

1. Entwicklungsbericht

Überseestadt

2004



Überseestadt GmbH

Ein Unternehmen der Bremer Investitions-Gesellschaft mbH

Dezember 2004

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
2	Stand der Planung / Umsetzung	1
2.1	Hafenvorstadt.....	3
2.1.1	Teilbereich I, Zolltor Hansastraße	6
2.1.2	Teilbereich II, Neptunstraße / Baumstraße	6
2.1.3	Teilbereich III (Löwenhof, Rosenkranz)	7
2.1.4	Teilbereich IV, Zentraler Bereich.....	7
2.1.5	Teilbereich V, Korffsdeich	8
2.1.6	Teilbereich VI, Weserbahnhof	9
2.1.7	Innenstadtanbindung.....	9
2.1.8	Arbeitsplätze und Investitionen	10
2.2	Europahafen	11
2.2.1	Kopfbereich Europahafen	13
2.2.2	Nordseite Europahafen	14
2.2.3	Südseite Europahafen.....	15
2.3	Überseektor	15
2.4	Holz- und Fabrikenhafen.....	17
2.4.1	Nordseite Holz- und Fabrikenhafen	18
2.4.2	Südseite Holz- und Fabrikenhafen	18
2.4.3	Kopf Holz- und Fabrikenhafen, Speicher XI.....	19
2.5	Überseepark	20
2.6	Frischezentrum.....	22
2.7	Speicherhof	23
2.8	Weserufer	24
3	Zeit- und Maßnahmenplanung	25
4	Eckdaten zur Überseestadt.....	27
4.1	Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Überseestadt.....	27
4.2	Arbeitsplätze.....	30
4.3	Private Investitionen	32
4.4	Erschließungsstand	34
4.5	Flächenvergaben	34
4.6	Finanzstatus	35
5	Marketing	37
6	Fazit und weitere Aussichten.....	40

1 Einleitung

Der Senat hat am 20. Juni 2000 die „Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung des Hafenviers rechts der Weser“ beschlossen. Bestandteil des Senatsbeschlusses war auch die Gründung einer Entwicklungsgesellschaft zur Umsetzung der Entwicklungskonzeption. Ergänzend hierzu wurden vom Senat am 07./14.11. sowie von der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) am 19.12.2000 die Beschlüsse zur Gründung des Sondervermögens Überseestadt gefasst (Drucksache 15 / 236 S).

Zwischenzeitlich sind seit Gründung der Überseestadt GmbH und Aufnahme der Entwicklungstätigkeit vier Jahre vergangen. In dieser Zeit wurden der Masterplan für die Überseestadt als Konkretisierung der Entwicklungskonzeption erarbeitet, erste Erschließungsmaßnahmen umgesetzt und Investitionsprojekte auf den Weg gebracht. Vor diesem Hintergrund hat die Stadtbürgerschaft am 26.11.2003 den Senat u.a. aufgefordert:

„4. zweijährlich, erstmals im Jahr 2004, der Stadtbürgerschaft einen „Entwicklungsbericht Überseestadt“ vorzulegen, in dem über den Umsetzungsstand des Masterplans und die jeweils aktuelle Zahl der Arbeitsplätze, des Projektes Arbeit und Wohnen, des Marketings, der verkauften Flächen, der Verkehrsentwicklung sowie über die hochbauliche Entwicklung und sonstige Entwicklungsperspektiven berichtet wird.“

Diesen Vorgaben entsprechend ist der folgende 1. Entwicklungsbericht in die Schwerpunktbereiche Stand der Planung / Umsetzung, Wesentliche Kennzahlen zu Arbeitsplätzen und Investitionen, Marketing sowie Fazit und Entwicklungsperspektiven untergliedert. Darüber hinaus wird das Zwischenergebnis der von den Wirtschaftsförderungsausschüssen auf ihrer Sitzung am 20.11.2003 geforderten erneuten Wirtschaftlichkeitsberechnung vorgestellt.

2 Stand der Planung / Umsetzung

Aufgrund der Größe des Planungsraumes und der unterschiedlichen Ausgangsbedingungen der einzelnen Bereiche wird der Entwicklungsbericht nach den einzelnen, im Masterplan festgelegten Quartieren (vgl. Abb. 1) gegliedert. Die Quartiere unterscheiden sich insbesondere aufgrund der Bestandsstrukturen, der örtlichen Gegebenheiten und der hieraus abgeleiteten Planungsziele. Um eine Vergleichbarkeit zu erhalten, werden für jedes Quartier kurz die derzeitige Nutzung, das Planungsziel gemäß Masterplan, ggf. die Änderung / Fortschreibung der Planungsziele und der Stand der Umsetzung dargestellt. Zudem werden die realisierten bzw. projektierten Ansiedlungsvorhaben vorgestellt.

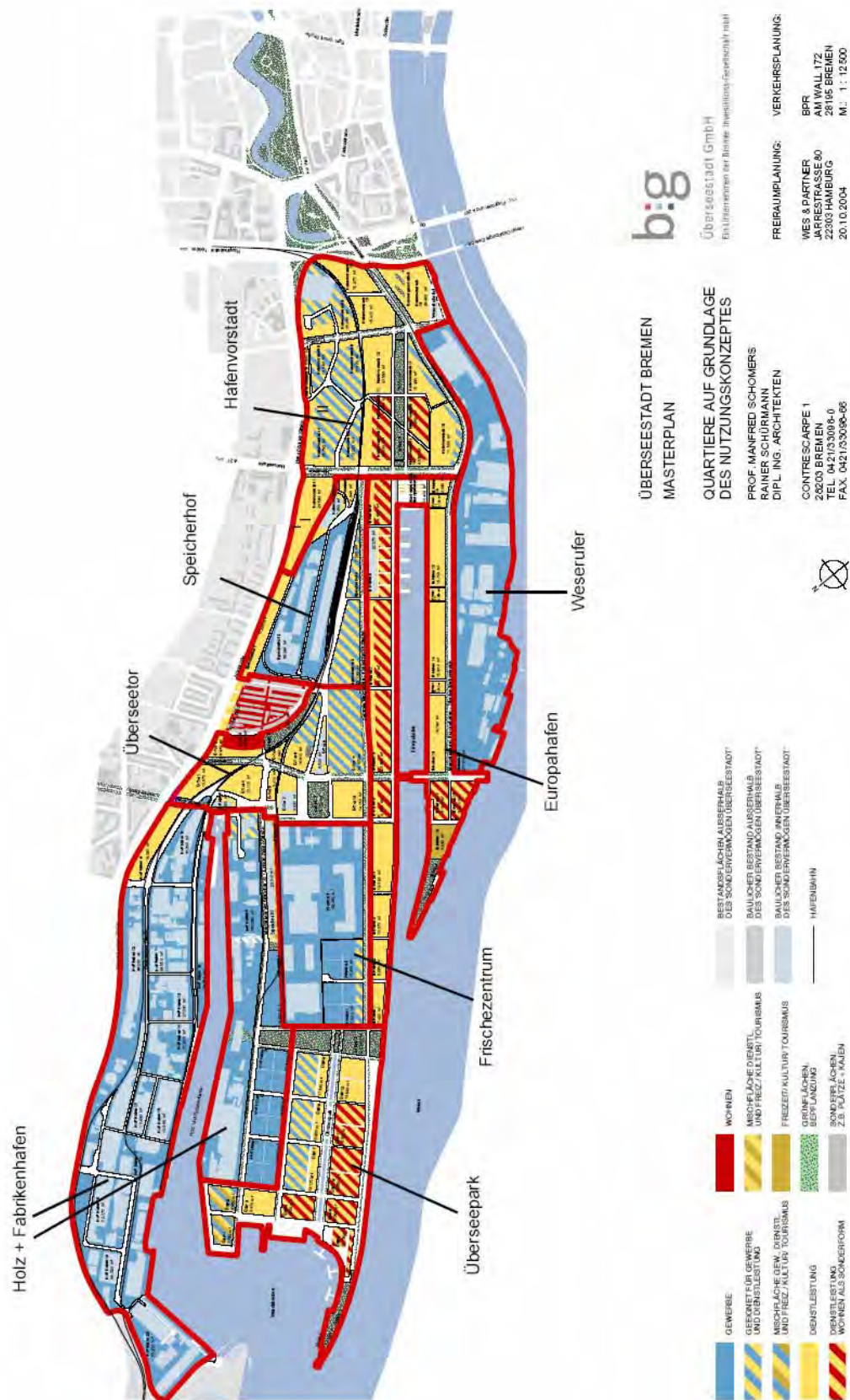


Abb. 1 Übersicht der Quartiere

2.1 Hafenvorstadt

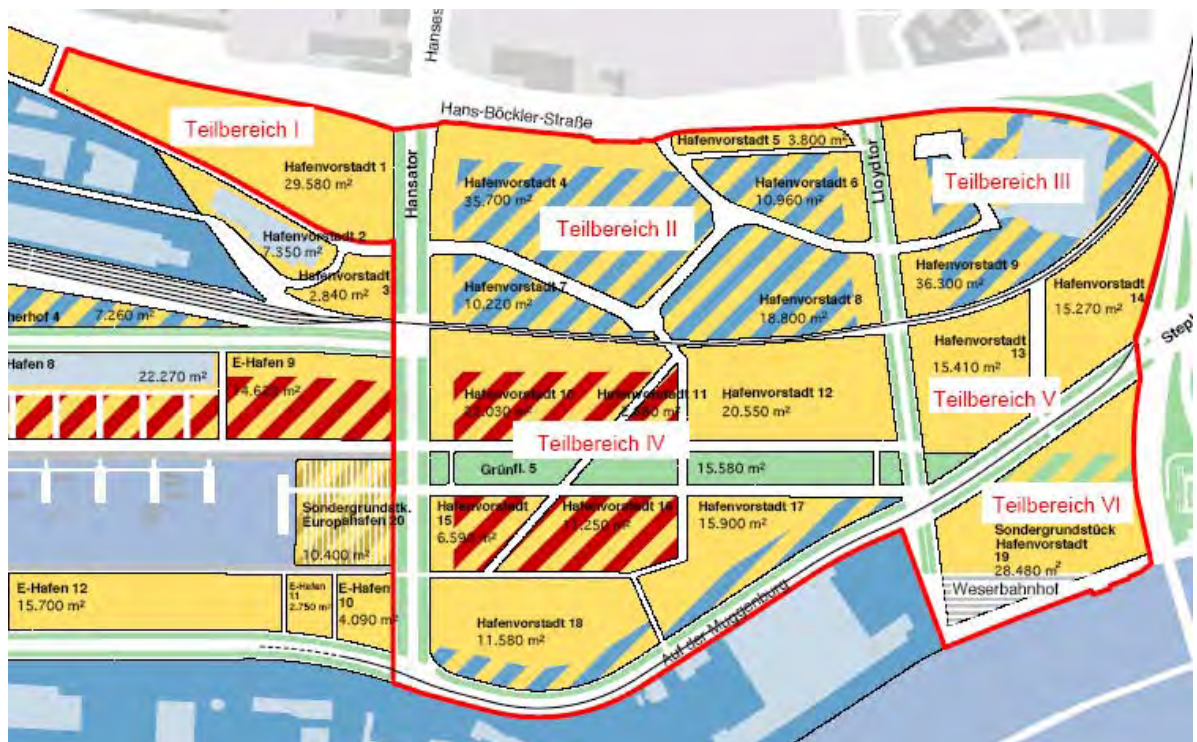


Abb. 2 Hafenvorstadt

Für wesentliche Teile der Hafenvorstadt wurde im Auftrag der Überseestadt GmbH durch das Berliner Büro Baasner, Möller & Langwald ein Strukturkonzept¹ zur Entwicklung der Hafenvorstadt erstellt. Grundlage für das Gutachten waren zum einen der Masterplan Überseestadt und zum anderen eine im Rahmen des Gutachtens durchgeführte Firmenbefragung.

Als Ergebnis des Gutachtens kann festgestellt werden, dass sich das Quartier der Hafenvorstadt durch eine heterogene Struktur hinsichtlich der bisherigen Nutzungen sowie der Eigentumsverhältnisse auszeichnet. So sind ca. 52 % der Flächen in städtischem Besitz, der Fa. Siedentopf gehören ca. 25 % der Flächen. Die restlichen 23 % teilen sich ca. 50 Einzeleigentümer. Die Eigentums- und Nutzungssituation ist dabei in den Teilbereichen der Hafenvorstadt sehr unterschiedlich (vgl. Anlage 1).

Aus diesem Grund werden in dem Gutachten die einzelnen Teilbereiche hinsichtlich der möglichen künftigen Nutzungen getrennt betrachtet. Dabei wurde jeweils eine Überprüfung mit der Zielsetzung des Masterplans vorgenommen.

Der Gutachter hat unterschiedliche Nutzungsvarianten untersucht.

¹ Baasner, Möller & Langwald, „Überseestadt Bremen, Strukturkonzept zur Entwicklung der Hafenvorstadt,“ Gutachten im Auftrag der Überseestadt GmbH, Mai 2004

Das Ergebnis der Begutachtung der einzelnen Teilbereiche hinsichtlich ihrer jeweiligen Eignung für Wohnen, Büros, Einzelhandel und sonstigem Gewerbe wurde in der konzeptionellen Empfehlung (vgl. Abb. 3) dargestellt.

Aufgrund des vorhandenen Gewerbe- und Industriebesatzes scheidet nach den derzeitigen Kenntnissen die Ausweisung von reinem oder allgemeinem Wohngebiet in der Überseestadt aus. In Frage kommen vielmehr Sonderformen des Wohnens in Mischgebieten, deren Machbarkeit und Ausprägung allerdings für jeden potentiellen Standort gesondert anhand von Lärmgutachten in den erforderlichen Bebauungsplanverfahren geprüft werden müssen. Wenn im Folgenden von einer Wohnnutzung gesprochen wird, handelt es sich ausschließlich um Sonderformen in genanntem Sinne.

In Anlehnung und Ergänzung an das Gutachten wird im Folgenden das Quartier Hafenvorstadt, wie in der Abb. 3 dargestellt, in sechs Teilbereiche untergliedert und differenziert beschrieben. Die zur Hafenvorstadt gehörenden Teilflächen I und VI (vgl. Abb. 2) waren nicht Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung, da dort nur befristet Unternehmen angesiedelt sind.

2.1.1 Teilbereich I, Zolltor HansasträÙe

Dieser Teilbereich wird derzeit noch durch das Zollamt Hansator einschließlich der zugehörigen Verkehrsflächen geprägt. Nach Verlagerung des Zollamtes² im Jahr 2005 kann die ca. 23.000 m² große, im bremischen Eigentum befindliche Fläche³ kurzfristig der Vermarktung für Dienstleistungsnutzungen zugeführt werden. Derzeit wird mit mehreren Interessenten über einen Verkauf der Flächen verhandelt.

2.1.2 Teilbereich II, Neptunstraße / Baumstraße

Insbesondere dieser Teilbereich zeichnet sich durch eine sehr kleinteilige Eigentumsstruktur und heterogene Nutzungsarten aus. Die Flächen sind mit Ausnahme des Autohofes in privatem Eigentum (ca. 30 Einzeleigentümer). Der Masterplan sieht für diesen Bereich eine Mischung aus Gewerbe und Dienstleistungsnutzung vor. Auf Basis der durchgeführten Firmenbefragungen kommt der Gutachter für diese Fläche zu folgendem Ergebnis⁴:

„Grundsätzlich ist für das Gebiet ein weites Spektrum an Entwicklungsmöglichkeiten denkbar. Es erscheint aber fraglich, ob sich eine umfassende Umstrukturierung und die damit verbundenen Potenziale gegenwärtig am Markt realisieren lassen. Günstiger stellt sich die Ausgangssituation dar, wenn die südlich angrenzenden Bereiche eine positive Entwicklung genommen haben und entsprechende Impulse über die Industriebahn hinaus ausstrahlen. Dies wird allerdings frühestens in 10 bis 15 Jahren der Fall sein. Bis dahin ist eher von einer bestandsorientierten Weiternutzung auszugehen“.

