

**Niederschrift zur 6. öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Tourismus, Kultur und Wirtschaft am Donnerstag, den 3. Juli 2025 um 17:30 Uhr im Sitzungssaal des Ortsamtes Vegesack, Gerhard-Rohlfs-Straße 62, 28757 Bremen**

**Beginn:** 17:30 Uhr

**Ende:** 19:32 Uhr

**Vorsitz:** Gunnar Sgolik

**Schriftführung:** Sabrina KC

**Einziger TOP Projektgruppe „Hafenumfeld“ Beteiligung und Austausch im Fachausschuss**

**Hierzu eingeladen:**

*VertreterInnen der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation*

*VertreterInnen des Planungsbüros BPW Stadtplanung*

**Anwesende Mitglieder**

Holger Bischoff Norbert Arnold

Gisela Schwellach Thomas Pörschke i.V.

Maximilian Neumeyer Ines Schwarz i.V.

Ingo Schiphorst

**Abwesende Mitglieder** (*kursiv= entschuldigt*)

Fethi Kandaz *Christoph Schulte im Rodde*

*Hans Albert Riskalla* Heiko Werner

**Weitere Gäste**

Claudia Kuhn Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation

Jürgen Opielka Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WBB), Projektleiter Hochbau

Lena Janßen schramm + partner Landschaftsarchitektur PartG mbB

Wolfgang Schramm schramm + partner Landschaftsarchitektur PartG mbB

Maja Fischer-Benzenberg BPW Stadtplanung

Lars Lemke BPW Stadtplanung

Herr Sgolik eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung form- und fristgerecht eingeladen wurde. Er gibt den Hinweis, dass die nicht öffentliche Sitzung in eine öffentliche Sitzung umgewandelt wurde, daher die kurze Einladungsfrist.

Seitens Herrn Arnold gibt es einen Änderungswunsch. Er möchte das Thema Brücke im Vegesacker Hafen auf die Tagesordnung vor das bisherige setzen.

Der Ausschuss stimmt bei **3 Zustimmungen und zwei Enthaltungen** zu.

Zur Protokollerstellung wird die Sitzung in Ton & Bild aufgezeichnet und im Anschluss wieder gelöscht. Die Verhaltensweisen für die hybride Sitzung werden verlesen.

### **TOP 1 Brücke Vegesacker Hafen**

Herr Arnold macht darauf aufmerksam, dass ab dem 19. dieses Monats die Brücke im Vegesacker Hafen nicht mehr bewegt werden soll. Dies hat zur Folge, dass Schiffe, die eine bestimmte Höhe überschreiten, den Hafen weder erreichen noch verlassen können. Diese Entwicklung bereitet insbesondere der SPD-Fraktion große Sorgen. Es besteht die Befürchtung, dass dies langfristig das Ende des Museumshafens bedeuten könnte. Wenn künftig nur noch kleinere Boote ein- und ausfahren können, sei das kein funktionierender Museumshafen mehr. Besonders besorgniserregend sei das mögliche Fehlen der BV 2, die als „Botschafterin“ des Hafens gilt. Sollte dieses Schiff den Standort Vegesack verlassen und dauerhaft anderswo untergebracht werden, bestehe die Gefahr, dass es nicht zurückkehrt.

Das Thema wird zwar in einer Sondersitzung des Beirates Vegesack am 28.07.2025 ausführlich behandelt werden. Bereits jetzt sei jedoch die Zeitknappheit zu beachten, da Haushaltsmittel beantragt werden müssen. Die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Brücke könne keinesfalls aus dem laufenden Budget finanziert werden. Daher sei es aus Sicht der SPD notwendig, heute einen Beschluss zu fassen. Der Senat solle Mittel bereitstellen, um eine Reparatur der Brücke zu ermöglichen und somit den geregelten Betrieb des Museumshafens sicherzustellen.

Herr Schiphorst zeigt nochmal die verschiedenen Optionen zur zukünftigen Nutzung der Brücke von Herrn Arnold auf: den vollständigen Rückbau, den weiteren Betrieb ausschließlich als Fußgängerbrücke – was gleichzeitig eine dauerhafte Sperrung des Vegesacker Hafens für Schiffe mit einer bestimmten Höhe bedeuten würde – sowie die Instandsetzung der Brücke. Aus Sicht Herrn Schiphorst kommen die ersten beiden Varianten jedoch nicht infrage.

Er betont, dass der Betrieb des Hafens für ihn ebenso wichtig sei wie die Nutzung der Brücke als Fußgängerüberweg für das neu entstehende Quartier und die damit verbundene fußläufige Anbindung. Ein bloßer Rückbau, der lediglich den Hafenbetrieb sichert, sei keine zufriedenstellende Lösung. Somit bleibe nur die Instandsetzung als realistische Option.

Allerdings verweist Herr Schiphorst auf die bisherigen Erfahrungen mit Instandsetzungen der Brücke: Trotz wiederholter Reparaturmaßnahmen sei es immer wieder zu Funktionsstörungen gekommen. Zudem wurde auf eine konstruktionsbedingte Einschränkung hingewiesen: Bereits ab etwa 30 Grad Außentemperatur sei der sichere Betrieb der Brücke nicht mehr gewährleistet, da sich bestimmte Metallteile der Konstruktion so stark ausdehnen, dass die Funktion beeinträchtigt wird. Angesichts zunehmender Wetterextreme sei dies ein relevanter Aspekt.

Daher sei eine zweistufige Herangehensweise sinnvoll: Zunächst solle eine kurzfristige Maßnahme ergriffen werden, um die Brücke wieder in Betrieb zu setzen. Anschließend müsse eine nachhaltige Lösung entwickelt werden. Abschließend merkt er an, dass die Brücke zwar optisch sehr ansprechend sei, jedoch unter funktionalen Gesichtspunkten deutliche Mängel aufweise – „mehr Schein als Sein“. Die ästhetische Gestaltung habe für Herrn Schiphorst zulasten der technischen Zuverlässigkeit stattgefunden.

Herr Arnold stellt klar, dass die angesprochenen technischen Details sinnvollerweise in der Sondersitzung am 28.07.2025 behandelt werden sollten. Grundsätzlich müsse jedoch jetzt bereits sichergestellt werden, dass finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Aus Sicht seiner Fraktion sei dabei die Priorität eindeutig: Zuerst müsse der Hafen funktionstüchtig bleiben, erst danach sei über die Nutzung als reine Fußgängerbrücke nachzudenken. Das Konzept des Museumshafens dürfe nicht gefährdet werden. Es sei absehbar, dass die Brücke nicht kurzfristig wieder betriebsbereit sein werde, weshalb schnelle Maßnahmen nötig seien, um die Museumsfunktion aufrechtzuerhalten. Dazu könne gegebenenfalls das mittlere Brückenelement temporär ausgehängt werden, um den Hafen für Schiffe zugänglich zu machen. Eine längere Schließung – etwa über zwei Jahre – sei nicht tragbar.

Im Anschluss meldet sich Herr Hübner, ehrenamtlicher Geschäftsführer der BV 2 Vegesack, zu Wort. Als unmittelbar Betroffener betont er die Bedeutung der Brücke für den Standort Vegesack. Die BV 2 habe zwar eine vorübergehende Liegeplatzzusage in Bremerhaven erhalten – ohne Gebühren –, doch sei sein ausdrücklicher Wunsch, in Vegesack zu bleiben. Verzögerungen und unklare Perspektiven würden allerdings unweigerlich dazu führen, dass das Schiff dauerhaft den Standort wechsle. Wenn keine schnelle Lösung gefunden werde, müsse die BV 2 in Bremerhaven bleiben. Es gehe nicht nur um Funktionalität, sondern auch um Anerkennung – „Man muss sich auch geliebt fühlen.“

Herr Rutka, Vorsitzender des MTV Nautilus, unterstreicht die Aussagen seiner Vorfredner. Auch er weist auf die Gefahr hin, dass alternative Liegeplätze, wenn einmal angenommen,

nicht wieder aufgegeben würden. Die BV 2, die vor vier Jahren offiziell als „Botschafterin Vege-sacks“ benannt wurde, sei dabei ein besonders bedeutendes Schiff. Ein dauerhafter Wegfall wäre ein schwerer Verlust, nicht nur symbolisch.

Auch im Namen der der maritimen Meile besteht Verständnis für die kurzfristig ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen, aber es wird eine schnelle Lösung gefordert. Die aktuelle Ungewissheit sei „tödlich für den Museumshafen“.

Frau Schwarz hinterfragte, ob das Mittelteil der Brücke technisch einfach entfernt werden könne – dies wäre aus ihrer Sicht eine sinnvolle Übergangslösung. Das Becken sei nicht so groß, dass Fußgänger oder Radfahrer gravierende Umwege hätten, weshalb sie eine klare Priorisierung des Schiffsverkehrs fordert. In Bezug auf das Festival Maritim sei der Zugang über den Wasserweg essenziell. Sie kritisiert, dass der Bremer Norden regelmäßig benachteiligt werde, obwohl man sich vor Ort engagiert bemühe, die maritime Meile zu erhalten.

Herr Sgolik erklärt, dass es bezüglich eines eventuellen Haushaltsantrages zu diesem Thema noch möglich ist, diesen nachzureichen. Die Senatskanzlei hat klargemacht, dass es keine Fristen für die Einreichung von Haushaltsanträgen gibt. Doch sei Eile geboten, da die Haushaltsberatungen bald stattfinden werden. Es merkt an, dass ein Beschluss durch den zuständigen Fachausschuss voraussichtlich ausreichend sei, ohne dass der Beirat erneut konsultiert werden müsse.

Weiter erklärt Herr Sgolik, dass der Antrag für die Sondersitzung am 28.07.2025 bereits eingegangen und angenommen worden sei. Die erforderliche Anzahl von einem Viertel der Beiratsmitglieder habe dem Antrag zugestimmt. In dieser Sitzung solle das Thema nochmals vertieft behandelt werden. Fachreferent:innen würden zeitnah eingeladen.

Zum Abschluss stellt Herr Sgolik folgenden Beschlusstext zur Abstimmung:

**1. Der Ausschuss beschließt die kurzfristige Eingabe eines Haushaltsantrags zur Sicherung von Mitteln für**

**a) eine kurzfristige, aber langfristigen Instandsetzung oder  
b) eine Neuerrichtung der Brücke über den Vegesacker Hafen,**

**um eine dauerhafte Nutzung des Hafens für Schiffe sowie als Nutzung für Fußgängerbrücke sicherzustellen und den Museumshafen in seiner Funktion zu unterstützen.**

**2. Der Ausschuss beschließt, dass die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation aufgefordert werden soll, umgehend Abhilfe zu schaffen und den Museumshafen zu öffnen, damit die für Vegesack wichtigen Schiffe weiterhin in Vegesack bleiben und der Museumshafen seine Ausstellungsstücke nicht verliert. Dafür muss wahrscheinlich der Mittelteil der Brücke deinstalliert oder eine andere Lösung geschaffen werden.**

Der Ausschuss stimmt **einstimmig** zu.

Herr Rutka bedankt sich im Namen der Maritimen Meile für die Unterstützung seitens des Ausschusses.

#### **TOP 2 Projektgruppe „Hafenumfeld“ Beteiligung und Austausch im Fachausschuss**

Das Thema „Hafenumfeld Vegesack“ sowie das dazugehörige Projekt basieren auf einem Beschluss des Beirates Vegesack, der einen Zwischenbericht eingefordert hatte. Die zuständigen Referent:innen sind diesem Wunsch nachgekommen und berichten in der heutigen Sitzung über den aktuellen Stand. Frau Kuhn hatte im Vorfeld eine inhaltliche Tagesordnung als Vorschlag verteilt, welcher der Versammlungsleitung zufolge ein sinnvoller Ablauf zu grunde liegt. Dieser sieht ausreichend Raum für Diskussionen und Dialoge vor; es ist auch möglich, während des Tagesordnungspunktes eigene Beiträge zu formulieren und bei Bedarf Beschlüsse zu fassen.

Frau Kuhn verweist nochmal darauf, dass sie bereits in der Beiratssitzung einen umfassenden Überblick über das Projekt und dessen Hintergründe gegeben hat. Da jedoch nicht alle heutigen Teilnehmenden bei jener Sitzung anwesend gewesen seien, fasst sie die wesentlichen Inhalte nochmals kurz zusammen.

