzschaltung dazu. In 15-minütigen Kurzvorträgen und anschließender, gemeinsamer Erörterung werden die Entwurfsansätze erläutert und Fragen des Preisgerichts beantwortet.

Die jeweiligen Zeitslots für die Arbeitsgemeinschaften werden frühzeitig kommuniziert. Auf Grundlage der Vorträge, sowie der Planblätter und der Modelle wählt das Gremium bis zu vier Beiträge für die Durcharbeitungsphase aus.

Anschließend erfolgt eine intensive fachliche Überprüfungs- und Qualifizierungsphase durch SKUMS, die Ausloberin und externe Sachverständige.

Empfehlungssitzung 09/02

4.8.7 Empfehlungssitzung

Unter Einbeziehung der Ergebnisse der internen Überprüfungs- und Qualifizierungsphase formuliert das Preisgericht am 09. Februar 2022 individuelle und allgemeine Hinweise zur weiteren Bearbeitung durch die verbleibenden Teilnehmenden. Die Sitzung wird voraussichtlich als Videokonferenzformat organisiert.

4.8.8 Abgabe 2. Bearbeitungsphase

Die Abgabefrist für die Beiträge der zweiten Phase endet für die Planunterlagen am 06.04.2022 (Poststempel), für das Modell am 13.04.2022 (Poststempel) und für die digitale Einreichung der Vortragsfolien der Schlusspräsentation am 25.04.2022 um 11:00 Uhr

Es ist sicherzustellen, dass die Unterlagen vollständig und ausschließlich an die vorstehende Adresse abgegeben bzw. zugestellt werden. Nähere Hinweise sind dem Abschnitt 4.5.2 zu entnehmen.

Vorprüfung

Die Vorprüfung der zweiten Phase findet im Zeitraum vom 08.04. bis zum 22.04.2022 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.

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

BPW Stadtplanung
„WB Scharnhorst-Quartier“
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen

digitale Einreichung an:

wettbewerb@bpw-stadtplanung.de

4.8.9 Preisgerichtssitzung

Die Preisgerichtssitzung findet Ende April/ Anfang Mai 2022 statt. Ort und Termin befinden sich aktuell in Abstimmung.

Die teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften der zweiten Phase erhalten wiederum die Möglichkeit zur kurzen Präsentation ihrer Entwürfe über eine Videokonferenzschaltung. Anschließend erfolgt die Bewertung der Arbeiten durch das Preisgericht. Voraussichtlich werden auch hier Sachverständige und Gäste nur über ein Videokonferenzformat zugeschaltet werden können. Nähere Informationen folgen.

Anlagen (Wettbewerbsmaterialien 1. Phase)

1.a)	Plangrundlage	dwg/dxf
1. b)	Fotodokumentation des Standortes (zum Ztpkt. der Ortsbegehung)	jpg
2.a)	Rahmenplan Überseeinsel	pdf
2.b)	Broschüre der Überseeinsel GmbH	pdf
2.c)	Übersichtskarte Bereich Hilde-Adolf-Park	pdf
2.d)	Bauvorhaben „Hansatorplatz“	pdf
3.	Vorplanungen für den Umbau der Bestandsgebäude 14, 16, 25	pdf
4.	Modellfotos 1. Phase	pdf
5.a)	Quartiersplanung Stephanitor	pdf
5.b)	freiraumplanerisches Vorkonzept Promenade	pdf
6. a)	Entwurf der Neufassung eines Kinderspielflächenortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen (KSpOG HB)	pdf
6.b)	Garagenverordnung der Stadt Bremen (BremGaVO)	pdf
6.c) /d)	Bestimmungen und Vorgaben zur Anlage von Unterflurmüllsystemen	pdf
6. e)	Bremer Wohnbauförderungsrichtlinie	pdf
7.	Bauprüfdienst Hamburg: Sicherheitstreppehäuser	pdf
8	Hinweise zur Vermeidung von Vogelkollisionen an Gebäuden	pdf
9.	Vordruck Verfassererklärung 2. Phase	pdf

Die Einsatzplatten für das Massenmodell der zweiten Phase werden per Post zugestellt.

Terminübersicht

07.10.2021		Ausgabe der Unterlagen und Beginn der Bearbeitung
08.10.2021	11:00 Uhr	Ortsbesichtigung
14.10.2021	17:00 Uhr	Auftakt- / Rückfragenkolloquium als Videokonferenz (MS Teams)
15.10.2021		Ende des Rückfragenzeitraums
03.11.2021		Abgabe Arbeitsmodell 1 Phase
08.11.2021	11:00 Uhr	Frist Einreichung digitale Unterlagen 1. Phase
09.11.2021	ganztägig	Zwischenkolloquium
KW 7 2022		Versand der Bearbeitungshinweise und ggf. ergänzender Unterlagen für die zweite Phase
06.04.2022		Abgabe Planunterlagen 2. Phase (Poststempel)
13.04.2022		Abgabe Modell 2. Phase (Poststempel)
25.04.2022	11:00 Uhr	Frist digitale Einreichung (Schluss-)Präsentationsfolien
April 2022		Vorprüfung
KW 17/18 2022	ganztägig	Preisgerichtssitzung
Mai 2022		Ausstellung