Diese Einschätzung wird von bremischer Seite⁵ geteilt und es werden deshalb für diesen Teilbereich derzeit keine konkreten Planungen verfolgt. Auch die ursprünglich vorgesehene kurzfristige Umnutzung der im Eigentum Bremens stehenden Flächen des Autohofes werden – auch vor dem Hintergrund des Bestandes an vermarktbaren Flächen in anderen Teilen der Überseestadt – nicht weiter verfolgt.

² Die Verlagerung des Zollamtes wurde von den Wirtschaftsförderungsausschüssen auf deren Sitzung am 30.09.2004 (Vorlage 056/04-L/S) beschlossen.

³ Fläche der Zollabfertigung sowie des bereits abgetragenen Dammes für die nicht mehr benötigte Hafenbahnerweiterung

⁴ Baasner, Möller & Langwald, aaO. Seite 46

⁵ vertreten durch das Wirtschafts- und das Bauressort sowie die Überseestadt GmbH

2.1.3 Teilbereich III (Löwenhof, Rosenkranz)

Dieser „Bügeleisen“-förmige Teilbereich wird im Norden durch die Zufahrt zur Hochstraße (B 6) und im Süden durch das hoch liegende Industriestammgleis begrenzt und kann nur über die Lloydstraße erschlossen werden. Prägend für den Teilbereich ist das Hochregallager der Fa. Siedentopf. Dem Unternehmen gehören neben diesem Grundstück auch alle anderen Grundstücke mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsflächen sowie zwei durch einen Bunker und eine Umspannstation belegte Flächen. Fa. Siedentopf hat Interesse am Erwerb der öffentlichen Verkehrsflächen und verfolgt eine Neuordnung des gesamten Grundstücks.

Der Gutachter bestätigt die im Masterplan vorgesehene Nutzungsmischung von Dienstleistungen und konventionellem Gewerbe. Er sieht aufgrund der Lage und des Zuschnittes der Flächen auch Potentiale für eine Einzelhandelsnutzung. Die Fa. Siedentopf ist an einer solchen interessiert.

Um den Verkauf der öffentlichen Straßenflächen zu ermöglichen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich, der für die bisherige Straßenfläche sowie die gesamte Teilfläche die Nutzungsart Gewerbegebiet festsetzt. Weitere Handlungsnotwendigkeiten bestehen derzeit nicht.

2.1.4 Teilbereich IV, Zentraler Bereich

Durch den Bau der Innenstadtanbindung und den damit verbundenen Rückbau der Gleisanlagen sowie des RoRo-Terminals wird hier kurzfristig eine Neuordnung erforderlich. Von den derzeitigen Nutzungen bleiben nur das im Eigentum der Fa. Siedentopf befindliche ehemalige Verwaltungs- / Produktionsgebäude der Fa. Eduscho sowie die nördliche Randbebauung an der Straße „Auf der Muggenburg“ erhalten.

Um die Attraktivität des inneren Bereiches zu erhöhen, sieht der Masterplan eine zentrale Grünzone vor. Mit den Anliegern, deren Flächen teilweise für die Realisierung der Grünzone benötigt werden, wurde zwischenzeitlich die Lage der Grünzone abgestimmt. Ein hieraus abgeleitetes Erschließungskonzept wird in der Anlage 2 dargestellt.

Für diesen Teilbereich ist gemäß Masterplan eine Dienstleistungsnutzung - teilweise mit Wohnen - vorgesehen. Lediglich der heute gewerblich genutzte Bereich entlang der Straße „Auf der Muggenburg“ soll so auch weiterhin genutzt werden. Aufgrund der Nachbarschaft zu den Industriebetrieben im Quartier Weserufer wird eine Wohnnutzung im südlichen Bereich (Auf der Muggenburg) ausgeschlossen. In Richtung Norden kann diese abgestuft in eine Wohnnutzung übergehen.



Abb. 4 Neuer Kaffeehof

Eine verbindliche Aussage, inwieweit eine Wohnbebauung aufgrund der vorhandenen gewerblichen Nutzungen möglich ist, kann erst nach Vorlage der für Anfang 2005 erwarteten Ergebnisse des von der Überseestadt GmbH beauftragten Lärmgutachtens gegeben werden.

Zur Vorbereitung der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen sollen kurzfristig die Bauleitplanverfahren eingeleitet und die Infrastrukturplanungen erstellt werden. Parallel hierzu soll für diese Fläche sowie für den Kopf des Europahafens (vgl. 2.2.1), den Weserbahnhof (vgl. 2.1.6) und das Überseetor (vgl. 2.3) im Jahr 2005 ein Plangutachterverfahren durchgeführt werden. Dabei sollen sechs Stadtplanungsbüros beauftragt werden, zur Konkretisierung des Masterplans ihre städtebaulichen Ideen auszuarbeiten. Nach Klärung der Randbedingungen (u.a. Ergebnis des Lärmgutachtens) wird mit dem Verfahren begonnen.

2.1.5 Teilbereich V, Korffsdeich

Ebenso wie der Teilbereich III befindet sich diese Fläche überwiegend im Eigentum der Fa. Siedentopf (ehemaliges Auslieferungslager). Lediglich im Eckbereich Lloydstraße / Korffsdeich liegen weitere drei private Grundstücke. Bremen ist Eigentümer der nicht mehr benötigten Vorhaltefläche für ein Industriestammgleis (Bahndamm) und der nach Fertigstellung der Innenstadtanbindung nicht mehr benötigten Verkehrsflächen (Bindwams).

Nach Realisierung der Innenstadtanbindung wird eine Flächenneuordnung erforderlich. Die Fa. Siedentopf verfolgt hier mittel- bis langfristig Investitionspläne, für die sie Bremische Flächen benötigt. Darüber hinaus bestehen Erweiterungsabsichten eines ortsansässigen kleineren Unternehmens.

Der Masterplan sieht für diesen Bereich ausschließlich eine Dienstleistungsnutzung vor. Demgegenüber hält der Gutachter entlang der Innenstadtanbindung auch eine Wohnnutzung für möglich.

Die Erschließung kann parallel zum Teilbereich IV erfolgen.

2.1.6 Teilbereich VI, Weserbahnhof

Der Bereich zwischen der Innenstadtanbindung und der Weser ist vermutlich sowohl aus stadtplanerischer Perspektive als auch aus Sicht der Investoren eine der attraktivsten Flächen in der Überseestadt. Haupteigentümer der Fläche ist Bremen, daneben verfügt aber auch die Fa. Siedentopf über ein zentrales Grundstück. Eine Verwertung ist nur nach einer Grundstücksneuordnung und einer neuen inneren Erschließung möglich.

Die Fa. Siedentopf beabsichtigt, hier kurzfristig zu investieren. Es laufen derzeit Grundstücksverhandlungen mit dem Ziel, dass das Unternehmen eine zusammenhängende Fläche im Bereich zwischen der Innenstadtanbindung, der verlängerten Lloydstraße und der Weser erhält⁶. Für die restliche Fläche soll die Fa. Siedentopf bis zum 31.03.05 eine Option erhalten. Voraussetzung für deren Ausübung ist die Vorlage eines von Bremen akzeptierten Investitionskonzeptes mit einer entsprechenden Bauverpflichtung.

Im Sinne des Masterplans ist hier eine hochwertige Dienstleistungsnutzung geplant, wobei auf die städtebauliche Gestaltung besonderer Wert zu legen ist. Die Fa. Siedentopf soll daher verpflichtet werden, für die bauliche Entwicklung einen Architektenwettbewerb auszurichten.

Die weiteren Planungen für die Fläche – insbesondere auch die Bauleitplanung – sind mit der Fa. Siedentopf abzustimmen.

2.1.7 Innenstadtanbindung

Das zentrale Erschließungsprojekt im Bereich der Hafenvorstadt ist die Realisierung der Innenstadtanbindung (siehe Anlage 2). Nachdem die Vorarbeiten in der Verlängerung der Straße Am Wall bereits seit Mitte 2004 laufen, wurde mit den eigentlichen Straßenbaumaßnahmen Mitte November 2004 begonnen. Die Brückenbauarbeiten starten voraus-

⁶ Der Grunderwerb an die bzw. von der Fa. Siedentopf erfolgt jeweils zu den von GeoInformation Bremen für die einzelnen Flächen ermittelten Verkehrswerte.

sichtlich im April 2005. Sämtliche Baumaßnahmen entsprechen den abgestimmten Kosten- und Terminplänen. Nach derzeitigem Stand kann die Innenstadtanbindung im Oktober 2006 (einschließlich Straßenbahn) fertig gestellt sein.



Abb. 5 Vorarbeiten zur Innenstadtanbindung

2.1.8 Arbeitsplätze und Investitionen

Im Rahmen des o.g. Gutachtens wurde eine Firmenbefragung der Unternehmen in den Teilbereichen II bis V der Hafenvorstadt durchgeführt. Anhand der Befragung und einer Hochrechnung auf die restlichen Betriebe kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass derzeit in dem Untersuchungsbereich rd. 1400 Arbeitsplätze vorhanden sind, wobei der Anteil der Bürobeschäftigten etwa 80 % beträgt⁷.

An privaten Investitionen sind insbesondere der in der Realisierung befindliche Umbau des ehemaligen Eduscho Verwaltungs- und Produktionsgebäudes zum „Neuen Kaffeehof“ zu nennen. Daneben wurden auch kleinere Investitionen getätigt.

⁷ Baasner, Möller & Langwald, aaO. Seite 25

2.2 Europahafen

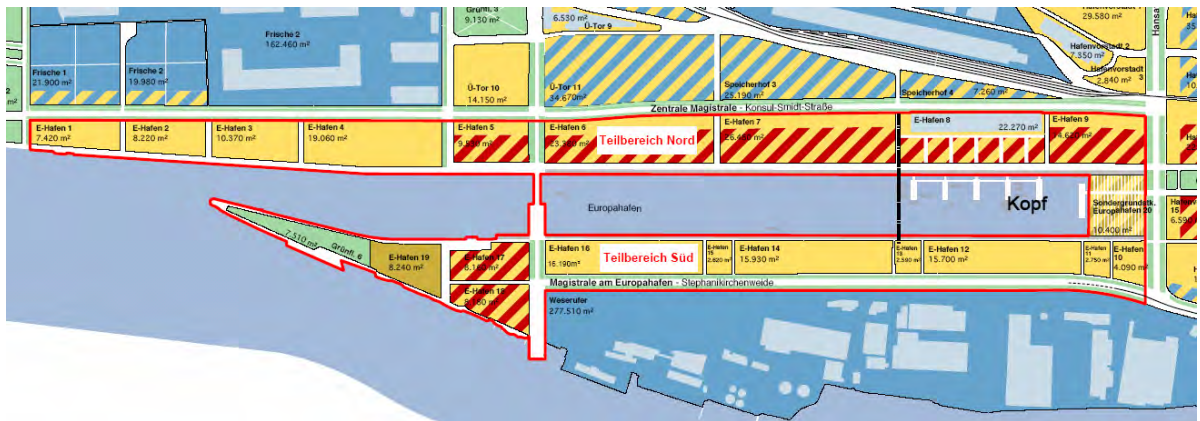


Abb. 6 Europahafen

Der Europahafen gehört neben dem Weserbahnhof zu den besonders attraktiven Flächen in der Überseestadt. Im Rahmen einer Neuordnung sind die derzeit maroden Kajen durch geeignete Maßnahmen zu ertüchtigen, um deren Lebensdauer nachhaltig zu erhöhen. Dabei ist eine Entscheidung, in welcher Form dieses geschieht und wie die Flächen entlang der Kajen gestaltet werden, eine wesentliche Voraussetzung für potentielle Investoren. Nur hierdurch erhalten sie die benötigte Planungssicherheit für ihre Vorhaben.

Zur Entscheidungsvorbereitung wurden bremenports und das Ing.-Büro Inros Lackner mit einer Zustandsuntersuchung und Maßnahmenempfehlung beauftragt. Dabei wurden die Kajen auf der Nord- bzw. der Südseite aufgrund der unterschiedlichen Bauweisen und des unterschiedlichen Unterhaltungszustands gesondert betrachtet.

Nach dem Ergebnis der Gutachter ist entgegen ursprünglichen Annahmen eine sofortige Sanierung der Kajen nicht unbedingt erforderlich⁸. Sie schlagen vielmehr ein stufenweises Vorgehen vor. Als erste Maßnahme sollte zur Entlastung der Kajen die Hafensohle durch eine Vorschüttung aus Sand bis ca. 3,3 m unter mittleres Tide-Niedrigwasser angehoben werden. Zur Kostenreduzierung sollten die erforderlichen Sandmengen aus regelmäßigen Wasserbaumaßnahmen im Bereich der Häfen und der Unterweser bezogen werden.

In einem zweiten Schritt wird die Absenkung der Kajen um ca. 3,3 m empfohlen, um hierdurch eine weitere Entlastung der Spundwände zu erreichen (vgl. Abb. 7 und Abb. 8). Auf der Südseite kann dabei die historische Schwergewichtsmauer als ursprüngliches Kajenbauwerk wieder freigelegt und genutzt werden. Auf der Nordseite wurde die ursprüngliche Mauer bereits bei der ersten Sanierungsmaßnahme zurückgebaut. Hier ist eine verblende Winkelstützmauer vorgesehen.

⁸ Das Ergebnis ist in Kurzform in der Anlage 3 dargestellt.

Die Absenkung der Kajen ist auch städtebaulich von Vorteil, da das Wasser so „erlebbarer“ wird. Derzeit beträgt der Höhenunterschied bei Niedrigwasser ca. 9 m, der durch die Absenkung auf 6 m reduziert werden kann. Im Bereich der Absenkung soll ein ca. 8 m breiter Weg – ähnlich wie bei der Schlachte – entstehen. Diese Absenkung muss jedoch nicht sofort erfolgen, sondern kann - bei laufender Standsicherheitskontrolle - mittel- bis langfristig je nach Besiedlung der Hafenkanten erfolgen.