Das Projekt sei bereits vor dem Hafengeburtstag gestartet worden. Es umfasst den Bereich vom ehemaligen Schulschiffanleger bis hin zur Signalstation. Für die Durchführung liegt ein Zuwendungsbescheid im Rahmen der GRW-Förderung (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) vor. Damit ist das Projekt an die darin festgelegten Bedingungen und Fristen gebunden – was sich, aufgrund sich immer wieder verändernder Rahmenbedingungen, als herausfordernd erweist.

Ein zentrales Problem sei, dass die Fördermittel nicht flexibel einsetzbar sind. So sei es beispielsweise nicht möglich, spontan Mittel umzuwidmen, etwa um kurzfristig eine Fachplanung zur Brückenthematik zu beauftragen. Trotz möglicher Dringlichkeit sei das innerhalb der GRW-Richtlinien nicht zulässig.

Weiterhin betonte Frau Kuhn, dass dem Planungskonzept derzeit kein umfangreiches finanzielles Volumen hinterlegt sei. Das bedeute, dass aus dem Projekt heraus nicht automatisch eine sofortige Umsetzung von Maßnahmen erfolgen könne. Vielmehr gehe es in einem ersten Schritt darum, gemeinsam mit allen relevanten Anrainer:innen eine abgestimmte Zielvorstellung für das Gebiet zu entwickeln. Einzelne Maßnahmen sollen dann auf dieser Grundlage umgesetzt werden – abhängig davon, wann sich dafür geeignete Anlässe oder Finanzierungsmöglichkeiten ergeben. Dies könne sowohl im Rahmen öffentlicher als auch privater Vorhaben geschehen, sofern diese sich in das übergeordnete Konzept einfügen.

Ein besonders aktueller Aspekt sei die Problematik der technischen Infrastruktur, insbesondere im Hinblick auf die Fußgängerbrücke. Dass diese in schlechtem Zustand sei, war dem Projektteam von Anfang an bekannt gewesen und auch offen kommuniziert worden. Allerdings sei man beim Projektstart nicht von einer akuten Schließung aus Sicherheitsgründen ausgegangen. Die nun erforderliche Schließung und der damit verbundene Unsicherheitsfaktor führten dazu, dass man mit dem beauftragten Planer einen Schritt zurückgehen musste. Dadurch sei man im Projektfortschritt derzeit nicht so weit, wie ursprünglich geplant.

Die ursprüngliche Projektidee ging davon aus, dass die Brücke genutzt werden könne, eine fußläufige Verbindung bestehe und der Museumshafen funktioniere. Daraufhin sollten die angrenzenden Plätze und Räume konzipiert und gestaltet werden. Da diese Voraussetzungen nun nicht mehr gegeben seien, müsse man das Projekt offener denken – sowohl was den zeitlichen Horizont als auch temporäre Lösungen betreffe. Man wolle in der heutigen Sitzung daher gemeinsam diskutieren, ob alle relevanten Aspekte berücksichtigt worden seien, und die aktuelle Ausrichtung erläutern. Konkrete Entscheidungen würden heute voraussichtlich nicht getroffen, es könne aber jederzeit wieder in den Dialog gegangen werden, sobald fundierte Grundlagen für weitere Beschlüsse vorlägen. Der Termin solle dennoch nicht ausfallen, da man – wie bereits in der Beiratssitzung angekündigt – den Beirat und die Beteiligten aktiv in den Prozess einbinden wolle, auch wenn die heutige Ausrichtung in Teilen von der ursprünglichen Planung abweiche. Die grundsätzliche Zielrichtung bleibe jedoch unverändert wichtig.

Der Anlage 1 kann der Vortrag von Frau Fischer-Benzenberg Herrn Schramm entnommen werden.

Herr Schiphorst bedankt sich herzlich für die Vorstellung des Projekts. Er äußerte sich positiv überrascht über die inhaltliche Qualität und leitete seinen Beitrag mit dem Thema Museumshafen ein. Dabei nimmt er Bezug auf die vorangegangenen Ausführungen und stellte fest, dass es in Vegesack eine gewisse Tradition gebe, den Museumshafen besonders zu betonen – eine Haltung, der er sich selbst nicht in vollem Umfang anschließe, obwohl er über seine Vorfahren eine mehr als hundertjährige persönliche Bindung an diesen Ort habe.

Er weist darauf hin, dass der Museumshafen auch kritisch als „Schiffsfriedhof“ bezeichnet werde, was den Umstand verdeutliche, dass seine Qualität und sein Zustand nicht überzeugend ausgebaut seien. Es stelle sich zudem die Frage, ob ein hochwertiger Ausbau überhaupt realistisch sei. Auf der anderen Seite werde jedoch die Chance versäumt, den Hafen – auch unabhängig von klassischen Museumsschiffen – durch lebendigen Schiffsverkehr, gegebenenfalls auch modernerer Art, zu beleben und so für Gäste erlebbar zu machen.

Besonders betont Herr Schiphorst die Wichtigkeit attraktiver Angebote für Besucher:innen. Dies betreffe nicht nur den Hafen selbst, sondern insbesondere auch den Bereich um den Utkiek und die örtliche Gastronomie. Der Zustand sei derzeit ernüchternd. In der Vergangenheit habe es deutlich mehr Angebot und somit auch mehr Besucher gegeben. Er nennt exemplarisch die frühere Situation rund um die „Strandlust“ oder die „Gläserne Werft“. Während dort früher zu Spitzenzeiten, etwa an einem Pfingstmontag, bis zu 500 Personen zum Kaffeetrinken erschienen seien, seien es heute – selbst bei gutem Wetter – mitunter nur noch 50. Dieser deutliche Besucherrückgang lasse sich eindeutig mit dem rückläufigen Angebot erklären.

In Bezug auf das Hafenhaus und das Gebäude „Grauer Esel“ greift Herr Schiphorst die erwähnte Unsicherheit im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz auf. Er merkt an, dass es immer wieder Veräußerungsbestrebungen gegeben habe, die jedoch offenbar regelmäßig gescheitert seien. Der Presse lasse sich entnehmen, dass diese Pläne wiederholt ad acta gelegt worden seien. Neben der unklaren Nutzungsperspektive bestehe für beide Gebäude ein erheblicher Sanierungsbedarf – sowohl in baulicher Hinsicht als auch mit Blick auf den Hochwasserschutz. Dies seien zwei kostspielige, aber wichtige Themen, die seiner Ansicht nach deutlich stärker in den Fokus rücken sollten und möglichst bald zu konkreten Maßnahmen führen müssten.

Frau Schwarz bedankt sich zunächst und beschreibt kritisch die gegenwärtige Situation der Weser in Vegesack. Man lebt hier an einem ausgebaggerten Fluss, der keinen echten Zugang zum Wasser ermöglicht. Das Einzige, was die Vegesacker:innen von der Weser hätten, sei der Blick darauf. Es gebe kaum nutzbare Zugänge, wie sie etwa in Kopenhagen oder anderen europäischen Städten anschaulich realisiert seien.

Sie kritisiert den unzureichenden Hochwasserschutz, der ohnehin schon zu niedrig dimensioniert sei und in Zukunft vermutlich weiter erhöht werden müsse. Dadurch werde die Sicht auf die Weser noch weiter eingeschränkt. Sie weist auf die maroden Spundwände im Hafenbecken hin und fragt kritisch, ob überhaupt beabsichtigt sei, den Hafen zu erhalten, oder ob man ihn möglicherweise schließen wolle.

Ihr fehlen konkrete, kurzfristige Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung. Sie plädiert für sichtbare und greifbare Zwischenschritte statt langfristiger Planungsperspektiven. Man könne nicht auf die Wiedereröffnung der „Strandlust“ oder auf den Bau eines Hochhauses warten. Jetzt müsse etwas passieren, auch in kleinem Maßstab. Von den präsentierten Konzepten vermisst sie konkrete Ideen und Vorschläge für kurzfristig umsetzbare Verbesserungen.

Herr Neumeyer spricht zwei Themenbereiche an. Zunächst wendet er sich an Frau Kuhn vom Wirtschaftsressort. Auf Seite 3 der Präsentation sei ihm der Satz „weitere Prozessgestaltung noch offen“ aufgefallen. Er fragt nach dem konkreten Planungshorizont und der Umsetzungsstrategie des Wirtschaftsressorts. Es geht aktuell zwar nur um Planungsmittel, aber aus Sicht des Beirats und der Bürger:innen sei es wichtig zu wissen, wann mit tatsächlicher Umsetzung zu rechnen sei.

Er lobt das aufgegriffene Thema „Fahrradtourismus“ und sieht darin ein großes Potenzial für Vegesack. Zwar gibt es bereits schöne Strecken entlang der Lesum, jedoch sind diese teilweise in schlechtem Zustand. Auch ist die Fahrradinfrastruktur im Bereich Utkiek unzureichend: Gerade im Sommer sind viele Menschen mit dem Rad unterwegs, doch es fehlt an geordneten Abstellmöglichkeiten.

Bezogen auf den Hochwasserschutz plädiert er dafür, die Erneuerung der Spundwände kreativ zu denken. Als positives Beispiel nennt er die Schlachte in Bremen, wo statt harter Kanten mit schrägen Uferzugängen gearbeitet werde, die gleichzeitig Sichtachsen erhalten. Auch wenn es schwierig sei, eine Sandbank oder ähnliche Elemente zu realisieren, wäre es wünschenswert, dass man von der Gastronomie aus weiterhin auf die Schiffe blicken könne.

Es sei ein attraktives Bild, bei Kaffee oder Bier auf historische Schiffe zu schauen – dieses Potenzial gelte es zu nutzen.

Herr Pörschke lenkt den Blick auf bislang ungenutzte Potenziale. In Zukunft werde der Vegesacker Hafen – gerade in den heißen Sommermonaten – ein gefragter Aufenthaltsort sein. Die Menschen suchten nach Orten mit Wasserzugang, Schatten und Frischluft. Der Utkiek biete dafür grundsätzlich gute Voraussetzungen, müsse aber dringend aufgewertet werden.

Er spricht konkrete Maßnahmen an: Pflanzaktionen, schattenspendende Elemente, die Sanierung der Geländer (etwa durch Sandstrahlung und Neuanstrich). Zudem weist er auf Probleme mit der Wasserversorgung neu gepflanzter Bäume und die notwendige fachgerechte Pflege bestehender Baumgruppen hin.

Ein erfreulicher Aspekt ist es, dass es bereits ein konkretes Angebot von Privatpersonen gibt, sich finanziell zu engagieren – unter der Voraussetzung, dass die öffentliche Hand ebenfalls Mittel zur Aufwertung des Utkieks bereitstellt. Dieses private Engagement sollte genutzt und als Impuls verstanden werden.

Weiterhin macht er auf sogenannte „Fotospots“ aufmerksam, die insbesondere für junge Menschen zunehmend relevant seien. Zwei Orte seien hier besonders hervorzuheben: die Skulpturen „Reckers Familie“, die oft als Fotomotiv genutzt werde, und die markanten Walfächer. Solche Orte sollten bewusst in Szene gesetzt und in die touristische Kommunikation aufgenommen werden.

Zum Thema Museumshafen merkt er an, dass die Schiffe vielen Besucher:innen wenig sagen, wenn sie nicht erklärt würden. Es brauche Menschen, die sie zum Sprechen brächten – analog zu Museumsführungen mit Geschichten und Kontext. Auch die Unsicherheit über die Begehbarkeit der Schiffe sei ein Hemmnis für Besucher:innen.

Zum Abschluss spricht er sich entschieden gegen die Verwendung von „rostigem Stahl“ in der Gestaltung aus. Rost sei kein passendes Symbol für eine traditionsreiche Schiffbauregion wie Vegesack. Stattdessen müsse Wert auf gute Pflege und ansprechende Materialien gelegt werden.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Versorgung der Besucher:innen mit Speisen, Getränken und Souvenirs. Es fehlt ein klassisches Hafenbistro mit einfachem, aber qualitativ hochwertigem Angebot. Gute Beispiele nennt er aus dem Fährhafen auf Langeoog. Erinnerung und Erlebnis würden auch über solche Details geprägt.

Herr Pörschke appelliert, die klimatischen Veränderungen und die heißen Sommermonate als Chance zu begreifen, das Wasser, den Wind und die schattigen Orte gezielt als Standortvorteil für Vegesack zu nutzen.