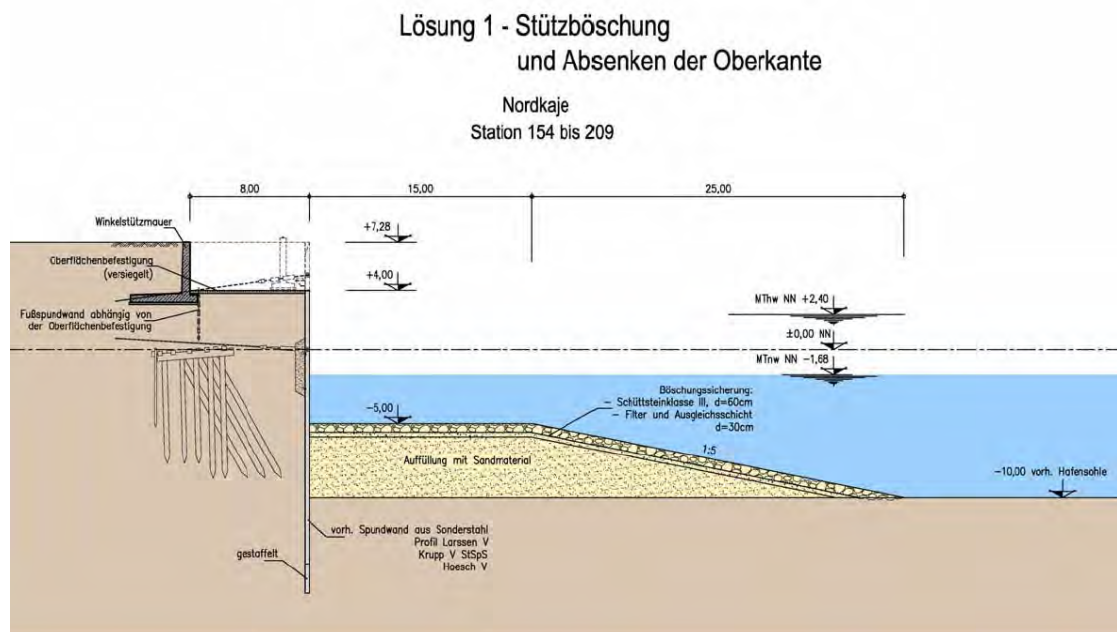


Abb. 7 Nordkaje Europahafen

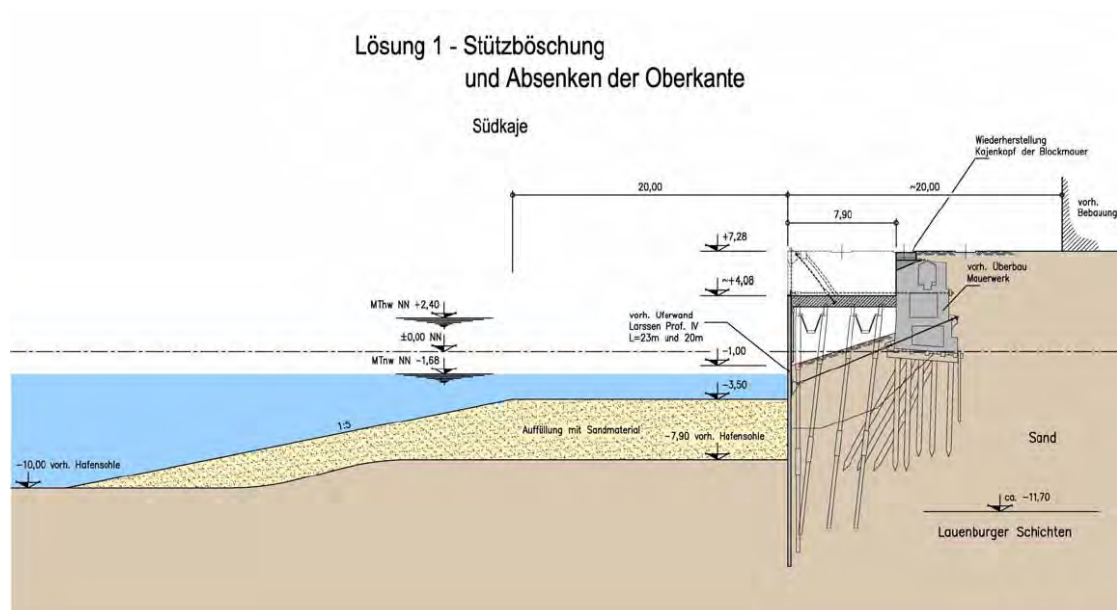


Abb. 8 Südkaie Europahafen

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme einschließlich der Kajenabsenkung, des Abbruchs der Schuppen, der Aufbereitung der Flächen sowie der Herstellung der erforderlichen zusätzlichen Erschließungsanlagen sind in der Tabelle 1 dargestellt. Die Kosten sind danach deutlich geringer als die ursprünglich geschätzten 143,2 Mio. €, die in den bisherigen Kostenberechnungen angegeben waren⁹.

Umbau / Sanierung Europahafen		
	Best Case	Worst Case
Kopf Europahafen	19,18 Mio. €	20,42 Mio. €
Nordseite	27,89 Mio. €	30,36 Mio. €
Südseite	11,53 Mio. €	13,17 Mio. €
Gesamtkosten	58,60 Mio. €	63,95 Mio. €

Tabelle 1: Kosten Umbau Europahafen

Die Nord- und Südseite unterscheiden sich nicht nur durch den Kajenzustand, sondern auch hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit. In diesem Zusammenhang ist auch der Kopfbereich gesondert zu betrachten.

2.2.1 Kopfbereich Europahafen

Dieses Gebiet wird derzeit im Norden geprägt durch den Speicher I¹⁰ und seiner Vorfläche, die RoRo-Anlage direkt vor Kopf und den Schuppen 2 auf der Südseite. Über 90 % der Flächen in diesem Bereich befinden sich im bremischen Eigentum.

Mit dem Bau der Innenstadtanbindung wird der Abriss der RoRo-Anlage erforderlich, so dass die Fläche vor Kopf bereits Mitte 2005 frei wird. Auf der Südseite ist der Schuppen 2 baufällig und soll ebenfalls noch in 2005 abgebrochen werden. Die Flächen um den Hafenkopf stehen damit kurzfristig zur Vermarktung an.

Der im bremischen Eigentum befindliche Speicher I auf der Nordseite weist hingegen eine gute Bausubstanz auf und soll erhalten bleiben. Aufgrund seiner Bauweise eignet er sich auch für eine Umnutzung (Büroflächen oder Wohnungen). In diesem Sinne gibt es bereits Gespräche mit Investoren, die ihr Interesse am Erwerb des Speichers I bekundet haben.

⁹ Vorlage für die Sitzung der Wirtschaftsförderungsausschüsse am 27.03.2003 (Vorlage 024/03 L/S) zum Masterplan.

¹⁰ Der Speicher I ist derzeit nur zu rd. 45 % vermietet.



Abb. 9 Speicher I

Die Nutzungsvorgaben werden sich am Masterplan orientieren, der dort Dienstleistungsflächen und ergänzend Wohnen im Norden vorsieht. Bei einer möglichen Wohnnutzung muss – vor dem Hintergrund der industriellen Nutzung im Bereich Weserufer – das Ergebnis des Lärmschutzgutachtens beachtet werden.

Wie oben dargestellt schlagen die Gutachter eine Vorschüttung und Absenkung der Kajen vor. Mit diesen Vorgaben sollen die Planungsbüros (vgl. 2.1.4) städtebauliche Entwürfe für den Kopfbereich erarbeiten.

2.2.2 Nordseite Europahafen

Prägend sind hier die Schuppen 1 und 3 sowie die Freifläche westlich der Schuppen. Sämtliche Gebäude und Freiflächen sind im Bremischen Eigentum. Die Schuppen sind beide längerfristig vermietet. Für den zweigeschossigen **Schuppen 1** gibt es einen Interessenten, der den Schuppen erwerben und umnutzen möchte. Angedacht sind Loftwohnungen, Büronutzung, und kulturelle Einrichtungen. Derzeit werden das Nutzungskonzept und die Wirtschaftlichkeit des Projektes durch den Investor geprüft. Bei einem negativen Ergebnis soll die Lagernutzung bis auf weiteres fortgesetzt werden.

In der Entwicklungskonzeption wurde seinerzeit angedacht, den **Schuppen 3** kurzfristig abzubrechen, um so in Verlängerung des Überseetors einen Zugang zum Wasser zu schaffen. Allerdings ist der Schuppen bis zum 30.09.2008 vermietet. Darüber hinaus hat der Mieter eine Option, das Mietverhältnis um weitere fünf Jahre bis 30.09.2013 zu verlängern. Eine vorzeitige Kündigung des Mietvertrages wäre nur mit hohen Ablösebeträgen

möglich. Zudem erhält Bremen für den Schuppen eine überdurchschnittlich hohe Miete. Von einem vorzeitigen Abbruch sollte daher abgesehen werden.

Während eine Umnutzung der bebauten Flächen auf der Nordseite daher erst mittel- bis langfristig möglich erscheint, könnte die Freifläche westlich des Schuppens 3 kurzfristig vermarktet werden.

Die im Masterplan vorgesehene Mischung von Dienstleistung und Wohnen hat weiterhin Bestand. Voraussetzung für das Wohnen an dieser Stelle ist ebenfalls eine Verträglichkeit mit den vorhandenen Nutzungen.

2.2.3 Südseite Europahafen

Für die Grundstücke in diesem Bereich läuft noch bis zum 31.12.2017 ein Erbbaurechtsvertrag mit einem Bremer Speditions- und Lagereiunternehmen. Eine vorzeitige Inanspruchnahme ist vor dem Hintergrund der derzeit zur Verfügung stehenden anderweitigen Flächen nicht beabsichtigt.

2.3 Überseetor

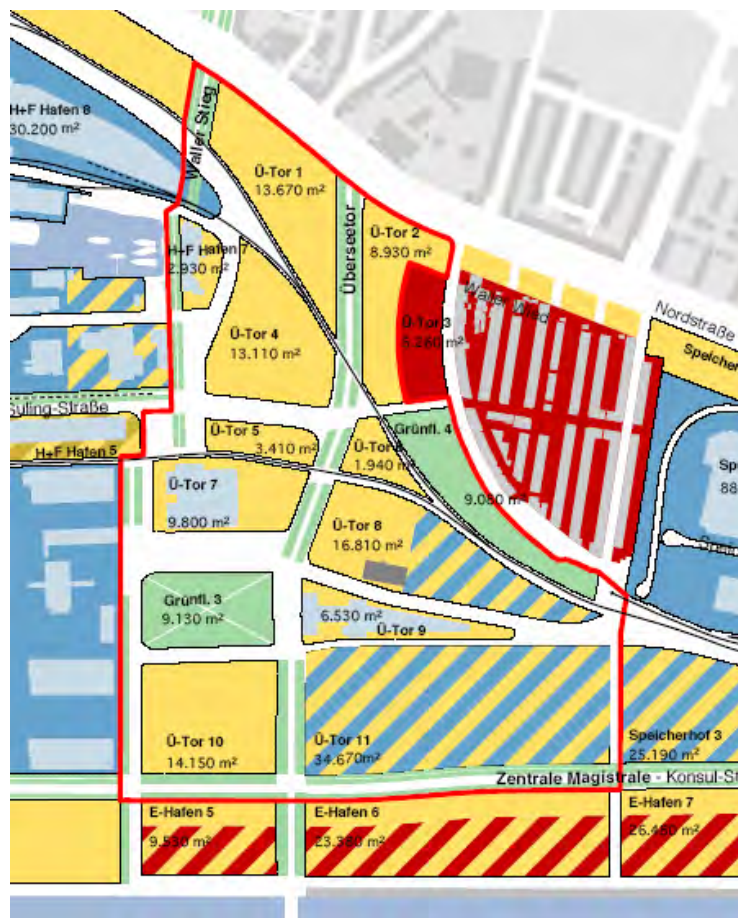


Abb. 10 Überseetor

Die zentrale Fläche innerhalb der Überseestadt, das Überseetor, wurde in der zweiten Jahreshälfte 2004 vollständig fertig gestellt. Insbesondere der Waller Stieg als fußläufige Verbindung des Stadtteils Walle mit dem Europahafen mit seinen Plätzen und der anliegenden historischen Bebauung gibt dem Quartier ein neues Gesicht. Nicht zuletzt wegen der hohen Qualität des öffentlichen Raumes sind gerade in diesem Bereich zahlreiche Ansiedlungen zu verzeichnen. Im einzelnen sind folgende Projekte in der Realisierung bzw. geplant:

- Umbau des Verwaltungsgebäudes II und langfristige Vermietung von wesentlichen Flächen an den Zoll (geplant).
- Um- bzw. Neubau des Hafenhochhauses und des Hafenkopfgebäudes.



Abb. 11 Feuerwache 5 / Zollamt Cuxhavener Straße

- Verkauf der Feuerwache 5 / Zollamt Cuxhavener Straße.
Das Gebäude wurde von einem Unternehmen der Designbranche erworben und soll teils selbst genutzt, teils an weitere Unternehmen aus verwandten Bereichen vermietet werden.
- Umnutzung der ehemaligen Energieleitzentrale und der Staplerhalle als Veranstaltungsort für die Hochschule für Künste und andere, insbesondere kulturelle Bedarfe. (geplant)

Zusammen mit dem Speicher XI und den umgebauten Bachmannspeichern (vgl. 2.4.3) vor Kopf des Holz- und Fabrikenhafens werden von hier weitere Impulse für die Entwicklung

der Überseestadt ausgehen. Vor diesem Hintergrund stehen diese Flächen derzeit auch im Zentrum der Vermarktungsaktivitäten mit Schwerpunkt auf den dort bereits ansässigen Nutzungen regenerative Energien, Design, Gestaltung und Kultur.

Eine Ausnahme hinsichtlich der ansonsten dienstleistungsorientierten Nutzung bilden die Flächen nördlich des Schuppens 3 an der Konsul-Smidt-Straße. Hier sieht der Masterplan eine eher gewerbliche Nutzung vor.¹¹



Abb. 12 Energieleitzentrale

2.4 Holz- und Fabrikenhafen

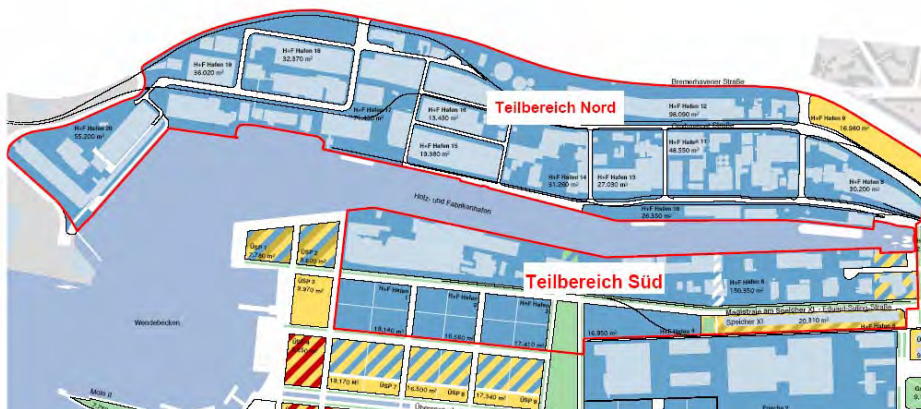


Abb. 13 Holz- und Fabrikenhafen

¹¹ Nach wie vor soll in der Überseestadt ein Cash & Carry-Markt angesiedelt werden. Nach den Planungen der Überseestadt GmbH sind die Flächen westlich des Frischezentrums (vgl. auch 2.5) hierfür vorgesehen. Bei den bisherigen – allerdings erfolglosen - Akquisitionsgesprächen wurde von den angesprochenen Firmen jedoch die Flächen nördlich des Schuppens 3 favorisiert.

Der Holz- und Fabrikenhafen ist im Gegensatz zum zweiten Hafenbecken im Bereich der Überseestadt, dem Europahafen, voll funktionsfähig¹². Die Kajenanlagen wurden teilweise erst Anfang der 90-er Jahre erneuert und können noch langfristig genutzt werden. Das Gebiet ist hinsichtlich der Nutzungen in die Bereiche Nordseite, Südseite und den Hafenkopf zu unterteilen.

2.4.1 Nordseite Holz- und Fabrikenhafen

Die Nordseite zeichnet sich durch eine stabile industrielle Nutzung aus. Vorherrschend sind Unternehmen der Lebens- und Futtermittelindustrie sowie Lagerhaltung. Größere Leerstandsflächen sind nicht zu verzeichnen, vielmehr eine weitere Nachfrage nach Flächen oder Hallen. Das Hauptproblem der ansässigen Unternehmen sind die geplanten Aufwertungsbestrebungen im Bereich der Überseestadt, da sie spürbare Einschränkungen für ihre unternehmerischen Aktivitäten befürchten.