Herr Arnold äußert sich zunächst und begrüßt die visionären Ideen, die im Raum stehen. Er betont, dass es wichtig sei, das eigene Sichtfeld zu erweitern, da es so, wie es bisher läuft, nicht gut weitergeht. Die Idee, Fahrradtouristen anzulocken, sei grundsätzlich richtig, aber die praktische Umsetzung gestalte sich mühsam. Er verweist darauf, dass der Weser-Radweg der beliebteste Radweg Deutschlands ist, jedoch kaum jemand die Vegesacker Seite nutzt. Stattdessen fahren die meisten auf der gegenüberliegenden Seite in Richtung Lemwerder, Berne, Brake oder Bremerhaven. In Bremen übernachten viele Radfahrer, doch es fehlt an Angeboten, wie sie auf der rechten Weserseite weiterfahren können. Kaum jemand denkt daran, beispielsweise über einen Abstecher zum U-Boot-Bunker auf diese Seite zu gelangen und dann weiterzufahren.

Herr Arnold bemängelt das Fehlen von Fahrradboxen am Hafen, denn Radreisende lassen ihre Räder mit Gepäck ungern unbeaufsichtigt stehen. Der stark frequentierte Punkt Utiek zeige, dass es einen Bedarf gibt – dort beobachte man, dass viele Fahrräder abgestellt werden, weil man dort einen guten Überblick hat. Dies seien einfache, kostengünstige Maßnahmen, die Wirkung zeigen könnten.

Zur klimatischen Situation meint er, dass die eine Hafenseite zumindest belebt ist, während die andere Seite tot wirkt – geprägt von einer Steinwüste. Das Speichergebäude sei zwar eindrucksvoll, doch umgeben von grauen Platten oder parkenden Autos. Er schlägt vor, den Parkplatz zumindest durch Begrünung abzugrenzen. Insgesamt empfindet er den Vorplatz des Speichers als unattraktiv. Es entstehe kein Anreiz, sich dort aufzuhalten oder weiterzulaufen. Die angrenzende Lesum-Brücke sei dadurch quasi nutzlos, da es keinen Grund gebe, sie zu überqueren. Die Wegeführung werde kaum genutzt, Spaziergänger sehe man dort selten.

Zum Thema Speichergebäude – auch als „Geschichtenhaus“ bezeichnet – merkt Herr Arnold an, dass hier eine Verbindung zwischen Tourismusprojekt und Arbeitsbeschaffungsmaßnahme geschaffen werden sollte, was bisher nicht gelingt. Der Speicher sei in seiner aktuellen Nutzung kein Anziehungspunkt; Besucher sehe man dort kaum. Dabei gäbe es noch viele ungenutzte Potenziale.

Herr Schiphorst schließt sich an und kritisiert ebenfalls die Versiegelung rund um den Speicherbereich. Diese sei nach heutigen Maßstäben nicht mehr zeitgemäß – im privaten Bereich würde man damit Ärger bekommen. Er erinnert an einen Vortrag in der Beiratssitzung vom 28.04.2025, in dem erläutert wurde, dass der Fluss abends als Wärmespeicher wirkt – ein Effekt, der sich durch die Bebauung verstärkt. Auch die geplante Bebauung am „Strandlust“-Projekt mit dicht gedrängten Backsteinbauten sei in dieser Hinsicht kritisch, da so eine „Hitzeöhle“ entstehe.

Er bringt die touristische Vermarktung in Spiel. Beispielsweise wäre die Form von Ansichtskarten verbesserungswürdig: Selbst bei alteingesessenen Läden wie Otto & Sohn oder Six kann man diese nicht käuflich erwerben.

Das gastronomische Angebot sei unter der Woche ebenfalls dürftig. Am Utkiek finde man kaum Möglichkeiten, Kaffee, Kuchen oder Eis zu bekommen. Das Fährhaus habe zwar geöffnet, aber wenn man sich nicht zwischen Biertrinkern setzen wolle, sei das Angebot begrenzt. Früher sei es ganz anders gewesen: Viele Menschen hätten den Utkiek regelmäßig besucht, heute blieben Gäste mangels Infrastruktur fern. Auch das Hafenhaus und der „Graue Esel“ seien unter der Woche oft geschlossen. Die „Gläserne Werft“ mache kaum Fortschritte. Es gebe also ein großes Defizit, insbesondere außerhalb der Feierabendzeiten. Wer einmal unter der Woche nach Vegesack komme und keine Einkehrmöglichkeit finde, komme nicht wieder. Auch fehlten Toiletten im Stadtgarten – Besucher wichen notgedrungen in die Büsche aus. Dies alles schade dem Image und der Attraktivität für Gäste.

Herr Rutka äußert sich aus Sicht der Maritimen Meile. Er räumt ein, dass die Kritik am Museumshafen berechtigt sei – dieser sei derzeit nicht so attraktiv, wie er sein sollte. Schon die Begehbarkeit der Pontonanlagen sei ein Problem: Die aktuellen Pontons sind nicht öffentlich zugelassen. Es gebe nur eine Möglichkeit, im Rahmen von „Open Ship“-Aktionen Besucher unter Aufsicht auf die Schiffe zu lassen – mit Personal an der Tür und Gruppen von maximal 5–10 Personen. Das sei im Vergleich zu anderen Häfen sehr unattraktiv.

Auch die Qualität der Schiffsanlegeplätze müsse verbessert werden. Man arbeite daran, keine unansehnlichen oder verbastelten Schiffe mehr dauerhaft aufzunehmen. Es sei besser, einen Platz leer zu lassen oder nur provisorisch zu vergeben, als ein „Gartenschiff“ mit geringer Ausstrahlung hinzunehmen. Bei Neuaufnahmen müsse ein transparentes Verfahren eingeführt werden, das qualitativ hochwertige und historische Schiffe priorisiert. Nur so könne man auch Besuchern etwas Sehenswertes bieten. Bestandslieger sollten aber bleiben dürfen.

Herr Rutka verweist auf Rotterdam als positives Beispiel – auch wenn der Vergleich hinkt. Rotterdam sei einer der größten Häfen der Welt und verfüge über zahlreiche Becken und Freiflächen. Dort könne man einen Bereich problemlos zu einem Badestrand umwandeln, ohne andere Nutzungen zu verdrängen – das sei in Vegesack natürlich nicht direkt übertragbar, aber dennoch inspirierend.

Zum Speicherbecken erklärt er, dass der Wasseraustausch dort schlecht funktioniert – insbesondere bei Hitze und Niedrigwasser. Unerwünschte Pflanzen breiten sich aus, und es komme teilweise zu Geruchsbildung. Das sei kein Aushängeschild für Vegesack. Auch die Zuwegung und die Wasserqualität müssten verbessert werden. Alternativ müsse man sich überlegen, ob eine Begrünung des Areals nicht sinnvoller wäre. Der jetzige Zustand sei jedenfalls unhaltbar.

Herr Bischoff reagiert abschließend kritisch auf einige Vergleiche, etwa mit Rotterdam oder gar New York. Er hätte sich eher Beispiele wie Stade oder den Waller Sand gewünscht. Zudem widerspricht er sich deutlich der Aussage, dass das Geschichtenhaus als Parkplatz zweckentfremdet werde. Das sei schlicht nicht zutreffend – man solle solche Behauptungen nicht ins Protokoll übernehmen.

Herr Schramm nimmt Bezug auf die Nachfrage nach konkreten Maßnahmen und verweist auf bereits diskutierte Räume, insbesondere die Achse B1/B2, die intern als „Aue/Kanal“ bezeichnet wird. Dieser Bereich weist aktuell einen stark versiegelten Charakter auf und bietet wenig Aufenthaltsqualität – insbesondere bei Hitze entsteht hier eher zusätzliche Wärmebelastung als Kühlung. Die planerische Aufgabe besteht darin, diesen Raum zu begrünen, eine Klimaresilienz zu gestalten und funktional aufzuwerten. Zudem steht die Verknüpfung mit dem entstehenden Speicherquartier im Fokus.

Dabei zeigt sich eine zentrale Schwierigkeit: Planerische Aussagen zu Verbindungen – etwa zwischen B1 und C1 – hängen stark von externen Entscheidungen ab, wie zum Beispiel dem

Umgang mit der Brücke. Sollte das Mittelstück entfallen, verändert sich die Beziehung der Räume grundlegend. Daher betont das Planungsteam, dass es zurückhaltend ist, konkrete Maßnahmen in einem übergeordneten Netz zu verknüpfen, solange wesentliche infrastrukturelle Rahmenbedingungen unklar sind. Ziel ist es vielmehr, einzelne Orte aufzuzeigen, an denen Maßnahmen realistisch entwickelt und beispielhaft umgesetzt werden können.

In diesem Zusammenhang wird auch der Bereich C1/C2 angesprochen. Dort aktualisiert sich die Diskussion durch neue Entwicklungen im Hochwasserschutz. Das Planerteam macht deutlich, dass es sich aktuell in einer schwierigen Lage befindet: Einerseits besteht der Anspruch, überzeugende Pläne zu erarbeiten, andererseits erschweren sich ändernde Rahmenbedingungen und Tagesaktualitäten eine konsistente Gesamtstrategie. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass kurzfristig wirksame, prozesshafte Maßnahmen notwendig sind – auch mit dem Wissen, dass sie nur temporär oder in Teilen umsetzbar sind, solange größere Entscheidungen offen sind.

Herr Schramm betont, dass zu Projektbeginn eine umfassende Bestandsaufnahme erfolgt ist, bei der zahlreiche bestehende Konzepte, Ideen und Einzelmaßnahmen gesichtet wurden. Dabei zeigt sich: Es fehlt weniger an Ideen, sondern an einer robusten, strategisch ausgerichteten Grundlage. Ziel der Potenzialstudie ist daher nicht, eine einzelne Maßnahme als „Heilsbringer“ zu präsentieren, sondern vielmehr, Zusammenhänge zu verdeutlichen und Synergien zwischen Orten und Entwicklungen herzustellen – zum Beispiel zwischen Speicherquartier, B1-Fläche und dem Utkiek.

Frau Fischer-Benzenberg nimmt auch Bezug auf die Gastronomieentwicklung an der Strandlust. Hier entsteht durch einen Investor ein neues Angebot mit möglichem Bistro, das mittelfristig zu einer Aufwertung führen kann. Ergänzend wird auf Entwicklungen auf der gegenüberliegenden Seite im Speicherquartier verwiesen, wo weitere gastronomische und niedrigschwellige Angebote vorgesehen sind. Dort sind bereits Mietverträge abgeschlossen, so dass dieser Bereich in der ersten Zeit nach Fertigstellung einen deutlichen Bedeutungswandel erfahren wird.

In der Diskussion wird auch auf die Beispiele anderer Städte eingegangen, die im Vortrag präsentiert wurden. Dabei stellt das Planungsteam klar, dass diese Beispiele nicht als direkte Vorbilder gedacht sind, sondern als Inspiration und zur Veranschaulichung möglicher Stimmungen und Nutzungsansätze dienen. Exemplarisch wird Aarhus genannt, wo temporäre Maßnahmen, Musikangebote und eine offene Gestaltung stark zur Belebung beitragen. Das Ziel besteht darin, gemeinsam mit den Beteiligten vor Ort passende Lösungen zu entwickeln

– nicht darin, ein fertiges Konzept überzustülpen. Die Phase des Umbruchs wird als sensibel beschrieben, erfordert aber begleitende Kommunikation und Gestaltung, um nicht zu Enttäuschung zu führen. Es wird betont, dass Baustellenphasen besser akzeptiert werden, wenn die Perspektive und das „Warum“ nachvollziehbar sind. Auch kleine temporäre Interventionen – wie z. B. ein mobiler Kaffeestand – könnten helfen, diese Zeit aktiv zu begleiten und positiv zu gestalten.

Frau Schwellach regt an, den Bereich Speicherquartier sowie die angrenzenden Flächen B1 und B2 zügig konzeptionell weiterzuentwickeln – unabhängig von noch offenen infrastrukturellen Fragen wie dem Zustand der Brücke. Ziel sei es, erste sichtbare Fortschritte zu erzielen. Das Planungsteam betont, dass bereits erste Skizzen für diesen Bereich vorliegen, man sich in der aktuellen Phase jedoch auf ein übergeordnetes Konzept konzentriere. Durch das Speicherquartier entstehe künftig eine neue Achse entlang der Hafenkante, die den Bereich insgesamt beleben werde. Das Konzept sei bewusst flexibel angelegt, um auf äußere Entwicklungen – etwa am Hafenkopf C2 – reagieren zu können.

Es wird hervorgehoben, dass momentan keine endgültigen Maßnahmen präsentiert werden, da noch zentrale Entscheidungen offen sind. Dennoch bestehe das Ziel, konkrete, kurzfristig realisierbare Schritte aufzuzeigen. Die heutige Veranstaltung diene als Grundlage für weitere Ausarbeitungen.