In zahlreichen Gesprächen mit den Firmen vor Ort und mit Hinweis auf die vom Senat im Juni 2000 beschlossene „Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenviertel in Bremen“, die den Unternehmen ausdrücklich eine Bestands- und Entwicklungsgarantie zusichert, konnten die Vorbehalte **nicht** ausgeräumt werden. Bei den zukünftigen Bepflanzungen der benachbarten Flächen sind die berechtigten Interessen dieser Unternehmen zu wahren.

Entsprechend der heutigen Nutzung sieht der Masterplan hier eine industriell-gewerbliche Nutzung vor. Mit Ausnahme der Unterhaltungsmaßnahmen an den öffentlichen Straßen und Anlagen sind dort derzeit keine Aktivitäten geplant.

2.4.2 Südseite Holz- und Fabrikenhafen

Vergleichbar mit der Nordseite sind auch hier überwiegend industriell geprägte Unternehmen vorhanden. Allerdings ist der Firmenbesatz nicht so konstant wie dort. Einige Unternehmen haben gerade auch in der jüngeren Zeit ihren Betrieb aufgegeben und die Flächen verkauft bzw. anderweitig vermietet. Andere Firmen würden vorzugsweise ihren Betrieb auf der Nordseite konzentrieren, wenn ein Flächenerwerb dort möglich wäre. Oftmals scheidet dies an unterschiedlichen Preisvorstellungen der privaten Eigentümer.

Aber auch Betriebserweiterungen sind auf der Südseite zu verzeichnen. Mittelfristig ist in diesem Bereich eher mit Veränderungen des Unternehmensbestands zu rechnen. Aufgrund der Lage am seeschifftiefen Holz- und Fabrikenhafen sollen die Flächen jedoch entsprechend dem Masterplan auch künftig gewerblich-industriell genutzt werden.

¹² Im Jahr 2003 wurden im Holz- und Fabrikenhafen 1,26 Mio. to umgeschlagen (Quelle: www.baw-bremen.de)

Bedingt durch den früheren Verlauf des Zollzauns entlang der Eduard-Suling-Straße, der das Gebiet von den restlichen Flächen abgrenzte, war eine gesonderte interne Erschließung durch die Straße Am Holzhafen erforderlich. Die ohnehin für eine hafengewerbliche Nutzung eher schmale Fläche wurde hierdurch nochmals geteilt. Da die meisten der ansässigen Unternehmen heute beiderseits der Straße Am Holzhafen über Flächen verfügen, ist eine Erschließung ausschließlich über die Eduard-Suling-Straße möglich. Zudem können die Unternehmen die künftig nicht mehr benötigte Straßenfläche erwerben und ihre Grundstücke arrondieren. Allerdings sind hierfür teilweise erhebliche innerbetriebliche Umbauten erforderlich, so dass diese Entwicklung stufenweise erfolgen wird.

Ab Anfang 2005 wird die Eduard-Suling-Straße im Bereich des Speichers XI neu hergestellt und in diesem Zuge auch eine Anbindung der Betriebe von hier aus ermöglicht.

2.4.3 Kopf Holz- und Fabrikenhafen, Speicher XI

Rund um den Kopf des Hafens haben sich in den letzten Jahren Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Zu nennen sind insbesondere die Unternehmen aus dem Bereich der regenerativen Energien in den umgebauten Bachmann-Speichern 16 und 17. Diese Entwicklung soll durch den geplanten Umbau weiterer Bachmann-Speicher fortgesetzt werden.

Ein weiteres vorzeigbares Projekt ist der Umbau des Speichers XI und die Ansiedlung der Hochschule für Künste, des Kulturforums, des Info-Centers der Überseestadt GmbH sowie rd. 24 weiterer Unternehmen in dem Gebäude.

Zusammen mit dem Überseetor und hier vor allem der ehemaligen Feuerwache und der Energieleitzentrale stellt dieser Bereich den Kern für eine zukünftige Umnutzung dar. Inhaltlich sollen die vorhandenen Potentiale regenerative Energien sowie Gestaltung und Design genutzt und gezielt Unternehmen aus diesem Bereich angesiedelt werden (vgl. 2.3).

2.5 Überseepark

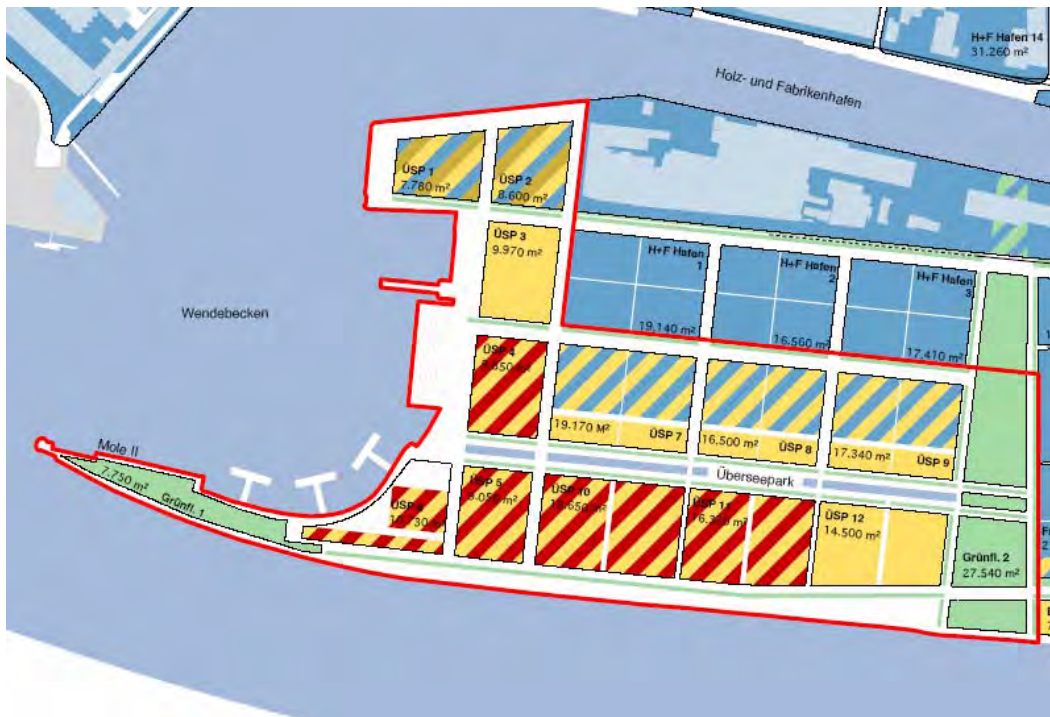


Abb. 14 Überseepark

Prägend für dieses Quartier sind derzeit noch der Schuppenkomplex 18, der Schuppen 17, das Kühlhaus, der Schuppen 19 sowie in der Zwischenzone die Fläche des verfüllten Überseehafens. Mit Ausnahme des Schuppens 17 sind alle Gebäude nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben und sollen kurzfristig abgerissen werden.

Der Masterplan sieht für diesen Bereich entlang der Weser und des Wendebeckens Wohnen und Dienstleistung vor¹³. Die nördliche Teilfläche soll als Abgrenzung zum gewerblich-industriell geprägten Holz- und Fabrikenhafen eine gemischte Nutzung aus Gewerbe und Dienstleistung erhalten.

Für die in der Abb. 15 dargestellten weserseitigen Flächen hat Bremen, vertreten durch das Sondervermögen Überseestadt, einen Anhandgabevertrag mit der Entwicklungsgesellschaft Hafenkante¹⁴ geschlossen. Vertragsgemäß hat die Entwicklungsgesellschaft im Juli 2004 einen aus dem Masterplan entwickelten Quartiersplan (vgl. Abb. 16, Anlage 4) vorgelegt, der derzeit von der Überseestadt GmbH mit den beteiligten Ressorts abgestimmt wird.

¹³ Wohnen ist im Bereich des Wendebeckens nur im südlichen Teil vorgesehen.

¹⁴ In der Entwicklungsgesellschaft sind derzeit vier bremische und zwei außerbremische nationale Investoren zusammengeschlossen, die den Bereich gemeinsam entwickeln wollen.



Abb. 15 Fläche Anhandgabevertrag

Nach erfolgter Abstimmung mit der Verwaltung wird die Quartiersplanung den parlamentarischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Parallel wurden die entsprechenden Schritte zur Änderung des Planungsrechtes eingeleitet. Entsprechend den Regelungen des Anhandgabevertrags soll gleichzeitig mit der Fachplanung begonnen werden, so dass die Wirtschaftsförderungsausschüsse mit der Bereitstellung der erforderlichen Planungsmittel zu befassen sind. Die Planungen sollen innerhalb eines Jahres ab den Gremienbeschlüssen vorliegen. Mit den Erschließungsmaßnahmen wird allerdings erst begonnen, wenn konkrete Bauvorhaben der Investoren im nennenswerten Umfang anstehen.



Abb. 16 Entwicklungskonzept Hafenkante

Sollte es zu einer Umsetzung der Quartiersplanung kommen, so hat neben dem Projekt Innenstadtanbindung und der hiermit einhergehenden Erschließung von Teilen der Hafenvorstadt diese Maßnahme oberste Priorität. Da infolge dessen mittelfristig in der Überseestadt ausreichend Flächen unterschiedlicher Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, sind Vorhaben im Quartier Europahafen demgegenüber zurückzustellen.

2.6 Frischezentrum

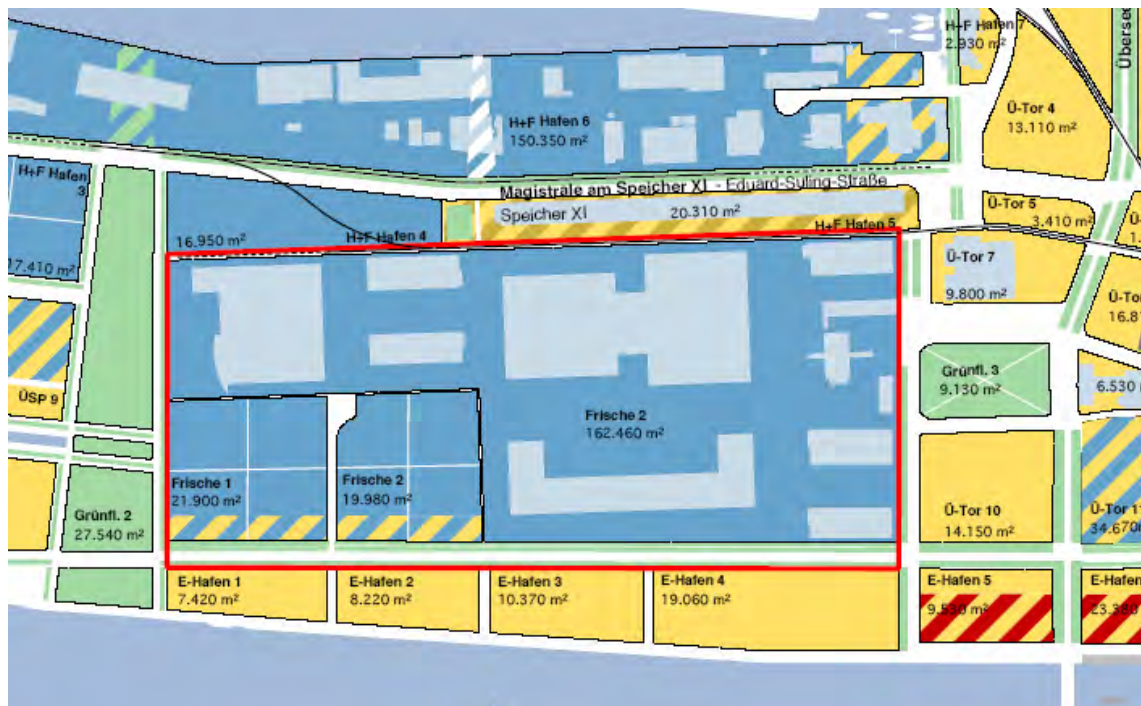


Abb. 17 Frischezentrum

Das Frischezentrum, mit dessen Erschließung als erste konkrete Maßnahme Mitte 1998 durch Verfüllung des Überseehafens begonnen wurde, besteht aus dem Großmarkt-Grundstück der Großmarkt Bremen GmbH (vgl. Abb. 18) sowie zwei weiteren insgesamt ca. 4,2 ha großen Flächen im südwestlichen Bereich. Das gesamte Quartier ist vollständig erschlossen. Der Großmarkt konnte termingerecht am 03.11.2002 seinen Betrieb aufnehmen.



Abb. 18 Großmarkt mit Speicher XI

Für die beiden südwestlich gelegenen Teilflächen sieht der Masterplan eine gewerbliche Nutzung vor, wobei im vorderen Bereich entlang der Konsul-Smidt-Straße eine hochwertigere, d.h. eher eine dienstleistungsorientierte Nutzung wünschenswert wäre. Entsprechend der Zielsetzung für dieses Quartier sollen hier insbesondere Unternehmen aus dem Bereich Lebensmittelproduktion bzw. -handel angesiedelt werden, die – wenn möglich – eine Beziehung zum Großmarkt haben. Eine besondere Priorität hat die Ansiedlung eines Cash & Carry-Marktes.

Trotz intensiver Marketingaktivitäten und zahlreicher Gespräche mit potentiellen Betreibern konnten bislang keine Investoren für diesen Bereich gefunden werden.

2.7 Speicherhof

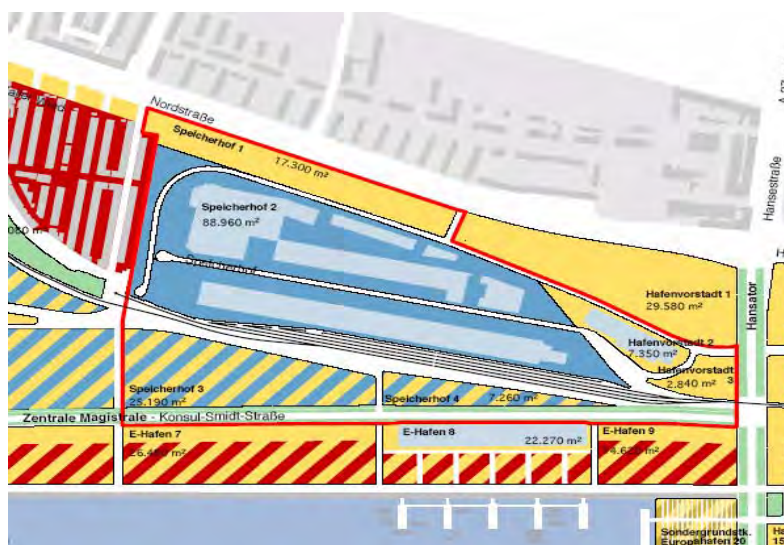


Abb. 19 Speicherhof

Der Speicherhof besteht im Wesentlichen aus den mehrgeschossigen Speichern II und III sowie der Distributionshalle der Fa. Vollers. Der Speicher III ist vollständig und der Speicher II zu rd. 50 % im Erbbaurecht vergeben. Die restlichen Flächen stehen im bremischen Eigentum und werden direkt an derzeit 32 Unternehmen vermietet¹⁵.

Der Speicherhof soll mittelfristig weiterhin entsprechend der heutigen Struktur genutzt werden. Umplanungen stehen erst dann an, wenn sich der Unternehmensbesatz erheblich verändert hat.

Neben dem zentralen Bereich gehören die derzeit noch freien Grundstücke (Speicherhof 3) südlich der Gleisanlagen an der Konsul-Smidt-Straße zum Quartier Speicherhof. Diese Flächen waren zunächst für Erweiterungen der Unternehmen im Speicherhof vorgesehen. Bislang liegen jedoch keine Flächenanfragen von den dortigen Unternehmen vor, so dass über eine andere Nutzung der Flächen nachgedacht werden kann. Entsprechend dem Masterplan wäre dies eine Mischung aus Gewerbe und büroorientierter Dienstleistungsnutzung.

Weitere Erschließungsaktivitäten sind derzeit nicht erforderlich.

2.8 Weserufer



Abb. 20 Weserufer

Die Flächen entlang der Weser werden seit jeher industriell genutzt. Hauptanlieger sind die Firmen Kelloggs, BWG Reimer und Rickmers Reismühle. Alle Unternehmen haben in der letzten Zeit dort investiert und sehen ihre Zukunft an diesem Standort. Die Unternehmen haben aufgrund der anstehenden Neuordnung im Bereich der Hafenvorstadt/Europahafen schriftliche Bestandsgarantien gefordert, die auch gegeben werden sollen.

¹⁵ Die Verwaltung sämtlicher Speicher obliegt im Auftrag Bremens bzw. der Erbbauberechtigten der Speicherbau GmbH.

Entwicklungspotential besteht in diesem Quartier ausschließlich im westlichen Teil durch einen Rückbau der nicht mehr benötigten Gleisflächen. Da diese Flächen jedoch nicht separat erschlossen und genutzt werden können, kommt eine Neuordnung erst langfristig parallel zur Entwicklung des Europahafens Südseite in Frage.

Daher sind in diesem Bereich kurz- oder mittelfristig keine Aktivitäten geplant.

3 Zeit- und Maßnahmenplanung

Im vorherigen Kapitel wurden die einzelnen Quartiere, der jeweilige Erschließungsstand und die noch offenen Maßnahmen beschrieben. Danach ist die Erschließung der Quartiere Frischezentrum und Überseetor bis auf Restarbeiten abgeschlossen. In den Bereichen Weserufer und Speicherhof stehen innerhalb des Planungszeitraumes bis 2020 voraussichtlich keine Maßnahmen an. Bis auf einzelne Anpassungsmaßnahmen gilt dieses auch für die Flächen um den Holz- und Fabrikenhafen. Die Aktivitäten konzentrieren sich damit auf die Quartiere Hafenvorstadt, Überseepark und Europahafen.

Aus diesen Vorgaben sowie dem Bestand an freien, erschlossenen Gewerbeflächen leitet sich die im Folgenden dargestellte Zeit- und Maßnahmenplanung ab. Diese ist im Hinblick auf die vorhandenen Haushaltsmittel jeweils zu überprüfen.

Die Neuordnung des südlich der Hafenbahn gelegenen Teils der **Hafenvorstadt** hat dabei eine hohe Priorität. Hier muss in Folge der Innenstadtanbindung eine neue innere Erschließung hergestellt werden, um die vorhandenen Unternehmen wieder anzubinden und die freien, hochwertigen Flächen vermarkten zu können. Die Arbeiten sollen zum Teil parallel zum Bau der Innenstadtanbindung durchgeführt werden und voraussichtlich im Jahr 2008 abgeschlossen sein. Für die Maßnahmen sind rd. 24,7 Mio. € (brutto) veranschlagt. Durch die Maßnahmen können rd. 15 ha zusätzliche Gewerbe- und Dienstleistungsflächen zur Verfügung gestellt werden.

Für die **südlichen Flächen** des **Überseeparks** besteht ein Anhandgabevertrag mit der Entwicklungsgesellschaft Hafenkante (vgl. 2.5). Der Beginn der Erschließungsmaßnahmen für diese Flächen ist insbesondere von der Planreife des in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes, der Fertigstellung der Erschließungsplanung und von konkreten Investitionsvorhaben der Investoren abhängig. Nach derzeitigem Stand kann frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2006 mit den Erschließungsmaßnahmen begonnen werden, wobei eine abschnittsweise Realisierung vorgesehen ist. Insgesamt sind für die Maßnahmen rd. 23,4 Mio. € (brutto) vorgesehen, durch die rd. 9 ha neue Flächen neu erschlossen werden können.

Die **nördlichen Flächen** des **Überseeparks** sollen in Abhängigkeit von der Flächennachfrage erschlossen werden. Die Kosten werden auf rd. 21,6 Mio. € veranschlagt, mit denen rd. 7 ha zusätzlich erschlossen werden können. Der Baubeginn ist nach heutiger Planung für das Jahr 2014 vorgesehen.

Die Flächen um den **Europahafen** sollen entsprechend der Nachfrage hergerichtet werden. Nach derzeitigem Stand sollen dabei zunächst die Flächen um den Hafenkopf, die mit der Innenstadtanbindung frei geräumt werden, aufbereitet werden. Bedarfsgerecht folgen die Flächen auf der Europahafen-Nord- und Südseite. Mit der Neuordnung der Flächen auf der Südseite wird voraussichtlich nicht mehr vor 2020 begonnen. Unabhängig von der Flächenaufbereitung ist eine Vorschüttung vor den Kajen erforderlich, die zu deren Stützung im gesamten Bereich eingebracht werden muss. Für den Kopfbereich werden Kosten in Höhe von 19,2 Mio. € bei rd. 7 ha zusätzlichen Flächen und für den Nordbereich 27,9 Mio. € bei rd. 8 ha zusätzlichen Flächen erforderlich. Auf Grundlage der Gespräche mit den derzeit vorstelligen Investoren soll mit den Maßnahmen im Jahr 2007 für den Kopfbereich begonnen werden. Aufgrund fehlender Erkenntnisse wurden die Mittel für die Nordseite ab 2012 eingeplant. Die Neuordnung der Südseite (11,5 Mio. €; 7,7 ha) ist frühestens ab 2017 vorgesehen.

Die in der Tabelle 2 genannten Zahlen sind – bis auf zwei nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – auch Grundlage für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Prognos AG¹⁶. Die „Übergeordneten Maßnahmen“ beinhalten auch Kosten für die Verlagerung der Großmarkt Bremen GmbH in Höhe von 13,75 Mio. € sowie einmalige Kosten für die Gebäudeinstandsetzung (5,15 Mio. €). Beide Positionen sind ganz bzw. teilweise aus dem Sondervermögen finanziert worden und somit in der Finanzierungsrechnung aufzuführen. Die Verlagerung des Großmarktes ist inhaltlich jedoch nicht Bestandteil des Sondervermögens Überseestadt und damit bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung unberücksichtigt geblieben. Ebenso wurde die Grundinstandsetzung der Gebäude nicht berücksichtigt, da diese auch ohne eine Neuordnung angefallen wäre. Abzüglich dieser Beträge reduziert sich die Gesamtsumme von 340,8 Mio. € auf die von Prognos angesetzten Kosten in Höhe von 321,9 Mio. €.

¹⁶ Es wurden hier die Erschließungskosten aus dem Best Case Szenarios verwandt, da es Bestreben der Überseestadt GmbH ist, diese Zahlen einzuhalten bzw. noch zu unterschreiten

Maßnahme	bis 31.12.04	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011- 2015	2016- 2020	Summe
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Bewilligte Maßnahmen	97,8	33,3	36,2	13,4	1,2	0,2	0,0	0,0	0,0	182,2
Übergeordnete Maßnahmen (incl. Unterhaltung)	24,7	3,3	3,5	3,3	0,2	0,2				35,3
Rückbau Überseehafen	39,2	2,0	6,6	4,7	1,0					53,4
Neuordnung Hafenbahn	3,5	0,9	1,2							5,6
Innenstadtanbindung	3,9	17,0	20,4	2,7						44,0
Hansator	7,5	1,5	0,1							9,2
Überseetor	11,3	6,1	3,0	1,4						21,8
Frischezentrum	5,9	0,4	0,1							6,4
Hafenvorstadt	1,2	0,5		0,8						2,5
Europahafen		0,0								0,0
Holz- und Fabrikenhafen	0,6	1,5	1,3	0,6						4,0
Neue Maßnahmen	0,0	3,5	12,8	22,7	23,3	10,5	7,2	41,7	36,9	158,6
Übergeordnete Maßnahmen			1,8	1,8	1,8	2,3	2,2	11,3	9,1	30,3
Hafenvorstadt			6,0	8,9	5,0	2,3				22,2
Überseepark -Süd-		3,5	5,0	7,0	7,0	0,9				23,4
Überseepark -Nord-								12,0	9,6	21,6
Europahafen				5,0	9,5	5,0	5,0	15,9	18,2	58,6
Holz- und Fabrikenhafen								2,5		2,5
Gesamt	97,8	36,8	49,0	36,1	24,5	10,7	7,2	41,7	36,9	340,8

Tabelle 2 Zeit- Maßnahmenplan

4 Eckdaten zur Überseestadt

Die im Folgenden dargestellten Eckdaten geben einen wichtigen Überblick über die bisherige und künftige Entwicklung der Überseestadt bezüglich der Arbeitsplätze, der privaten Investitionen, der erschlossenen und vermarkteten Flächen sowie den Finanzierungsbedarf.

4.1 Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Überseestadt

Die Prognosen zu den Arbeitsplatzzahlen und Investitionen wurden der von Prognos erstellten „Stadtwirtschaftlichen Bewertung des Masterplans und der bisherigen Entwicklung in der Überseestadt Bremen“ entnommen¹⁷.

Das von Prognos eingesetzte Modell liefert im Sinne der Aufgabenstellung die stadtwirtschaftliche Bewertung des Masterplans. Mit Hilfe von verschiedenen auf plausiblen Datengrundlagen basierenden Szenarien wird ein Korridor für die mögliche Entwicklung der Überseestadt im Betrachtungszeitraum bis 2025 aufgezeigt. Eine Machbarkeitsanalyse wurde hingegen nicht vorgenommen.

Es wurden insgesamt vier regionalwirtschaftliche Szenarien unterschieden (vgl. auch Tabelle 3). In einem Worst Case und einem Best Case Szenario werden zunächst die Varianten mit einer Sofortbesiedlung untersucht, um eine weitestgehende Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Modellberechnungen des Jahres 2000 zu gewährleisten.

¹⁷ Die Kurzfassung der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist Anlage 5 beigefügt.

Daneben wurden die – wahrscheinlicheren – Varianten mit einer zeitlichen Verzögerung zwischen der Erschließung und der vollständigen Besiedlung berechnet. Im Worst Case Szenario wurde hier ein Time-lag von 12 Jahren, im Best Case von 5 Jahren unterstellt.

Modell	Variante	Time-lag der Besiedlung nach Erschließung	Abkürzung
Bisheriges Modell Sofortbesiedelung (zur Vergleichbarkeit)	Best Case	0 Jahre	s-b
	Worst Case	0 Jahre	s-w
Neues Modell	Best Case	5 Jahre	t-b
	Worst Case	12 Jahre	t-w

Tabelle 3 Szenarien der Wirtschaftlichkeitsberechnung

Den Berechnungen zufolge wird aus den öffentlichen Investitionen zwischen rd. 229 Mio. € und rd. 260 Mio. € (nach Abzinsung) eine zusätzliche Bruttowertschöpfung in Höhe von 4,65 Mrd. € (t-w) bis 12,21 Mrd. € (s-b) generiert. Insgesamt besteht für das Areal der Überseestadt im Jahr 2025 ein Potenzial von rd. 11.800 (t-w) bis 16.000 (s-b und t-b) gesicherten und neu entstehenden Arbeitsplätzen. Die fiskalische Bilanzierung (ohne Finanzierungskosten für die öffentlichen Investitionen) aller sich aus dieser Entwicklung ergebenden Effekte über den Betrachtungszeitraum bis 2025 ergibt deutlich positive Ergebnisse in den Best Case Szenarien. Selbst in den ungünstigeren Annahmen der Worst Case Szenarien wird eine positive Bilanz bis zum Jahr 2025 erreicht. Die fiskalischen Effekte aus der Bilanzierung variieren in den vier Szenarien zwischen 37,2 Mio. € und 557,2 Mio. € vor Länderfinanzausgleich.

Unter Einbeziehung der Finanzierungskosten für die öffentlichen Investitionen verschiebt sich der Zeitpunkt der positiven Bilanz nach hinten. So tritt ein „Payback-Effekt“ durch positive fiskalische Effekte im Best Case mit Time-lag ab dem Jahr 2015 ein. Auch im Worst Case mit Time-lag sind per saldo positive fiskalische Effekte zu verzeichnen. Allerdings tritt hier eine Amortisation, bedingt durch die gegenüber den öffentlichen Investitionen um bis zu 12 Jahre verzögert eintretenden fiskalischen Effekte, erst weit nach 2025 ein.¹⁸

¹⁸ Das Modell wurde für die Betrachtung der Fiskalischen Effektivität des Worst Case Time-lag bis 2045 verlängert. Selbst 2045 sind, bedingt durch die der relativ geringen Effekte (Privatinvestitionen, Beschäftigung, Bruttowertschöpfung) auf der einen und hohen Zinseszinsbelastungen auf der anderen Seite, die Kosten höher als die Erlöse.

In einer ersten Einordnung - soweit zum gegenwärtigen Zeitpunkt möglich - dürften die Ergebnisse sich tendenziell zwischen den beiden Time-lag Szenarien bewegen. Diese spannen einen realistisch erscheinenden Korridor der möglichen Entwicklung der Überseestadt auf. Betrachtet man die in den vergangenen zwei Jahren bereits erreichten Vermarktungserfolge, erscheint eine Entwicklung des gesamten Hafenreviers entsprechend dem Worst Case Time-lag Szenario eher unwahrscheinlich. Trotzdem werden einige Bereiche, bspw. am Europahafen, schwerer zu vermarkten sein als zum Beispiel die Hafenvorstadt oder die nordöstlichen Bereiche des Überseetors. Insgesamt dürfte deshalb eine Entwicklung in der Mitte der beiden Time-lag Szenarien realistisch sein. Dies resultiert aus den sehr vorsichtigen Annahmen des Worst Case Szenarios sowie aus der Tatsache, dass erhebliche Verzögerungen in der Vermarktung der Flächen berücksichtigt sind. Doch selbst das Best-Case-Szenario (mit Time-lag) ist nicht unrealistisch. Auch die hier angenommenen Effekte sind - im Vergleich mit anderen Gewerbeflächen Bremens - durchaus erreichbar. Schließlich sind auch hier jeweils bis zu 5-jährige Fristen bis zur vollständigen Realisierung der direkten, indirekten und induzierten regionalwirtschaftlichen Effekte eingerechnet. Demnach zeigt das Best Case Szenario mit Time-lag u.E. die Potenziale einer „optimalen“ Entwicklung des Areal.

Hinsichtlich der negativen fiskalischen Bilanz im Worst Case Time-lag Szenario ist anzumerken, dass diese nur die Zeit bis zum Jahr 2025 berücksichtigen. Die Umstrukturierung und Aufwertung des Areal im Sinne der Entwicklungskonzeption wird in den ausstehenden 20 Jahren des Betrachtungszeitraums kaum abgeschlossen sein, d.h. auch nach 2025 wird die Entwicklung weitergehen - dann auf Basis der durch den Masterplan geschaffenen „Fundamente“. Eine Erfolgsbewertung des Masterplans dürfte - insbesondere vor dem Hintergrund der Bedeutung der Entwicklung der Überseestadt für die Stadt Bremen - im Jahr 2025 nicht enden.