Herr Arnold verweist nochmals auf die Priorität, die Zugänglichkeit für Schiffe zu gewährleisten. Dies habe Auswirkungen auf Brückenlösungen und Wegeführungen im Hafenraum. Gleichzeitig äußert Herr Neumeyer den Wunsch, temporäre gastronomische Angebote wie Coffeebikes oder Streetfoodstände zu ermöglichen, um die Aufenthaltsqualität niedrigschwellig zu verbessern. Auch die Begehbarkeit und Nutzung der Stege – etwa für Sitzgelegenheiten oder gastronomische Außenbereiche – wird als Potenzial benannt.

Herr Neumeyer thematisiert auch die Renaturierung der Aue. Er regt an, den Wasserlauf nicht unterirdisch zu führen, sondern – analog zu Beispielen aus anderen Städten – als erlebbares Element in die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes zu integrieren. Das Planungsteam weist darauf hin, dass dazu bereits Ideen innerhalb der AG Bahnhofsplatz diskutiert wurden. Technische und bauliche Rahmenbedingungen, wie das bestehende Brückenbauwerk, setzen dem Vorhaben jedoch enge Grenzen. Eine realistische Umsetzung sei derzeit nicht absehbar, weshalb auch keine konkreten Vorschläge unterbreitet wurden.

Herr Schiphorst merkt Kritisch an, dass der Ausfall der Brücke zu einer Konkurrenzsituation zwischen den Bereichen Utkiek und B1 führen könnte. Ohne verbindende Wege sei es fraglich, ob Besucher beide Orte gleichermaßen frequentieren würden. Es wird betont, dass eine solche Konkurrenz vermieden werden müsse, da sie der Gesamtentwicklung schade.

Herr Rutka weist darauf hin, dass bei der Diskussion um die Überquerung des Hafens nicht der Eindruck entstehen dürfe, der Mensch werde gegenüber dem Schiff verdrängt. Vielmehr sei es so, dass der Hafen seinem grundlegenden Zweck – dem Betrieb von Schiffen – dienen müsse. Für Fußgänger seien alternative Wege vorhanden, während Schiffe zwingend auf eine funktionierende Durchfahrt angewiesen seien. In diesem Sinne sei die Priorisierung der Schifffahrt nicht menschenverachtend, sondern schlicht eine praktische Notwendigkeit. Eine funktionierende Brückenlösung müsse daher beiden Anforderungen gerecht werden. Wichtig sei es, in der Diskussion die Schärfe herauszunehmen und nicht einen Widerspruch zwischen „Mensch oder Schiff“ zu konstruieren. Wenn ein Museumshafen gewünscht sei, müsse seine Funktionalität auch oberste Priorität haben.

Herr Pörschke warnt davor, sich auf eine polarisierende Debatte zwischen Fußgängern und Schifffahrt einzulassen. Eine funktionierende Hafenbrücke sei zentral für die Erschließung des Quartiers und damit für dessen gesamte Entwicklung. Zugleich müsse sichergestellt sein, dass Schiffe ein- und auslaufen können. Der Beirat wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, ein klares Zeichen für eine kombinierte Lösung zu setzen.

Weiter erinnert Herr Pörschke daran, dass bereits vor vielen Jahren entsprechende Überlegungen angestellt worden seien, man sich aber damals aufgrund technischer Gegebenheiten – insbesondere im Bereich des Bahnhofsplatzes – gegen eine Öffnung entschieden habe. Es bestand die Sorge, dass ein offengelegter Verlauf ohne ausreichende Pflege schnell verwahrlosen könnte, ähnlich dem heute bestehenden „Blinddarm“-Abschnitt.

Herr Lemke macht darauf aufmerksam, dass im hinteren Verlauf der Aue – außerhalb des derzeitigen Untersuchungsgebiets – durchaus Potenzial für eine erlebbare Renaturierung bestehe. Eine behutsame Verlegung oder Öffnung des Bachlaufs könne hier gestalterische und ökologische Qualitäten schaffen. Die Anregung wird an das Planungsteam adressiert, die Idee einer erlebbaren Aue in einem erweiterten Kontext weiterzuverfolgen – auch wenn sich die geographischen und technischen Rahmenbedingungen gegenüber früheren Diskussionen möglicherweise nicht grundlegend verändert haben.

Herr Arnold betont, dass offenbar manche Beiträge nicht korrekt verstanden worden seien. Er stellt klar, dass zunächst das Speicherquartier fertiggestellt werde, wodurch die bislang inaktive östliche Seite aktiviert werde. Da die Hafenbrücke jedoch derzeit nicht nutzbar ist und eine mögliche Sanierung oder ein Neubau erhebliche zeitliche und finanzielle Ressourcen erfordert – einschließlich Gutachten, parlamentarischer Beratung und Haushaltssmittel – sei realistischerweise davon auszugehen, dass eine Übergangslösung mit alternativen Wegeführungen nötig wird. Die Bedeutung der Brücke für die Verbindung der Quartiere wird dabei ausdrücklich anerkannt, jedoch müsse man sich der Realität stellen: eine kurzfristige Instandsetzung sei unrealistisch.

Herr Schramm greift das Thema Aue erneut auf. Es wird darauf hingewiesen, dass die unterschiedlichen Aspekte des Projekts im Zusammenhang betrachtet werden müssen. Besonders betont wird, dass durch die Aue erhebliche Schwebstofffrachten in das Hafenbecken eingetragen werden. Eine Renaturierung könne jedoch dazu beitragen, bereits im Vorfeld Rückhaltekapazitäten zu schaffen. Denkbar sei etwa das Ausheben eines kleinen oder größeren Kolks<sup>1</sup>, in dem Sedimente gesammelt werden, bevor das Wasser in das Hafenbecken eintritt. Solche vergleichsweise kleinen Maßnahmen könnten große Wirkung entfalten und sollten daher bei der Planung berücksichtigt werden.

Da keine weiteren Wortmeldungen eingehen, stellt Frau Kuhn das weitere Verfahren vor. Frau Kuhn zeigt hierzu eine Übersicht (Anlage 2) mit dem aktuellen Stand der Planung. Es wird darauf hingewiesen, dass sich viele Rahmenbedingungen – etwa zur Brücke – verändert haben, wodurch die ursprünglich angedachte Planung in ihrer Form nicht mehr umsetzbar ist. Im Sommer wird nun überprüft, welche neuen Zielbilder realistisch sind, wobei unter anderem Aspekte wie Denkmalschutz, Altlasten, Hochwasserschutz und weitere Beteiligte einbezogen werden müssen. Ziel ist es, die unterschiedlichen Anforderungen konstruktiv zusammenzuführen.

Ein Ergebnis wird für den Herbst in Aussicht gestellt. Der Planungsprozess wird derzeit offen weiterentwickelt, mit dem Ziel, die Erkenntnisse aus dem bisherigen Beteiligungsverfahren sinnvoll zu integrieren. Trotz der noch offenen Fragen sei das Projekt bereits jetzt ein Gewinn, da es verschiedene Akteure, Fragestellungen und Interessen zusammengebracht habe und viele Zusammenhänge erstmals klar herausgearbeitet wurden. Darüber hinaus eröffne sich durch die aktuelle Arbeit auch die Möglichkeit, bei den kommenden Haushaltsverhandlungen gezielt kleinere oder temporäre Maßnahmen zur Finanzierung anzumelden. Auch private Akteure zeigten zunehmend Interesse, sich mit eigenen Vorhaben in die Entwicklung

---

<sup>1</sup> [Kolk – Wikipedia](#) abgerufen am 14.07.2025

einzu bringen, was durch eine transparente Einbettung in den Gesamtkontext erheblich erleichtert werde.

Abschließend wird festgehalten, dass der Dialog im Herbst fortgeführt wird, um dann auf Basis der bis dahin gewonnenen Erkenntnisse gemeinsam weitere Schritte zu beraten.

Herr Sgolik unterbreitet abschließend folgenden Beschlussvorschlag:

- 1. Der Ausschuss bedankt sich sehr bei den heutigen Gästen und Referent\*innen und begrüßt die heutige Vorstellung sowie die Möglichkeit, eigene Impulse und Meinungen abzugeben.**
- 2. Der Ausschuss fordert eine stetige und regelmäßige Beteiligung durch das Wirtschaftsressort am weiteren Verfahren und einen Bericht zum Vegesacker Hafenumfeld in zukünftiger Sitzung, voraussichtlich im Herbst 2025.**

Der Ausschuss stimmt **einstimmig** zu.

Herr Sgolik bedankt sich bei den Gästen und beendet um 19:32 Uhr die Sitzung.

---

Gunnar Sgolik	Norbert Arnold	Sabrina KC
Vorsitz	Ausschusssprecher	Schriftführung



# **Vegesacker Hafenumfeld – Potenzialanalyse und räumliches Konzept**

Ausschuss für Stadtentwicklung, Tourismus, Kultur und Wirtschaft  
03. Juli 2025

Die Senatorin für Wirtschaft,  
Häfen und Transformation

 **Freie  
Hansestadt  
Bremen**

**Anlage 1 zur Niederschrift vom 03.07.2025**  
**Ausschuss für Stadtentwicklung,  
Tourismus, Kultur und Wirtschaft**

**BPW** • Stadtplanung

**schramm  
+partner**



## Themen

- **Kurze Einführung (Zeitschiene, Rahmenbedingungen und Zielsetzung) – SWHT/WfB**
- **Planungsprozess „Potenzialstudie und Maßnahmenkonzeption“**
  - Beteiligungsprozess (Akteursgespräche, Zukunftswerkstatt)
  - Potenziale und Herausforderungen → Themen/Zielsetzungen für das Hafenumfeld
  - Fokussierung auf temporäre/prozesshafte Maßnahmen bis sehr relevante Rahmenbedingungen geklärt sind
- **Dialog & Austausch mit kurzem Ausblick**
  - **Stimmungsbilder:** 1. zu analytischer Betrachtung; 2. zur Zielrichtung, 3. zu Umgang mit mittelfristen Herausforderungen, 4. lernen von anderen Orten

12.11.  
Auftakt  
Steuerungs-  
gruppe



6.03.  
Analysecheck  
Steuerungs-  
gruppe



20.05.  
Zielbildcheck  
Seuerungs-  
gruppe



Dezember  
Fachgespräch  
Planungsbelaenge



Februar/März  
Fachgespräche  
Akteursinteressen  
+ Ressortabfrage

3.04.  
Zukunftswerkstatt mit  
Netzwerkpersonen  
„Talente Vegesacker  
Hafenumfeld“



28.04.  
Zwischeninfo  
Beirat



3.07  
Fachausschuss  
Stadtentwicklung



weitere  
Prozessausgestaltung  
noch offen

Abstimmungen

2024

2025



Phase 1: Potentialanalyse



Phase 2: Entwicklungskonzept + Maßnahmenkatalog



Phase 3: Ergebnisse und Bericht

Prozess Vegesacker Hafenumfeld

BPW Stadtplanung | schramm+partner

## Vegesack Marketing e.V. mit Strategiebeirat

19.03.25

- Bedeutung Utkiek, historische Gebäude, Blick, Gastronomie und urbanes Leben
- Historischer Hafen: Alte Schiffe, Idee öffentl. Ponton
- Hafenwald und Freifläche: Idee Open-Air Kino, kleine Bühne, temp. Buden für Gastronomie
- Hinweise/Anregungen Stadtgarten → nicht Teil des Betrachtungsraumes



## Maritime Meile (MMV) gGmbH

28.03.25

- Signalstation als wichtiger Ort (u.a. Aufbau neues Ehrenamt)
- Motivation für das Ehrenamt: Erlebbare Schiffe – nicht nur Museum
- Wunsch: Exponate Kran und ehm. Vulkan-Schornstein
- Wunsch: Fotoerinnerungsorte
- Wunsch: öffentl. Stege
- Wunsch: Gastroschiff
- Wunsch: Funktionsfähige Brücke



## 2 P Projektentwicklung

13.02.25

- Nutzungsbausteine Speicherquartier
- Nutzungskonzeption Strandlust
- Hochwasserschutzmauer
- Anbindung Bahnhof

## WfB

11.02.25

- Objekt- und Flächenzuständigkeiten

## SBMS - Bauamt Bremen-Nord

2.12.24

- Planungsverfahren rund um den Hafen
- IEK-Grohn Projekte

# Austauschformate und Gespräche

# Zukünftiger Charakter/ Atmosphären?



## „Maritim“ (im Kontext Hafenbecken)?

# Zukunftswerkstatt 3. April 2025



## Interaktionsmöglichkeiten/ Erlebnisse mit dem Wasser?



# Aktivierung Zugänglichkeit zum Wasser?

# **Schlaglichter Ausgangssituation (AUSZUG!)**

## **Vegesacker Hafenumfeld**

## Landschaftsräumlicher Kontext

- Weserlauf an der Geest
- Lesum- und Auemündung
- Weite, Dynamik, Kraft
- Dimensionen, Kontraste
- Promenade & Naherholung & Freizeit am Fluss
- Regionale Alleinstellung
- ...