Als wesentliche Steuerungsgröße für die regionalwirtschaftlichen Effekte und die fiskalische Bilanz identifiziert das Bewertungsmodell die Fristen, in denen die Flächen nach Baureifmachung und Erschließung vermarktet werden können. Mit einer zeitlichen Differenzierung des Nutzungsszenarios wurde den unterschiedlichen Vermarktungschancen der Quartiere und Teilflächen bereits Rechnung getragen. Tatsächliche Ansiedlungserfolge und konjunkturelle Schwankungen können in der vorliegenden modellbasierten Mikrobetrachtung der Berechnung nicht antizipiert werden. Schnelle Ansiedlungserfolge können die regionalwirtschaftlichen Effekte im Vergleich zu eher verhalteneren Investitionsimpulsen aus der privaten Wirtschaft nachhaltig erhöhen. Insbesondere der Beschäftigungseffekt, d.h. die frühzeitige Neuschaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen aus der Bereitstellung vermarktbarer Flächen, trägt über kumulative Wirkungen zur positiven Bilanz bei.

4.2 Arbeitsplätze

Im Rahmen der Fortschreibung der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Überseestadt wurde von der beauftragten Prognos AG zum einen eine Bestandserhebung bei den Unternehmen hinsichtlich der vorhandenen Arbeitsplätze durchgeführt (Stand Ende 2003). Zum anderen wurden die mit einer Besiedlung erreichbaren Arbeitsplatzpotentiale ermittelt. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 4 dargestellt. Die ermittelten Daten bilden darüber hinaus eine wesentliche Grundlage für die Fortschreibung der Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Projekt Überseestadt durch die Prognos AG (Anlage 5). Im Bereich der Hafenvorstadt wurden die Daten durch das Büro Baasner, Möller & Langwald ebenfalls mittels Firmenbefragung erhoben.

Arbeitsplätze Bestand und Potentiale			
Quartier	Bestand	vorhandenes Potential min.	vorhandenes Potential max.
Hafenvorstadt	1.400	1.860	3.248
Europahafen	10	1.315	2.447
Überseetor	1.291	814	1.374
Holz- u. Fabrikenhafen	2.450	310	514
Überseepark	0	967	1.662
Frischezentrum	600	124	208
Speicherhof	280	206	373
Weserufer	936	0	0
Summe Arbeitsplätze	6.967	5.596	9.826

Tabelle 4: Arbeitsplätze Bestand und Prognose¹⁹

Nach diesen Erhebungen existierten Ende 2003 rd. 6.960 Arbeitsplätze in der Überseestadt. Damit ist gegenüber der ersten Erhebung im Rahmen der Erstellung der Entwicklungskonzeption²⁰ (6.300 Arbeitsplätze Stand 1999) eine Zunahme von 630 Arbeitsplätzen zu verzeichnen. Die zusätzlichen Arbeitsplätze sind insbesondere im Bereich des Frischezentrums entstanden. Dass dieses Ergebnis nicht höher ausfällt, ist auf die Verlagerung der Zentrale der Bremer Lagerhaus AG in die Innenstadt zurückzuführen.

¹⁹ Prognos AG, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Überseestadt

²⁰ Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen, Senator für Bau und Umwelt, Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen, Oktober 2000, Seite 12

Auf Grundlage des Masterplans wurde von Prognos das Arbeitsplatzpotenzial ermittelt. Danach können bis 2025 zwischen rd. 5.600 bis 9.800 Arbeitsplätzen in der Überseestadt zusätzlich entstehen. Damit werden die in der Entwicklungskonzeption unterstellten 16.000 möglichen Arbeitsplätze²¹ - unter Berücksichtigung eines kleinen Zeitverzuges - bis 2020 bestätigt.

Neben der Bestandserhebung wurden durch die Überseestadt GmbH die Arbeitsplatzeffekte seit Gründung der Überseestadt erfasst (Tabelle 5). Unterschieden wurde dabei zwischen Arbeitsplätzen, die im Zusammenhang mit Flächenvergaben entstanden sind oder gesichert wurden und solchen, die unabhängig hiervon entstanden sind. Dabei können die durch Flächenvergaben induzierten neuen Arbeitsplätze recht konkret erfasst werden. Anders sieht es bei den unabhängig von den Flächenvergaben geschaffenen Arbeitsplätzen aus. Diese sind nur sehr unvollständig bekannt. Bei der Interpretation der Statistik ist dies zu berücksichtigen.

Gesichert und geschaffene Arbeitsplätze				
Quartier	durch Flächenvergaben ausgelöst		unabhängig von Flächenvergaben ausgelöst	
	neue Arbeitsplätze	gesicherte Arbeitsplätze	neue Arbeitsplätze	gesicherte Arbeitsplätze
Hafenvorstadt	4	46	25	215
Europahafen	0	0	0	0
Überseetor Hafenhochhaus	51	550	0	0
Holz- u. Fabrikenhafen	30	300	18	162
Überseepark	0	0	0	0
Frischezentrum	0	600	0	0
Speicherhof	0	0	0	0
Weserufer	0	0	0	703
Summe Arbeitsplätze	85	1.496	43	1.080

Tabelle 5 Neue und gesicherte Arbeitsplätze

- **Durch Flächenvergaben ausgelöst**

Insgesamt planen die Unternehmen durch den Erwerb der Grundstücke ca. 85 Arbeitsplätze neu zu schaffen und ca. 1.496 Arbeitsplätze zu sichern. Die neuen Arbeitsplätze beruhen vor allem auf der Vermarktung des Hafenhochhauses und der Umnutzung des

²¹ Entwicklungskonzeption aaO., Seite 45

Speichers XI. Diese beiden Projekte - und zusätzlich der Großmarkt - sind auch für die Sicherung des Großteils der vorhandenen Arbeitsplätze maßgebend.

- **Unabhängig von Flächenvergaben ausgelöst**

In Teilbereichen konnten bislang freie private Flächen vermarktet werden. Daneben haben insbesondere die Unternehmen im Holz- und Fabrikenhafen sowie am Weserufer in zusätzliche Geschäftsfelder investiert. Insgesamt konnten hierdurch ca. 43 Arbeitsplätze neu geschaffen und ca. 1.080 gesichert werden.

4.3 Private Investitionen

In gleicher Art und Weise wie die Erhebung der Arbeitsplatzzahlen erfolgte die Ermittlung der privaten Investitionen. Die Ergebnisse sind der Tabelle 6 zu entnehmen.

Private Investitionen in Mio. €					
Quartier	durch Flächenvergaben ausgelöst	unabhängig von Flächenvergaben getätigt	Gesamtsumme getätigter Investitionen	vorhandenes Potential min.	vorhandenes Potential max.
Hafenvorstadt	0,1	8,6	8,6	119,6	292,3
Europahafen			0,0	84,5	220,2
Überseetor	15,5	25,0	40,5	52,3	123,7
Holz- u. Fabrikenhafen	5,6	14,3	19,9	119,9	46,3
Überseepark			0,0	62,2	149,6
Frischezentrum	45,0		45,0	8,0	18,7
Speicherhof			0,0	13,2	33,6
Weserufer		14,6	14,6	0,0	0,0
Summe Investitionen	66,1	62,5	128,6	359,8	884,3

Tabelle 6 Private Investitionen

- **Aktuelle Investitionen**

Wie auch bei den Arbeitsplätzen sind die Investitionen zum einen unmittelbare Folge von Flächenvergaben durch die Überseestadt GmbH bzw. die Bremer Gewerbeflächen-Gesellschaft mbH. Weitere Unternehmen haben - nicht zuletzt auch aufgrund der Aufbruchstimmung in der Überseestadt - unabhängig von Ankäufen neue Investitionen in ihren Betrieben getätigt.

Speziell in den Quartieren Überseedorf, Holz- und Fabrikenhafen und im Frischezentrum konnten **durch Flächenvergaben** private Investitionen in einer Höhe von ca. 66 Mio. € **ausgelöst** werden. Davon hatte der Großmarkt mit 45 Mio. € einen erheblichen Anteil. Besonders erfreulich sind jedoch die privaten Investitionen, die durch den Verkauf bremischer Gebäude wie dem Speicher XI, dem Hafenhochhaus und der alten Feuerwache ausgelöst wurden bzw. noch anstehen. Diese privaten Ausgaben tragen dazu bei, dass historische und wichtige Hafengebäude saniert werden und damit das unverwechselbare Bild der Überseestadt erhalten bleibt. Damit sind notwendige Entwicklungskernpunkte geschaffen.

In den Quartieren Hafenvorstadt, Europahafen, Überseepark, Speicherhof und Weserufer sind bislang dagegen keine oder nur sehr geringe private Investitionen getätigt worden. Aufgrund der besonderen Situationen in den jeweiligen Quartieren – entweder sind sie schon vollständig bebaut und genutzt (siehe Weserufer) oder die Erschließungslage lässt noch keinen Verkauf zu (siehe Überseepark) – ist diese Tatsache allerdings verständlich.

Bezüglich der **unabhängig von Flächenvergaben getätigten Investitionen** konnten naturgemäß nur die der Überseestadt GmbH bekannten erfasst werden. Es ist zu erwarten, dass darüber hinaus weitere nennenswerte Investitionen von Firmen vorgenommen worden sind. Insofern wird hier nur ein Teilergebnis wiedergegeben.

In den bebauten und heute schon genutzten Quartieren Hafenvorstadt, Holz- und Fabrikenhafen sowie Weserufer sind private Investitionen in einer Höhe von ca. 37,5 Mio. € vorgenommen worden bzw. fest eingeplant. Vor allem die Unternehmensausgaben in den hafensorientierten, gewerblich-industriell geprägten Quartieren sind hier mit einer Summe von fast 30 Mio. € zu nennen. Dieser Umstand zeigt sehr deutlich, dass die vorhandenen Unternehmen am Standort Überseestadt festhalten, hier Arbeitsplätze und Steueraufkommen sichern und so zur positiven Entwicklung beitragen. Damit dieser Prozess fortgesetzt werden kann, benötigen die Betriebe eine Planungssicherheit für die Zukunft.

- **Investitionspotential**

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung wurde von Prognos auch das Potential der privaten Investitionen ermittelt (vgl. Tabelle 4). Nach dieser Berechnung ist im schlechtesten Fall mit mindestens rd. 360 Mio. € und bei einem optimalen Verlauf mit rd. 884 Mio. € an privaten Investitionen zu rechnen. Nicht in diesen Zahlen sind die Investitionen für den Grunderwerb (35 – 60 Mio. €) sowie die Folgeinvestitionen (264 – 912 Mio. €) enthalten.

4.4 Erschließungsstand

Das durch das Ortsgesetz vom 19.12.2002²² gegründete Sondervermögen Überseestadt hat eine Gesamtfläche von rd. 288 ha brutto²³ (vgl. Tabelle 7). Nach Abzug von rd. 70,5 ha Verkehrs- und Grünflächen (Planungsstand September 2004) ergibt sich eine Nettogewerbefläche von 217,5 ha. Unter Berücksichtigung der Bestandsflächen insbesondere in den Bereichen Holz- und Fabrikenhafen, Weserufer, Speicherhof und Hafenvorstadt (rd. 118,3 ha) besteht ein Potential an neu zu entwickelnden Flächen von rd. 99,2 ha. Davon wurden im Berichtszeitraum bereits 36,6 ha erschlossen (vgl. Tabelle 5). Die Flächenangaben beruhen weitgehend auf dem Masterplan und werden mit einer Fortschreibung der Planung angepasst.

Quartier	Nettofläche insg.	Erhaltungswürdiger Bestand	Erschließung/ Neuordnung	davon bereits erschlossen
	ha	ha	ha	ha
Hafenvorstadt	30,0	14,7	15,3	0,3
Europahafen	23,7	0,9	22,8	2,6
Überseetor	12,8	1,5	11,3	10,4
Holz- u. Fabrikenhafen	72,2	65,3	6,9	0,4
Überseepark	15,8	0,0	15,8	0,0
Frischezentrum	20,4	0,0	20,4	20,4
Speicherhof	14,9	10,7	4,2	2,5
Weserufer	27,7	25,2	2,5	0,0
Gesamtflächen netto	217,5	118,3	99,2	36,6
Verkehrs- und Grünflächen	70,5			
Bruttofläche	288,0			

Tabelle 7 Erschlossene Flächen

4.5 Flächenvergaben

Insgesamt standen im Berichtszeitraum 39,8 ha vermarktbarer Fläche zur Verfügung (vgl. Tabelle 8). Davon sind 16,2 ha im Frischezentrum veräußert worden. Im Bereich des Holz- und Fabrikenhafens waren dies 2,9 ha und im Überseetor 1,5 ha. Die erschlossenen Flächen im Speicherhof wurden auf Wunsch der dort bereits ansässigen Firmen bis zum

²² Datum der Bekanntmachung

²³ ohne Wasserfläche

31.12.2004 für deren Erweiterungsabsichten reserviert. Zu einer Vermarktung ist es jedoch bisher nicht gekommen.

Eine Vermarktung der erschlossenen Flächen am Europahafen gestaltet sich aufgrund bisher ausstehender Entscheidungen über den städtebaulichen Umgang mit der Kaje sowie der fehlender Kenntnis über die Entwicklung der Nachbarflächen problematisch, da für potentielle Interessenten hierdurch noch erhebliche Unsicherheiten bestanden.

Quartier	bis zum 30.09.2004 erschlossene Flächen	freie bremische Flächen im Altbestand	Summe vermarkt- barer Flächen ab 2001	davon bereits vermarkt- tet	Bestand an freien Flächen
	ha	ha	ha	ha	ha
Hafenvorstadt	0,3		0,3		0,3
Europahafen	2,6		2,6		2,6
Überseetor	10,4		10,4	1,5	8,9
Holz- u. Fabrikenhafen	0,4	3,2	3,6	2,9	0,7
Überseepark	0,0		0,0		0,0
Frischezentrum	20,4		20,4	16,2	4,2
Speicherhof	2,5		2,5		2,5
Weserufer	0,0		0,0		0,0
Summen	36,6	3,2	39,8	20,6	19,2

Tabelle 8 Vergebene Flächen

4.6 Finanzstatus

Die folgende Tabelle 9 gibt einen Überblick über die nach dem derzeitigen Planungsstand zu erwartenden Kosten für die Neuordnung der Überseestadt. Es wurde zwischen den quartiersübergreifenden Maßnahmen und den Neuordnungskosten der einzelnen Quartiere unterschieden. Eine Sonderstellung unter den quartiersübergreifenden Maßnahmen nehmen die „Übergeordneten Maßnahmen“ ein, die eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen enthalten, die keinem speziellen Projekt zuzuordnen sind. Insbesondere sind hier die Beteiligung des Sondervermögens an der Verlagerung des Großmarktes, die Finanzierung des Umbaus des Speichers XI, die Grundlagenplanungen und Gutachten sowie die Aufwendungen für die BIG, BGG und Überseestadt GmbH²⁴ zu nennen.

²⁴ Für die Verwaltung des Sondervermögens und der Liegenschaften, der Betreuung der Unternehmen, das Marketing sowie die Durchführung der Neuordnungsmaßnahmen.