## prägende Strukturen stadträuml. Kontext

- Stadtgarten & Weserpromenade
- Utkiek
- Hafenwald-Veranstaltungsfläche
- Museumshafen
- Geschichtenhaus
- Verwaltungssitz
- Schulschiff-Haus
- ...

## neue Entwicklungen

- Speicher Quartier
- Neue Strandlust
- Hochwasserschutz
- Sanierung Spundwände
- ...

## Projekte im Umfeld

- Bahnhof &
- Bahnhofsvorplatz
- Renaturierung Schönebecker Aue
- Stadion & Sportplatz
- Vegesacker Zentrum
- ...

## Maritime Wirtschaft & Ufernutzung

- Historische Reede-Platz
- 400 Jahre Hafengeschichte
- stetiger Nutzungs- & Strukturwandel
- Werftbetriebe am Fluss
- Fähr- & Fahrgastanleger
- ...

## Gesellschaftliches Leben an Flussufer und Hafenumfeld

- Naherholung & Freizeit am Fluss und Hafen
- Kultur & Event im Hafen
- Maritime Gastronomie
- Neue Nachbarschaften entstehen
- ...

**Was ist vorhanden? Was muss beachtet werden?**



## Weserpromenade – Potenziale und Herausforderungen

Panorama mit Emotionen  
„am Fluss“

Anbindung und  
Orientierung zum  
Hafenbecken mangelhaft

Hochwasserschutz der  
Gebäude ungeklärt

Fehlende  
Verweilangebote

Beziehungsgefüge  
„am Fluss“

Fehlende Zugänge  
ans Wasser

Attraktive Wege  
„am Fluss“

Aussicht & Erlebnis  
„am Fluss“

## Lesumufer – Potenziale und Herausforderungen

Aufgewerteter Spielbereich  
als Frequenzpunkt



Schiffsmaster ergänzen  
Silhouette



Erwartungshaltung  
„Stadthafen/  
Museumshafen“

Erhöhung  
Hochwasserschutz

Sichtbezüge -  
Eintreten aus dem  
Stadtraum

Beziehungsgefüge  
„am Hafenbecken“

„Klapprücke“ mit  
eingeschränkter  
Funktion



Hafensichtbarkeit ist  
abhängig von Tide

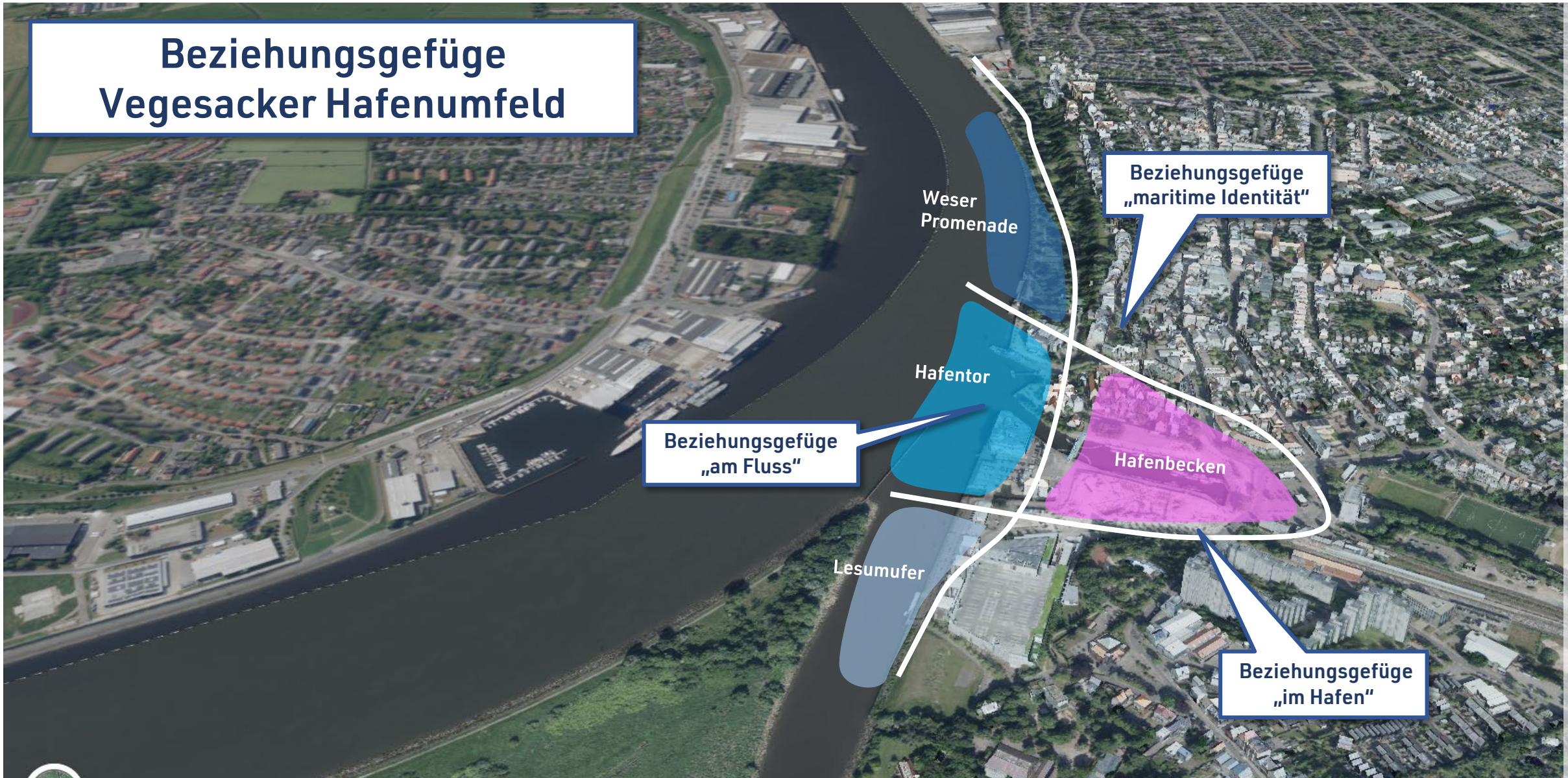


Mittelfristige Instandsetzung  
Spundwände

Brückenperspektive  
mit Wasserbezug

Hafenbecken – Potenziale und Herausforderungen

# Beziehungsgefüge Vegesacker Hafenumfeld



Räumliche Betrachtung: Potenziale vom „Wasser“ ausgehend



Unklare Perspektive  
„Hochwasserschutzlinie“



Beziehungsgefüge  
„am Hafenbecken“



Unklare Perspektive  
„Klapprücke“



Unklare Perspektive  
„Mittelfristige Instandsetzung  
Spundwände“

**Fokus Hafenbecken – Veränderte Rahmenbedingungen**

- Besonderer Knotenpunkt in Vegesack (historische Keimzelle, Funktions- schnittstelle)
- Alltags-, Freizeit- und Naherholungsziele (Kontor z. A. Speicher, Kito, Gastronomie...)
- Wassererlebnis Weser und Lesum
- Maritime Veranstaltungen
- Bevölkerungswachstum (mehr Menschen= steigende Nachfrage öffentlichen Raum, Gastronomie, Alltagsversorgung)

**S**trengths *Stärken*

- Enttäuschte Erwartungen „Hafen“ und starke maritime Konkurrenz- standorte
- Negative Standortentwicklung: Beschäftigungsindex sinkt und Zentrumsvitalität nimmt ab
- Sehr **hohe** (technische, funktionale) **Anforderungen** im Überschwemmungs- gebiet

**W**eakness *Schwächen*

- Neubauimpulse: Speicherquartier + Neue Strandlust mit deutlicher Frequenzsteigerung + neue Angebote
- Strukturimpulse: Bahnhof + Vorplatz, Sport und Aue (IEK)
- **Wachsender Radtourismus** und Lage an Radroute
- Zusammenarbeit von **Vereinen in MMV**
- Geschichtstraditionen im **stetigen Wandel**
- Vielfalt der Bevölkerung = **Angebotsspanne**

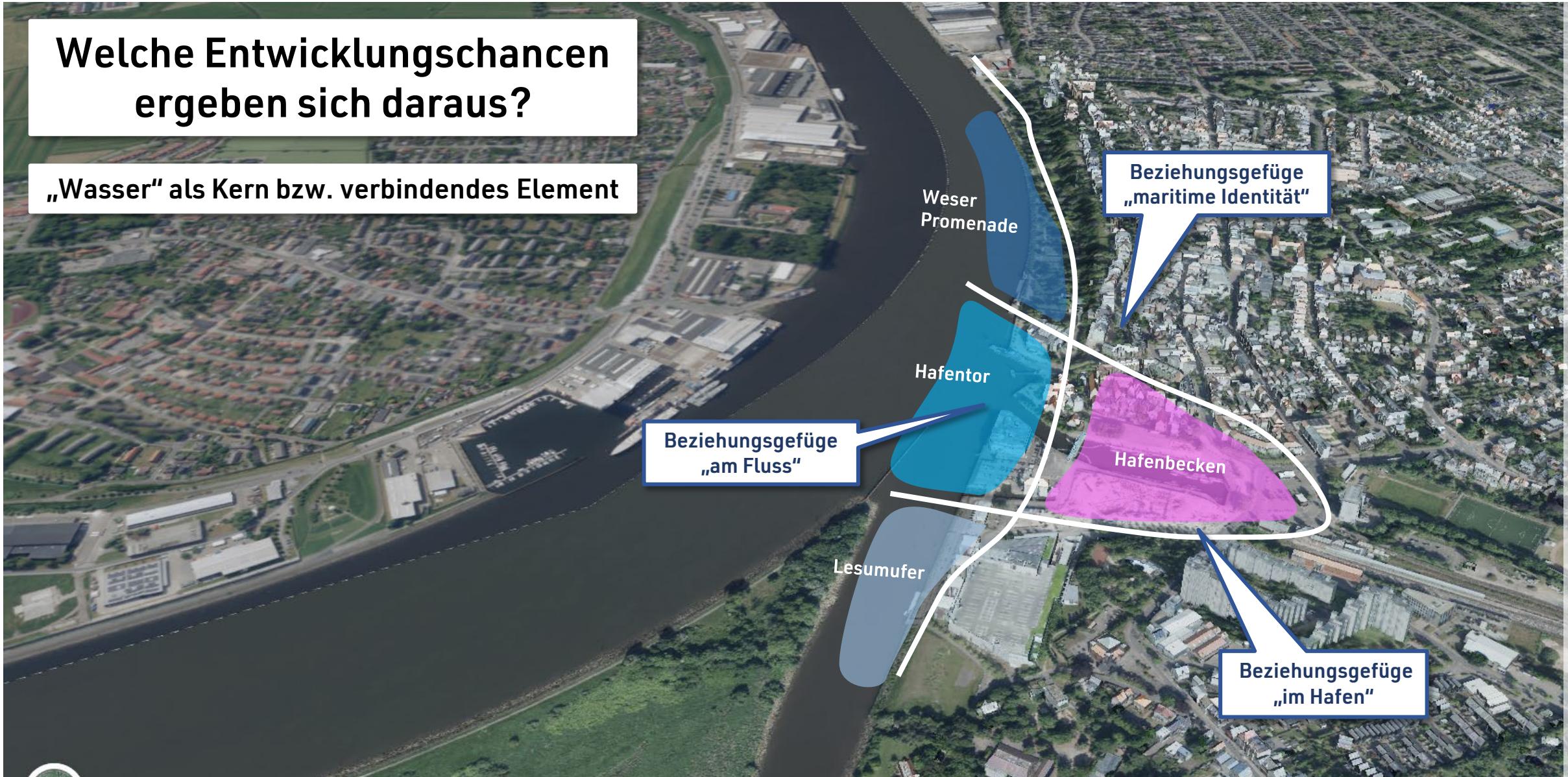
**O**ppertunities *Chancen*

- Angespannte Haushaltslage Bremen
- Hohe Investitions- und Unterhaltungs- kosten Hafenbecken, Brücke
- Hochwasserschutz (Barriere/ Mauer)
- Ungewisse Nutzungsperspektive **Geschichtshaus** (Lange Speicher)
- Erforderlicher Hochwasserschutz Gebäude **Utkiek**
- Ehrenamtsaktivitäten mit starker Schwankung (u.a. Projektumsetzung)

**T**hreats *Herausforderungen*

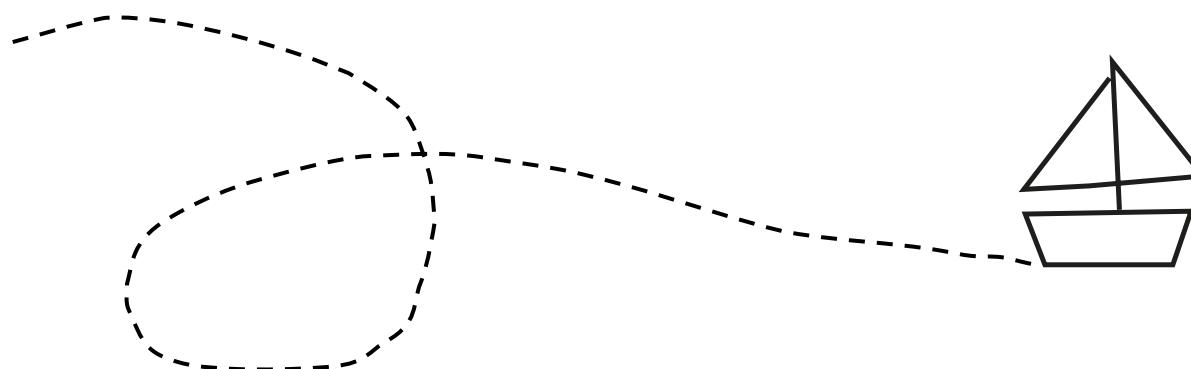
# Welche Entwicklungschancen ergeben sich daraus?

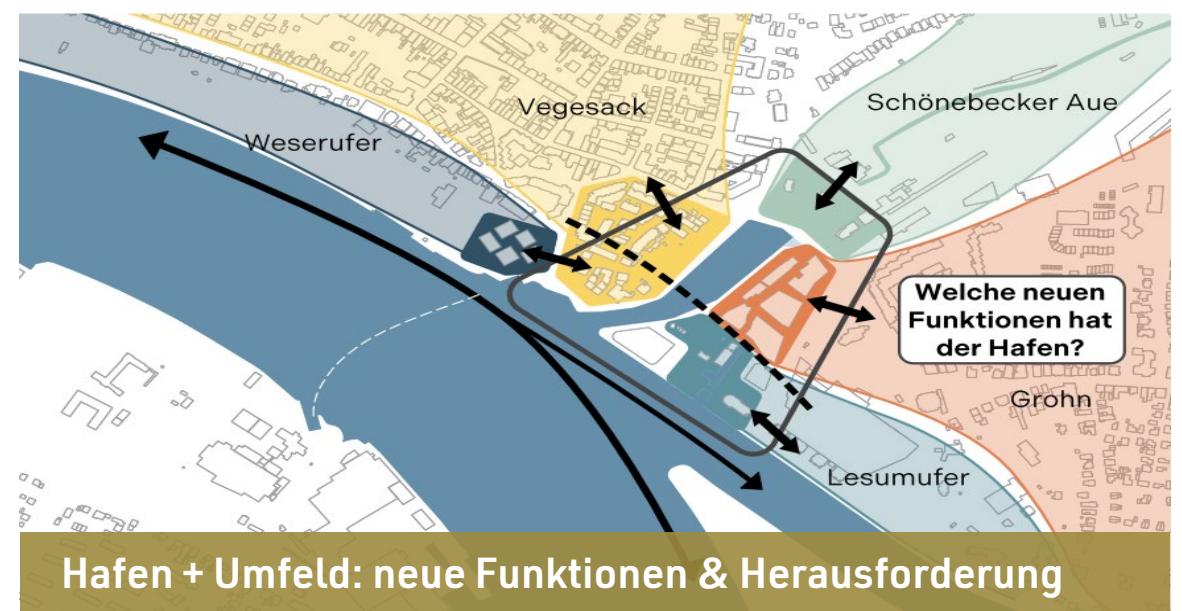
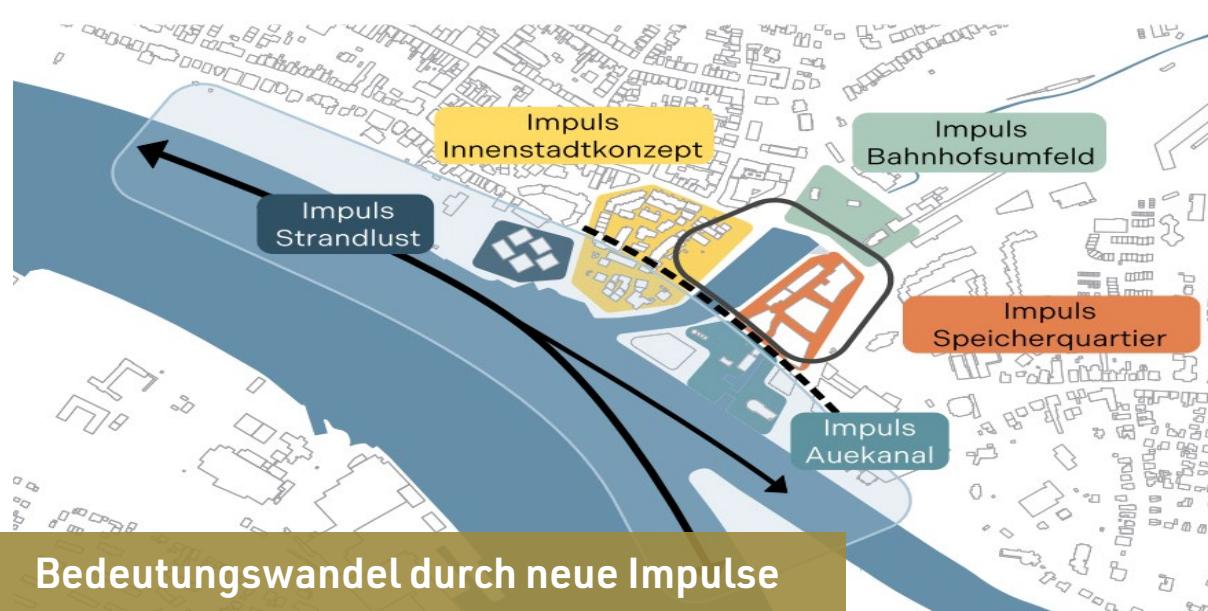
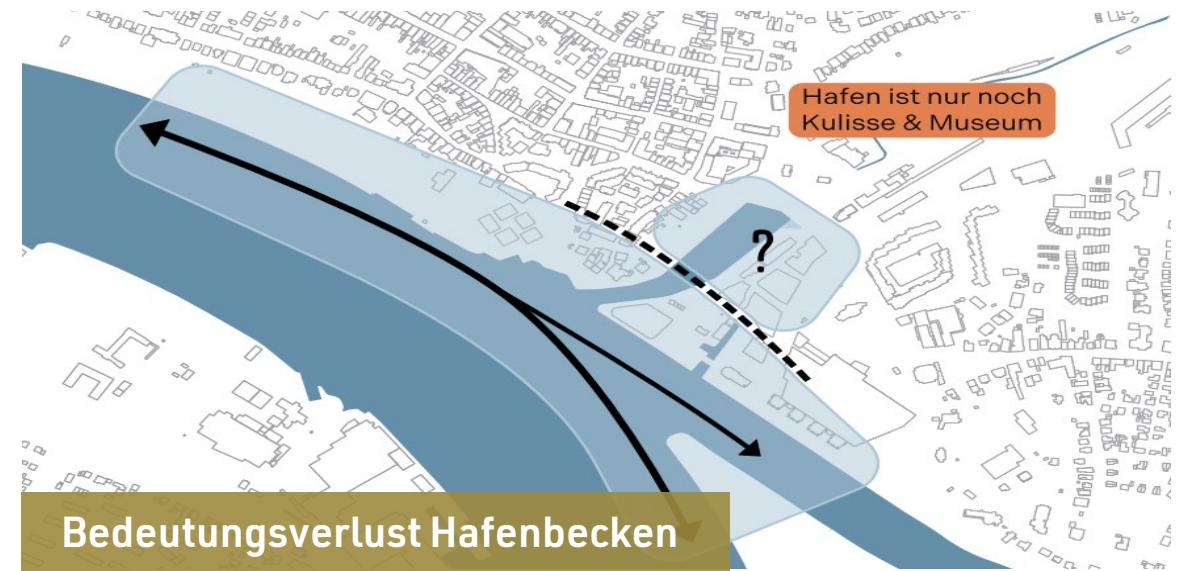
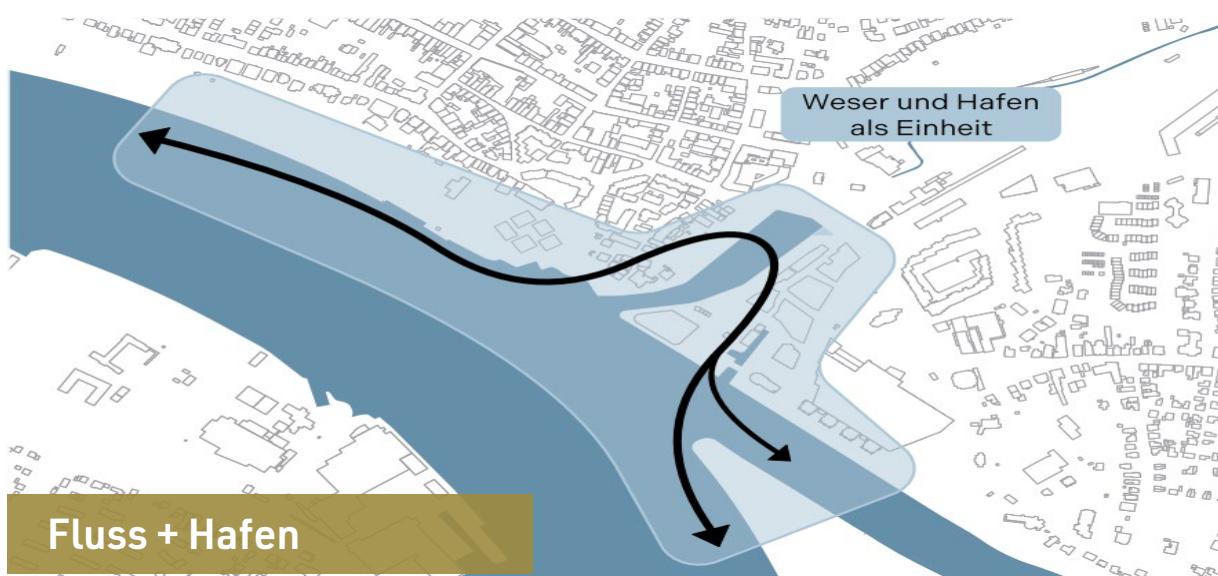
„Wasser“ als Kern bzw. verbindendes Element