	Maßnahmen	Schätzung Gesamtkosten T€	Gesamtbewilligung T€	Ausgaben bis 31.12.2004 T€	Restbedarf T€
		1	2	3	4 (=1-2)
1.	Quartierübergreifende Maßnahmen	175.891	145.749	77.479	30.143
	Übergeordnete Maßnahmen	63.657	33.515	23.324	30.142
	Rückbau Überseehafen	53.448	53.448	39.198	
	Neuordnung Hafenbahn	5.598	5.598	3.479	
	Innenstadtanbindung	44.000	44.000	3.942	
	Umbau Hansator / Konsul-Smidt-Straße	9.189	9.189	7.536	0
2.	Neuordnung der Quartiere	163.117	34.694	18.984	128.423
	Hafenvorstadt	24.729	2.502	1.206	22.227
	Europahafen	58.640	21		58.619
	Überseetor	21.838	21.756	11.303	82
	Holz- und Fabrikenhafen	6.500	4.005	591	2.495
	Überseepark	45.000			45.000
	Frischezentrum	6.410	6.410	5.884	
	Speicherhof				
	Weserufer				
3.	Zuschuss/Überschuss Unterhaltung	1.780	1.780	1.405	-0
	Summe	340.788	182.223	97.868	158.565

Tabelle 9 Finanzstatus²⁵

Für alle Maßnahmen wurden die geschätzten Gesamtkosten (Stand 31.12.2004), die insgesamt bewilligten Mittel²⁶ sowie der sich hieraus ergebende Restbedarf aufgezeigt. Die Spalte Gesamtbewilligung enthält alle Mittelbereitstellungen durch die Wirtschaftsförderungsausschüsse ab dem Jahr 1998. Während die ersten Maßnahmen durch das Hansestadt Bremische Hafenamt – Bezirk Bremen – durchgeführt wurden, ging mit der Gründung des Sondervermögens Überseestadt und der Überseestadt GmbH zum 01.01.2001 die Projektverantwortung und –abwicklung ab diesem Datum auf die Bremer Investitionsgesellschaft mbH und deren Tochterunternehmen über. Die Mittelherkunft und die Mittelverwendung sind zusammengefasst in der Tabelle 10 dargestellt.

²⁵ Für das Jahr 2004 liegt bislang noch kein Abschluss vor, so dass sich die Ausgaben bis 31.12.2004 noch ändern können.

²⁶ In der Spalte „Gesamtbewilligung“ wurde die für die nächste Sitzung der Wirtschaftsförderungsausschüsse vorgesehene Beschlussfassung über die Grundinstandsetzung der Gebäude bereits berücksichtigt.

Mittelherkunft	Mittelverwendung		
	Investitionen	Zinsen	Gesamt
	T€	T€	T€
BKF Refinanzierung	131.804	18.783	150.587
davon ISP-Häfen rechts der Weser (BKF)	117.760	18.783	136.543
davon Grundstückserlöse	14.044	0	14.044
ISP-Häfen rechts der Weser (bar)	6.691		6.691
ISP-Verkehr (BKF)	28.386	1.788	30.175
ISP-Verkehr (bar)	14.591		14.591
GVFG-Mittel	750		750
Summe	182.223	20.571	202.794

Tabelle 10 Mittelherkunft

Die Finanzierung der bislang bewilligten Mittel für das Sondervermögen Überseestadt erfolgt aus dem ISP bzw. Anschlussinvestitionsprogramm (AIP) Schwerpunkt „Häfen rechts der Weser“ sowie ISP/AIP-Schwerpunkt Verkehr und aus den Grundstückserlösen. Anlage 6 enthält für den Bereich ISP/AIP-Schwerpunkt „Häfen rechts der Weser“ eine Übersicht über die Ist-Zahlen für die vergangenen Jahre bzw. die Planzahlen für die Zukunft. Es wird hier zwischen Investitionen, Zinsaufwendungen, Grundstückserlösen, Zahlungen aus dem Haushalt sowie der Refinanzierung der Zwischenfinanzierung differenziert. Eine vergleichbare Übersicht gibt Anlage 7 für die ISP/AIP-Schwerpunkt-Mittel Verkehr.

Es bleibt festzustellen, dass die Gesamtkosten für die einzelnen Teilmaßnahmen unterschiedlich genau angegeben werden können. Neben den quartiersübergreifenden Maßnahmen liegen zwischenzeitlich konkrete Zahlen für die Quartiere Überseetor und Frischezentrum vor, da diese im Wesentlichen fertig gestellt sind. Die Daten der restlichen Quartiere werden sich mit dem weiteren Planungsfortschritt stetig konkretisieren.

5 Marketing

Die Vermarktung der Überseestadt wird durch ein breites Spektrum von Maßnahmen in den Bereichen Marketing/klassische Werbung und Public Relations/Öffentlichkeitsarbeit flankiert. Zur Erreichung der Kommunikationsziele werden adäquate Marketinginstrumente eingesetzt. Im folgenden werden bereits umgesetzte Aktivitäten beschrieben.

- **Printprodukte**

Im Oktober 2003 wurde die Masterplan-Broschüre herausgegeben. Dieses Printprodukt vermittelt potenziellen Investoren und Projektentwicklern einen Überblick über die Visionen der Überseestadt für die nächsten 20 Jahre. Die 40-seitige Broschüre bestehend aus Texten, Plänen, Schaubildern und Modellen dient als wesentliche Planungsgrundlage. Sie formuliert das städtebauliche Entwicklungskonzept für die Überseestadt. Die Masterplan-Broschüre ist ein anpassungs- und fortschreibungsfähiges Instrument, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess durch

im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess durch städtebauliche Konzepte, Bebauungspläne und vorhabensbezogene Bebauungspläne konkretisiert wird. Es richtet sich überwiegend an Projektentwickler und Architekten. Darüber hinaus sind eine allgemeine Imagebroschüre zur Überseestadt, ein Flyer für das Infocenter im Speicher XI sowie eine Planbroschüre erstellt worden. Mit der Planbroschüre werden die gesamten aktuellen Projektvorhaben der Überseestadt kommuniziert.

- **Messen und Veranstaltungen**

Mit der Teilnahme an nationalen und internationalen Kongressen wie z.B. der "Biennial of Towns & Town Planners Europe" in Barcelona, der „9th International Conference Cities and Ports“ in Lissabon oder der „Stadtteil-Expo“ im Focke-Museum konnte die Überseestadt einem Fachpublikum präsentiert werden.

Mit den von Bernd Heuer Dialog GmbH organisierten Kongress „Waterfront Real Estate“ in der Überseestadt, wurde internationalen Experten europäischer Hafenstandorte eine ideale Plattform zum Informationsaustausch gegeben.

Unter der Dachmarke „Bremen Invest – Building Visions“ präsentiert sich das Bundesland Bremen jährlich auf der Immobilienmesse Expo Real in München. Seit 2001 beteiligt sich die Überseestadt an der Expo Real als Unteraussteller. Die Beteiligung der Überseestadt an der Expo Real stand im Mittelpunkt der gesamten Bremer Messeaktivitäten.

- **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Seit 2003 liegt ein Schwerpunkt der Kommunikationsaktivitäten im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. In die Umsetzung wurde zeitweise eine PR-Agentur mit einbezogen. Als geeignete Kommunikationsanlässe wurden die Messebeteiligung zur Expo Real und projektbezogene Aktivitäten identifiziert.

- **Internet**

Zentrales Element der Kommunikation ist die Internetpräsenz der Überseestadt. Mit der Internet- Präsenz wurde eine gemeinsame Informations- und Kommunikationsplattform für alle Akteure und Dialogpartner der Überseestadt geschaffen. Seit Mai 2003 ist die Internetpräsenz mit der Domain-Adresse www.ueberseestadt-bremen.de online. Unter Einbeziehung des Corporate Designs der Überseestadt wurde ein innovatives und den höchsten technischen Standards entsprechendes Bild- und Grafikdesign entworfen. Neben einer klaren und übersichtlichen Navigation sowie einer modernen, zielgruppenorientierten Darstellung verfügt die Internetseite über die neuesten Features und Techniken. Die Internetpräsenz steht in deutscher und englischer Sprache zur Ver-

fügung. Mit dem Internetauftritt werden zielgruppenorientierte Informationen über die Historie, Gegenwart und Zukunft der Überseestadt vermittelt. Des Weiteren befinden sich in der Präsenz die aktuellen Entwicklungsprojekte, News und Events.

- **Direkt Mailings**

Events und aktuelle Projektvorhaben werden neben den klassischen Kommunikationsinstrumenten über Direkt Mailings kommuniziert. Dies geschieht schriftlich aber auch digital per eMail.

- **Modell**

Nach Verabschiedung der Masterplankonzeption für die Überseestadt im März 2003 wurde die Erstellung eines Modells für das gesamte Areal bis hin zur Innenstadt beauftragt. Das im September 2003 fertiggestellte Modell hat eine Größe von 6,60 m x 1,90 m im Maßstab 1:1000. Das Überseestadt-Modell bildet die städtebauliche Vision des gesamten Areals für die nächsten 20 Jahre ab. Es orientiert sich dabei an der existierenden Masterplanung und veranschaulicht für die acht Quartiere Verkehrskonzept, Nutzungskonzept, Grün- und Freiraumplanung sowie die städtebauliche Planung. Durch die Größe und Modernität war das Modell auf der Expo Real 2003 und 2004 und auf anderen weiteren Fachveranstaltungen **der** Besuchermagnet.

- **Infocenter**

Ein wichtiges Projekt im Rahmen der Kommunikationsstrategie ist das Infocenter der Überseestadt im Speicher XI. Das Infocenter befindet sich in direkter Nachbarschaft zum Hafenumuseum. Auf über 450 m² wird hier der breiten Öffentlichkeit die Zukunft der Überseestadt präsentiert. Zusätzlich haben Unternehmen aus der Überseestadt die Möglichkeit, sich im Infocenter darzustellen. Ein Schwerpunkt des Infocenters ist die so genannte „Zeitmaschine“ mit einer integrierten 3D-Visualisierung. Mit der „Zeitmaschine“ soll dem Besucher die Vergangenheit, die Gegenwart sowie die Zukunft der Überseestadt per Filmmaterial näher gebracht werden. Die Visualisierung bestehend aus 3D-Animationen und echten Filmsequenzen wurde auf Grundlage der Masterplankonzeption erstellt. Neben der Darstellung der 3D-Visualisierung im Infocenter dient der Film als wichtiges Instrument in Akquisitions-Gesprächen.

- **Ausblick**

Die Erfahrungen aus der Umsetzung der Marketingaktivitäten zeigen, dass der Einsatz von zielgruppenorientierten Instrumenten sinnvoll ist. Bereits umgesetzte Meilensteine sowie Bestandteile aus der Masterplankonzeption werden weiterhin per Printprodukt kommuniziert.

Auch im Jahr 2005 wird sich die Überseestadt wieder auf der Messe „Expo Real“ am Bremer Gemeinschaftsstand beteiligen. Durch diese fachbezogene Messe kann ein überregionales Publikum auf die Überseestadt aufmerksam gemacht werden. Ferner sollen bereits erfolgte oder geplante Projektentwicklungen in der Überseestadt in geeigneter Form im Rahmen von Veranstaltungen oder Events platziert werden. So entsteht eine gute Plattform für die Überseestadt, um mit Investoren und Projektentwicklern in direkten Kontakt zu treten.

Die Medienberichterstattung nach der Expo Real in 2003 und 2004 hat gezeigt, wie interessant die Überseestadt für das überregionale Publikum ist. Auch in 2005 wird eine kontinuierliche Pressearbeit in der überregionalen Fachpresse stattfinden. Zeitweise wird wieder eine PR-Agentur einbezogen. Es ist geplant, Anzeigen zur Überseestadt in diversen Fachzeitschriften zu schalten.

Der Internetauftritt der Überseestadt ist weiter auszubauen und zu aktualisieren. Neue Schwerpunkte wie z.B. die Messeteilnahme an der Expo Real und das Infocenter der Überseestadt sollen in detaillierter Form im Internet beschrieben werden.

Ein wesentliches Ziel in 2005 ist die Internetpräsenz stärker als Kommunikationsplattform zu nutzen.

Mit dem Modell der Überseestadt können die Vision und die neuen Entwicklungsvorhaben der Überseestadt greifbar dargestellt werden. Alle maßgeblichen Entwicklungsschritte in der Überseestadt sollen kurzfristig in das Modell integriert werden.

6 Fazit und weitere Aussichten

Die Neuordnung der Alten Hafenreviere rechts der Weser zur Überseestadt ist eines der großen deutschen städtebaulichen Entwicklungsprojekte.

Bereits vier Jahre nach Beschluss des Senats zur Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen im Juni 2000 sind die ersten Erfolge zu verbuchen. So konnten mit dem Frischezentrum und dem Überseetor bereits zwei Quartiere mit rd. 36,6 ha (ca. 37 %) der Neuordnungsfläche erschlossen werden. Ca. 19,2 ha (ca. 52 %) wurden davon bereits vermarktet.

Die Planungen und das Planfeststellungsverfahren für die Innenstadtanbindung konnten im Terminrahmen abgeschlossen werden. Bereits im November 2004 wurde mit den Bauarbeiten begonnen.

Mit Fertigstellung der Innenstadtanbindung im Herbst 2006 ist dann eine direkte Verbindung mit der Innenstadt vorhanden, was die Attraktivität des gesamten Gebietes weiter erhöhen wird.

Infolge der Innenstadtanbindung wird eine Überplanung des südlichen Teils der Hafenvorstadt erforderlich. Die Grundlage für die Planungen mit einer zentralen Grünachse liegen vor und sind mit den wesentlichen Grundstückseigentümern abgestimmt. Im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanung soll auch die Möglichkeit von Wohnen in diesem Bereich geprüft werden. Bei der Festsetzung von Wohnnutzungen – auch als Sonderformen – sind die Interessen der Bestandsunternehmen zu berücksichtigen. Für diese Unternehmen dürfen keine negativen Auswirkungen durch das Wohnen entstehen. Um hier eine Beurteilungsgrundlage zu erhalten, wurde ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse voraussichtlich im 1. Quartal 2005 vorliegen werden. Eine Aussage zu den Wohnanteilen (Projekt Arbeit und Wohnen) ist von daher derzeit noch nicht möglich.

Fertig gestellt wurde zwischenzeitlich eine Untersuchung über den Zustand der Kajen im Europahafen. Entgegen ursprünglichen Annahmen ist eine sofortige Sanierung nicht unbedingt erforderlich. Lediglich eine Sandvorschüttung zur Stützung der Spundwände sollte zeitnah erfolgen. Als Sanierung schlugen die Gutachter vor, eine auch aus städtebaulichen Gründen erwünschte Absenkung der Kajen mit der Möglichkeit einer Promenade auf der abgesenkten Kaje (ähnlich wie bei der Schlachte) anzulegen. Dieser Schritt kann bedarfsgerecht umgesetzt werden. Angedacht ist jedoch, den Bereich um den Hafenkopf zeitlich vorzuziehen, da mit der Innenstadtanbindung dort kurzfristig neue attraktive Flächen entstehen werden.

Nicht nur über die Erschließung, sondern auch bei der Vermarktung kann Positives berichtet werden. Insbesondere sind hier zu nennen:

- der Großmarkt Bremen,
- der Speicher XI mit der HfK, Kulturforum, Infocenter sowie 24 weiteren Unternehmen,
- das Hafenhochhaus, das neu hergerichtet und mit einem Anbau versehen werden soll,
- die Feuerwache, in der eine Firma aus dem Bereich Kommunikation und Design eine neue Heimat finden wird,
- der Abschluss eines Anhandgabevertrages mit der Entwicklungsgesellschaft Hafenkannte für eine ca. 13 ha große Fläche im Überseepark. Der Quartiersplan wurde zwischenzeitlich termingerecht vorgelegt und wird auf Bremer Seite abgestimmt,
- konkrete Verkaufsverhandlungen mit der Firma Siedentopf zur Arrondierung der Firmengrundstücke und insbesondere über eine Fläche am Weserbahnhof.