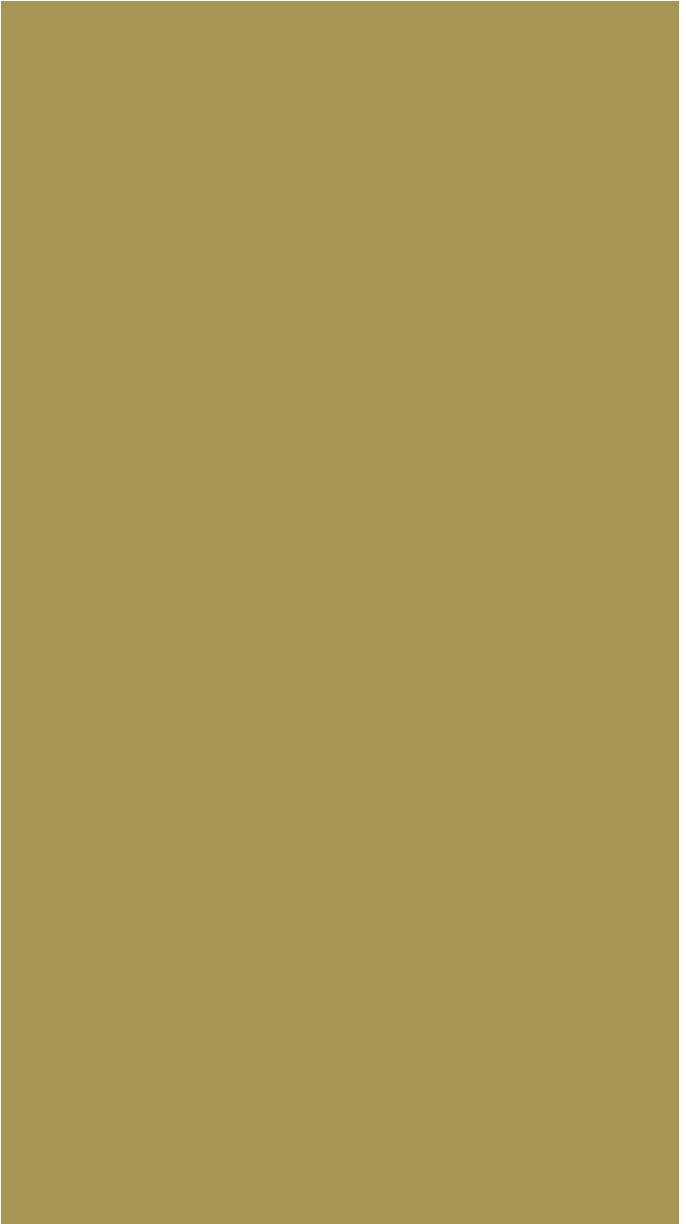
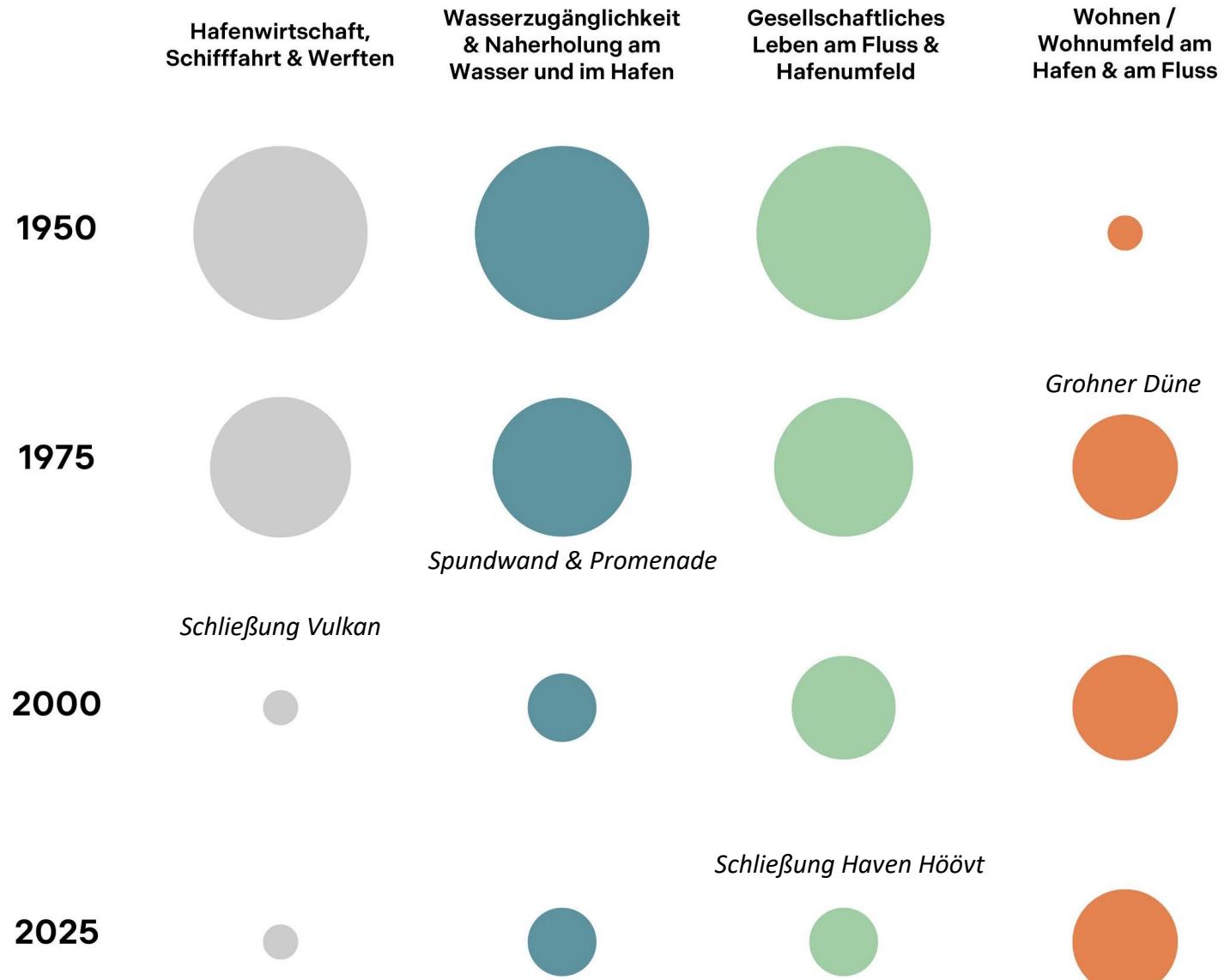
Beziehungsgefüge: Potenziale vom „Wasser“ ausgehend

# Potenzialanalyse für das Vegesacker Hafenumfeld

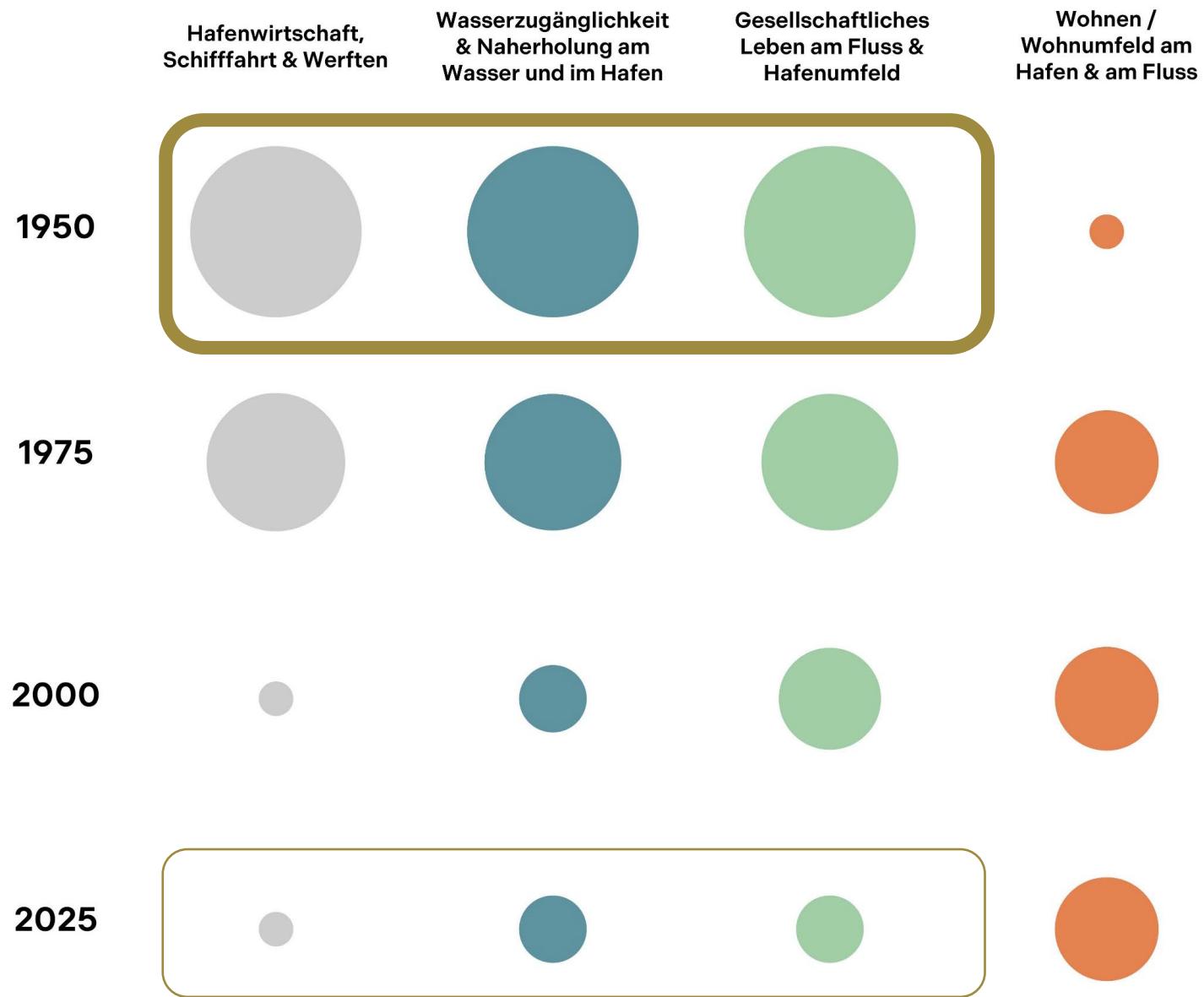




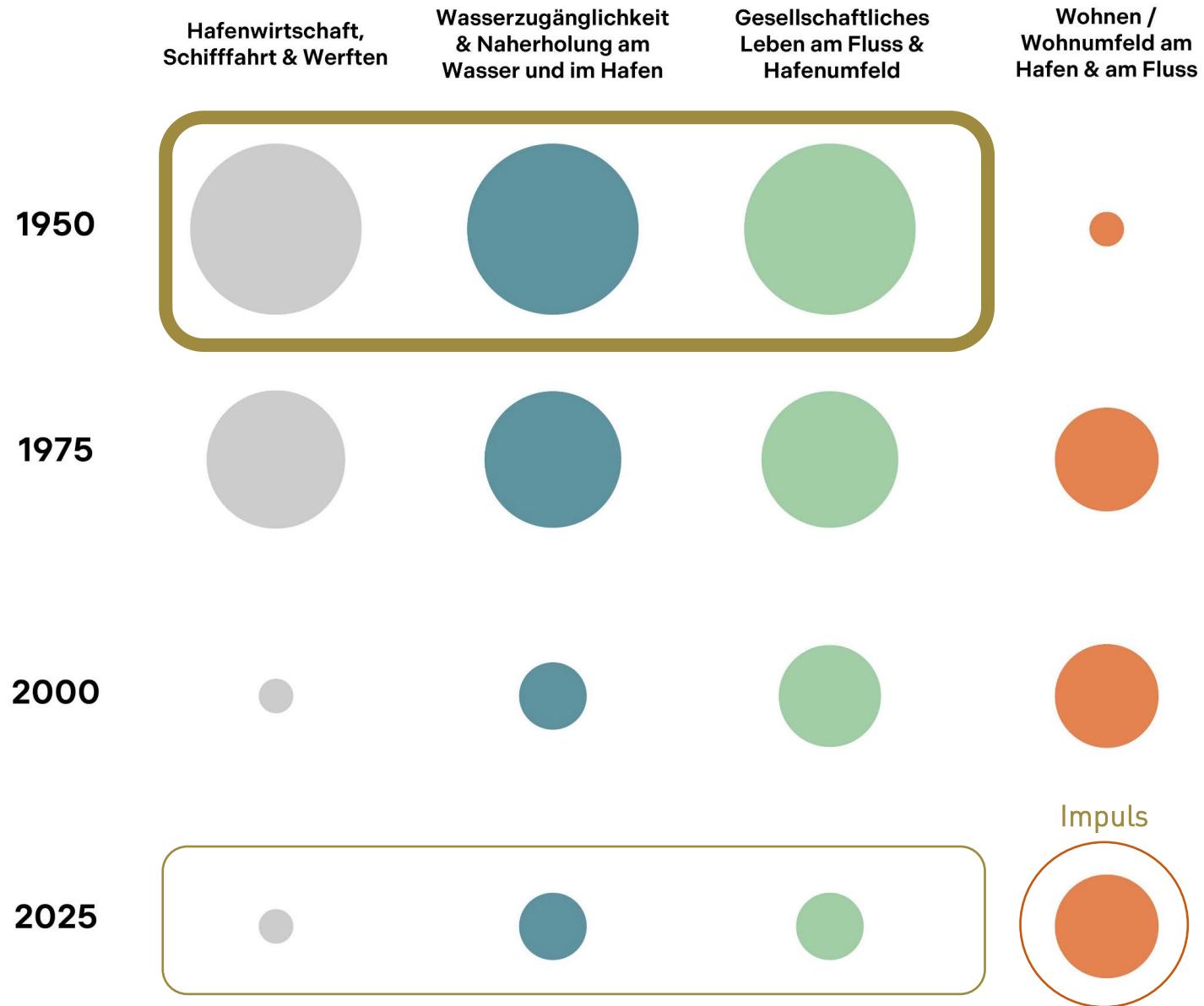
**Wiederbelebung & „Re“ - Aktivierung- Zielbild für die Zukunft**



**Rückblick: Auslöser der maritimen Entwicklung- Identität**



**Aktuelle Situation: Verlust der identitätsstiftenden Bezüge**



**Aktuelle Situation: Aktivierung neuer Impulse**

## neue Entwicklungen

### Neue Strandlust

Mehr Frequenz

94 WE → ca. 125 Personen

Gastro/Event → 200 Personen

GE → 15 Personen

+ 350



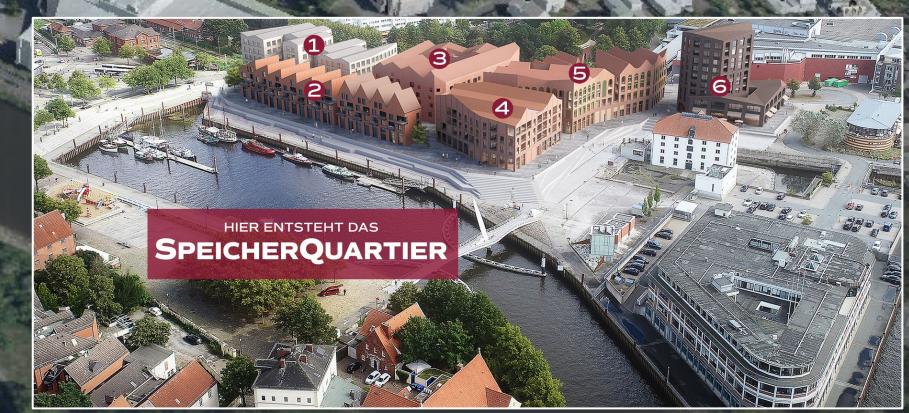
Beziehungsgefüge  
„am Fluss“

Beziehungsgefüge  
„im Hafen“

**SpeicherQuartier**  
Mehr Frequenz + 900  
140 WE → ca. 200 Personen  
50 Service WE → 50 Personen  
Polizei → 200 Mitarbeitende  
Hotel, GE, Praxen → 330 Personen  
Kita → 15 Mitarbeitende + 120 Personen



Beziehungsgefüge  
„maritime Identität“

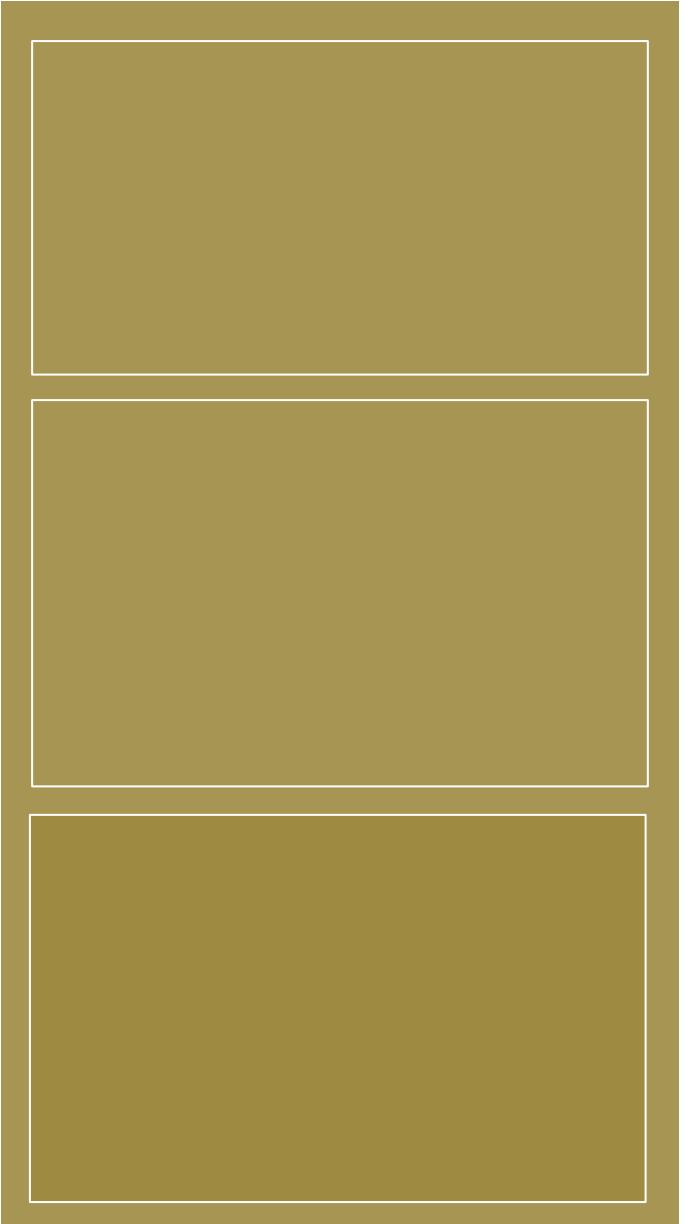


**Zugangsebenen: Schlaglicht neue Entwicklungen & Impulse**

BPW Stadtplanung | schramm+partner



Zielsetzung: Aktivierung der Potentiale ...



**Zielsetzung: Aktivierung der Potentiale am Wasser**



**Zielsetzung: Leitsätze für die Aktivierung der Potentiale**

# Was wollen wir erreichen?



**Zielsetzung: Leitsätze für die Aktivierung der Potentiale**

# Was müssen wir neu abwägen?

Unklare Perspektive  
„Klapprücke“

Unklare Perspektive  
„Hochwasserschutzlinie“

Unklare Perspektive  
„Instandsetzung  
Spundwände“



Maßnahmenschwerpunkte auf  
temporäre Interventionen  
und prozesshafte Begleitung  
fokussieren?

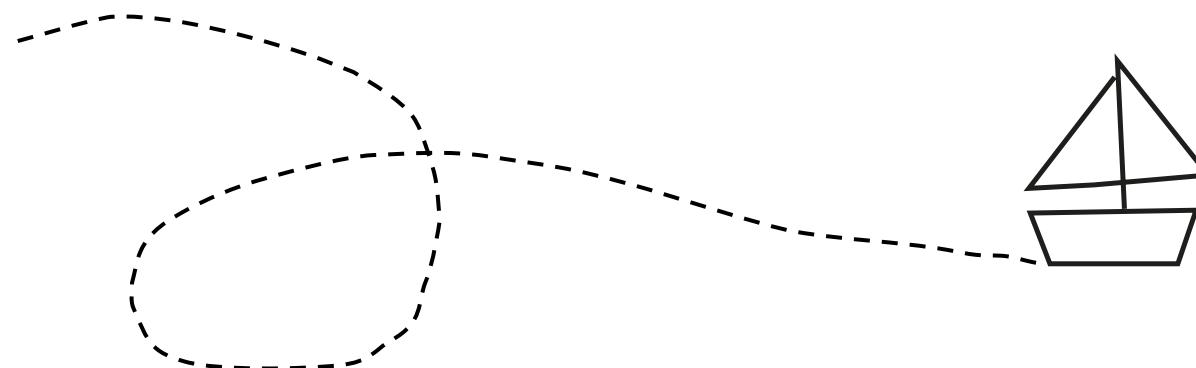


Quelle: Landesamt GeoInformation Bremen

Zielsetzung: Herausforderungen für die Aktivierung der Potentiale

BPW Stadtplanung | schramm+partner

# Raumkonzept für das Vegesacker Hafenumfeld





## Räumliches Grobkonzept und Leitthemen für Teilbereiche

**Freiräume & Nutzungsstrukturen für Naherholung & Freizeit am Wasser**

**Neues Gesellschaftliches Leben am Vegesacker Hafenumfeld**

### Leitthema "Erlebnisraum Wasser"

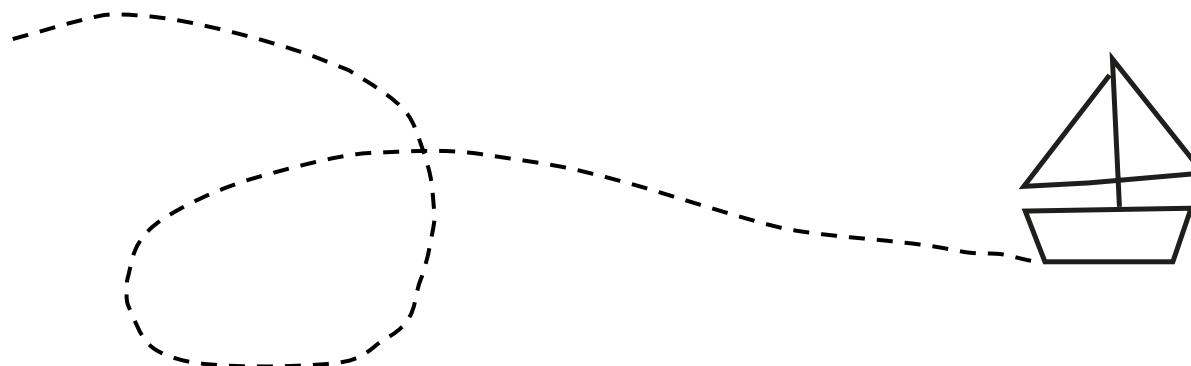
- Am Fluss**  
Flusserleben, weite, maritim
- Am Hafenbecken**  
Museumsschiffe, hist. Bedeutung, Stege
- Am Aue-Kanal**  
grün, ruhig, Wasserzugang
- Wassererlebnis**  
Schwimmsteg, Wassertreppe, Balkon

### Leitthema "lebendige Nachbarschaft"

- Plätze am Wasser**  
multifunktional, urban, Event
- Ufer-Promenade**  
Aufenthalt am Fluss, Fuß- & Radwegesystem
- Hafen-Promenade**  
Aufenthalt am Hafen, Fuß- & Radwegesystem
- Hafenterrasse, Speicherterrasse, Lesumterrassen**  
Entree, Erlebnis, Aufenthalt

# „Köpfe öffnen“

## Exkurs Best Practice für das Vegesacker Hafenumfeld



## Dortmund Stadthafen

- Historisches und Industrielles Erbe ist sichtbar
- Rustikales Ambiente und Material darf verwittern
- Platzierung von Hafenindustrierelikten (u.a. Portaldrehkran, Eisenbahnflachwagen, Containern)
- Sicherung Kai-Ufer, kleinere Schwimmstege davor

## Oslo, Aker Brygge, Norwegen

- Mehr als 100 Jahre lang Werftbetrieb als Aker Brygge
- 1986 wurde das Gebiet zur beliebten Gegend mit Geschäften, Restaurants und Uferpromenade entwickelt
- Kombination aus alten Werftgebäuden und moderner Architektur, Abfolge von Freiräumen am Wasser
- Tidenhub beträgt im Mittel 30 bis 40 cm

## Aarhus, Dänemark

- Temporäre Aktivitäten für junge Menschen (Wasserball)
- Einfache, individuelle und vielfältige Gastronomiebuden, Sonnenliegesteg (Baden jedoch Konflikt mit Hafenbetrieb)
- Gestaltungselement „Grün“ wirkt u.a. Hitzereduzierend
- Tidenhub im Kattegat rd. 30 bis 40 cm

## Hamburg, Magellan + Marco-Polo Terrassen

- Begehbarer Schwimmsteg im Hafenbecken
- Wassererlebnis und Schiffskontakt möglich
- Ausbildung „grüner“ Hafenköpfe mit Sitzstufen und Holzdecks
- Tidenhub mit Vegesack vergleichbar

## Rotterdam, Keilehaven Tidal Park, Niederlande

- Naturnahe Entwicklung Hafenbecken mit Auemündung
- Inszenierung Tidenhub und Entwicklung Lebensräume
- Ausbildung „grüner“ Hafenkopf als Terrassenstruktur
- Natur- und Freiraumerlebnis
- Tidenhub rd. 3m

**Bildrechte zur Veröffentlichung liegen nicht vor!**

# Dialog und Austausch

## Vegesacker Hafenumfeld





# Ausblick

Die Senatorin für Wirtschaft,  
Häfen und Transformation

Freie  
Hansestadt  
Bremen

BPW Stadtplanung | schramm+partner