Daneben sind auch Investitionen bereits ansässiger Unternehmen zu nennen, die - zumindest teilweise - durch die Umstrukturierung ausgelöst worden sind. Beispielhaft seien genannt:

- Umbau der Bachmann Speicher
- Umbau des ehemaligen Verwaltungs- und Produktionsgebäudes der Firma Eduscho zum „Neuen Kaffeehof“

Mit Fertigstellung der ersten Quartiere wurde auch das Marketing für die Überseestadt - den Standort der Möglichkeiten - verstärkt. Als Hauptprojekt der Stadt Bremen wurde die Überseestadt auf der ExpoReal in München - der wichtigsten Immobilienmesse in Deutschland - 2003 und 2004 präsentiert. Daneben wurde das Projekt auf mehreren nationalen und internationalen Veranstaltungen z.B. der "Biennial of Towns & Town Planners Europe" in Barcelona sowie der „9th International Conference Cities and Ports“ in Lissabon vorgestellt.

Schwerpunktmäßig sollen in den nächsten 2 Jahren folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Weiterbau der Innenstadtanbindung,
- Abstimmung des Quartiersplan Hafenkante und - bei positivem Beschluss in den politischen Gremien - Aufstellung der Bauleitpläne und Erstellung der Infrastrukturplanung,
- Abschluss der Grundstücksverhandlungen mit der Firma Siedentopf als Voraussetzung für die geplanten Investitionsprojekte,
- Aufstellung der Bauleitpläne und der Fachplanungen für die Hafenvorstadt,
- Überprüfung, ob und wenn ja wo Wohnnutzungen in der Überseestadt möglich sind, ohne die vorhandenen Unternehmen zu beeinträchtigen,
- Durchführung eines städtebaulichen Plangutachterverfahrens für den Kopf des Europahafens, die Hafenvorstadt mit Weserbahnhof und ggf. das Überseetor,
- Konkretisierung der Planungen für die Kajenumgestaltung im Kopfbereich des Europahafens,
- Fortführung des Marketings mit Beteiligung an der ExpoReal, die Schaltung von Anzeigen zur Überseestadt in diversen Fachzeitschriften sowie Mailingaktionen.



BAHAFEN

5983250

5983500

Auftraggeber: **Überseestadt GmbH**
Langenstr. 2-4
28195 Bremen

Vorhaben: **Umgestaltung des Europahafens in Bremen**

Objekt: **Nordkaje Stat. 37 bis 209 und Südkaje Stat. 37 bis 136**
einschließlich Hafenkopf

Kurzbericht zu den Untersuchungsergebnissen

Inros Lackner AG
Auftrags-Nr. 22-03-046-3/0947/Bf/Wb

Bremen, den 16.11.2004



Inros Lackner AG
Bremen

i.V. Dipl.-Ing. Lutz Bernsdorf
Projektleiter

i.A. Dipl.-Ing. Ingo Wellbrock
Bearbeiter

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1 VERANLASSUNG.....	2
2 DURCHGEFÜHRTE UNTERSUCHUNGEN.....	2
3 IST-ZUSTAND NORDKAJE.....	2
4 IST-ZUSTAND SÜDKAJE.....	2
5 LÖSUNGSVORSCHLÄGE NORD- UND SÜDKAJE.....	3
6 GESTALTUNG DES HAFENKOPFES.....	3
7 KOSTENÜBERSICHT	3

1 VERANLASSUNG

Für die Neugestaltung der Kajenflächen um den Europahafen im Zuge der Stadtentwicklungsmaßnahme „Überseestadt“ wurden auf Veranlassung der Überseestadt GmbH Untersuchungen über den Zustand der Uferwände in Auftrag gegeben auf deren Grundlage Lösungsmöglichkeiten für eine Sanierung erarbeitet wurden.

2 DURCHGEFÜHRTE UNTERSUCHUNGEN

Um den Ist-Zustand der Uferwände bestimmen zu können, wurden in Ergänzung von vorliegenden Untersuchungen Messungen an den vorhandenen Bauwerken durchgeführt.

Für die Ermittlung des baulichen Zustands der Nord- und Südkaje wurden:

- Bestandsunterlagen und vorliegende Untersuchungsergebnisse zusammengetragen und ausgewertet,
- Untersuchungsprogramme für die Nord- und Südkaje erarbeitet,
- die Spundwandentwässerung Nordkaje überprüft,
- an der Nordkaje der Spundwandkopf eingemessen sowie Verlaufsmessungen und Ankerzugversuche durchgeführt,
- an der Südkaje Holzuntersuchungen durchgeführt und der Zustand von Bauteilen überprüft.

3 IST-ZUSTAND NORDKAJE

Aufgrund der unter Ziffer 2 durchgeführten Untersuchungen ist festzustellen, dass die Nordkaje während ihrer Standzeit Überbelastungen erfahren hat, die sich in entsprechenden Verformungen widerspiegeln. Als Hauptgrund für diese Überbelastungen ist die nicht mehr bzw. nur noch eingeschränkt funktionsfähigen Entwässerungseinrichtungen anzusehen, die zu einem erhöhtem Wasserüberdruck auf der Innenseite führen.

Aufgrund dieser Überbelastungen werden die vorhandenen Sicherheiten in den Verankerungselementen und der Spundwand herabgesetzt. Außerdem weist das Erdauflager der Spundwände an der Hafensohle in Teilbereichen Ausweichtendenzen auf, so dass für eine weitere Nutzung Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind.

4 IST-ZUSTAND SÜDKAJE

Die Südkaje besteht aus einer in den achtziger Jahren des vorletzten Jahrhunderts erbauten Blockmauer auf einer Holzpfahlgründung. In den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde vor diese Blockmauer eine Stahlspundwand errichtet, um das Hafenbecken vertiefen zu können. Der Übergang zwischen Spundwand und Blockmauer wird durch eine auf Stahlpfählen gegründete Stahlbetonplatte mit Sandüberschüttung gebildet.

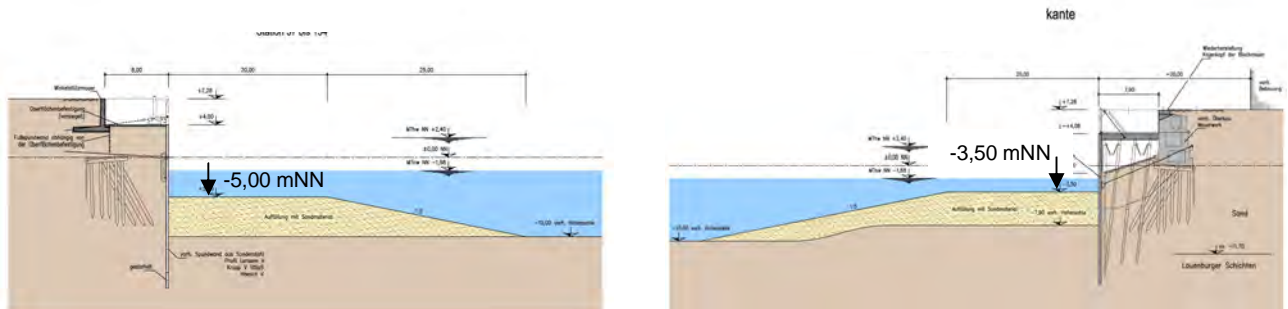
Die aus Ziegelsteinen gemauerte Blockmauer weist hinter der vorgerammten Spundwand in den sichtbaren Bereichen keine nennenswerten Schäden auf und auch erste Untersuchungen der Holzpfahlgründung ergaben, dass diese noch tragfähig ist, wobei noch weitere Untersuchungen in Vorbereitung sind.

Stahlbetonplatte und Stahlpfähle weisen eine ausreichende Tragfähigkeit auf.

Spundwand und Spundwandverankerung weisen starke Korrosionsschäden auf und müssen durch geeignete Maßnahmen gesichert werden.

5 LÖSUNGSVORSCHLÄGE NORD- UND SÜDKAJE

Für die Umgestaltung des Europahafens für die Entwicklung der Überseestadt wurden verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht. Die Vorzugslösung stellt dabei eine Variante unter einer möglichst großen Einbeziehung der vorhandenen Bausubstanz dar. Hierbei wird wasserseitig vor den Spundwänden eine Stützböschung eingebaut, um die Standsicherheit der Uferneinfassungen zu erhöhen. Außerdem wird die Spundwandoberkante zur Entlastung von Verankerung und Spundbohlen abgesenkt.



Querschnitt Nordkaje

Querschnitt Südkaje

Durch diese Maßnahmen zur Erhöhung der Standsicherheit wird die bauliche Lebensdauer um ca. 20 bis 25 Jahre verlängert.

Nach Erreichen der baulichen Lebensdauer kann in einer zweiten Stufe vor den vorhandenen Spundwänden eine neue Wand mit Verankerung eingebaut werden, die die Nutzungsdauer der Uferanlagen nochmals um 60 bis 80 Jahre verlängert.

6 GESTALTUNG DES HAFENKOPFES

Die Fläche vom Ende des Hafenbeckens (ca. Stat. 37) bis zur neuen Straße (ca. Stat. 22) soll als Freifläche gestaltet werden. Die Geländeoberkante der Freifläche soll auf ca. NN +4,0 m liegen. Für die Überbrückung des Geländesprungs zum umliegenden Gelände wird auf der Südseite, nach entsprechender Sanierung, die vorhandene Blockmauer genutzt. Für die Nordseite und die Abgrenzung zur Straße kann die in den Lösungsvorschlägen 1 bis 3 dargestellte Winkelstützwand entsprechen durchgezogen werden.

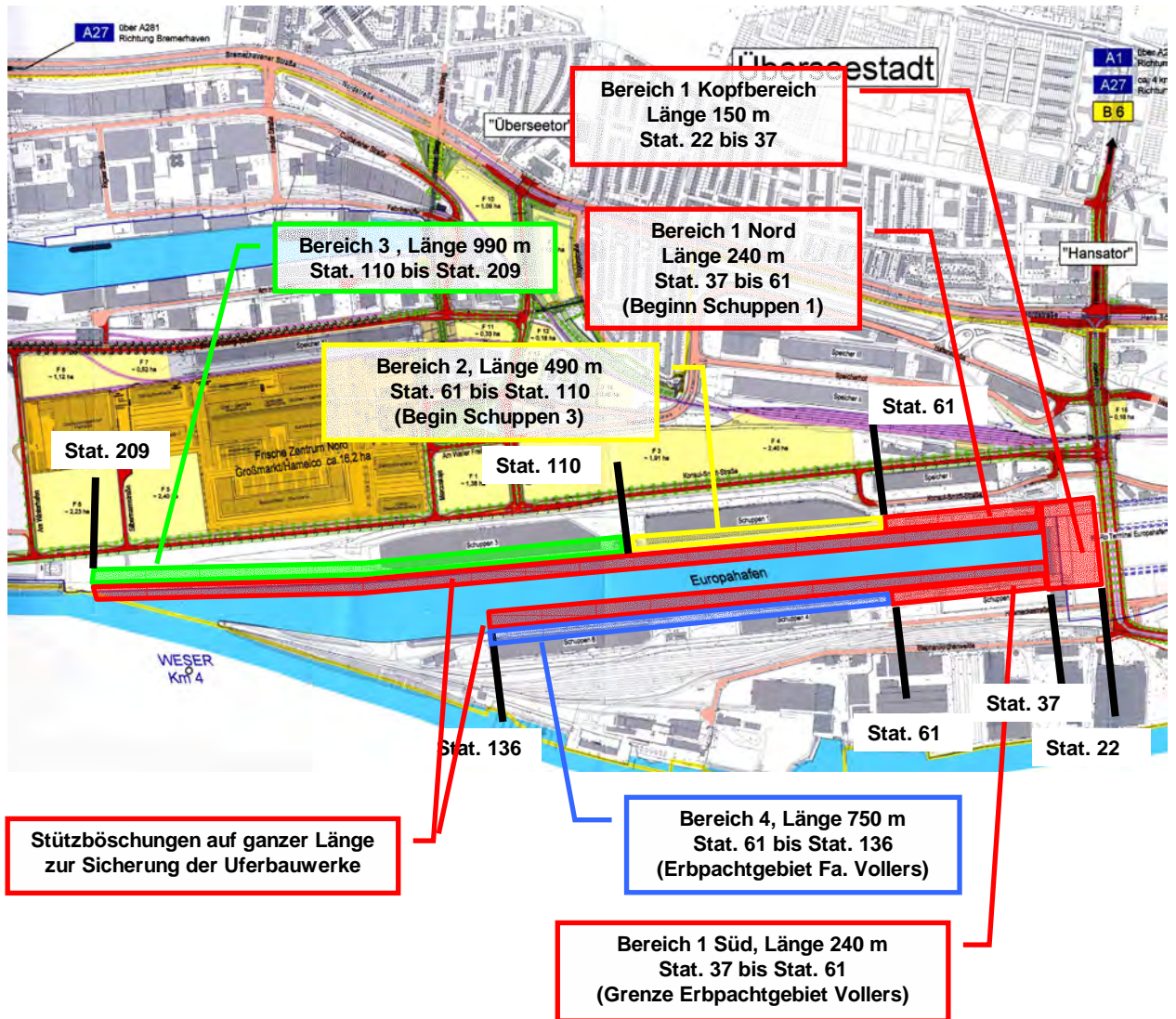
7 KOSTENÜBERSICHT

In der Kostenschätzung sind folgende Elemente enthalten:

- Stützböschungen
- Rückbaumaßnahmen
- Oberflächenbefestigungen Promenadenbereich
- Geländer auf der Spundwand
- Winkelstützwand mit Verblendung bzw. Sanierung der vorhandenen Blockmauer

sowie im Kopfbereich Rampen, Sitzstufenanlagen, Beleuchtung, Kanäle und Herrichtung der vorhandenen Böschung:

Um die geplanten Maßnahmen zeitlich und finanziell Staffeln zu können, wird vorgeschlagen das Planungsgebiet in Baubereiche zu unterteilen.



Bereich 1 (rot):
















Kopfbereich:	4,6 Mio. €
Stützböschung Nordkaje	4,5 Mio. €
Stützböschung Südkaje	1,3 Mio. €
Nordkaje (Rückbau, Winkelstützwand, Promenade etc.)	1,9 Mio. €
Südkaje (Rückbau, Blockmauersanierung, Promenade etc.)	1,5 Mio. €
Summe Bereich 1	13,8 Mio. €
<u>Bereich 2 (gelb):</u> Nordkaje (Rückbau, Winkelstützwand, Promenade etc.)	3,8 Mio. €
<u>Bereich 3 (grün):</u> Nordkaje (Rückbau, Winkelstützwand, Promenade etc.)	7,8 Mio. €
<u>Bereich 4 (blau):</u> Südkaje (Rückbau, Blockmauersanierung, Promenade etc.)	4,4 Mio. €
Gesamtsumme	29,8 Mio. €

QUARTIERSPLANUNG HAFENKANTE IN DER ÜBERSEESTADT BREMEN



KCAP / ASTOC Architects & Planners, Köln / Rotterdam
ASP Atelier Schreckenbergl Planungsgesellschaft mbH, Bremen
im Auftrag der
Entwicklungsgesellschaft Hafenkante GmbH & Co. KG, Bremen

Strukturplan

-  Vorwiegend Büronutzung mit Möglichkeit von Wohnnutzung
-  Freihaltezone
-  Businessfelder : Dienstleistung, Büro, Forschung
-  Bebauung mit offenem Charakter
-  Konturhaltende Bebauung, geschlossener Charakter, einzelne Öffnungen möglich
-  Konturhaltende Bebauung, geschlossener Charakter
-  Haupterschliessung der Businessfelder
-  Haupterschliessung vordere Baufelder
-  TG Einfahrten
-  mögliche Haltepunkte ÖPNV
-  Sonderbaufelder
-  Hochpunkte der Bebauung
-  Quartiersgliedernde Freiflächen, in Pfeilrichtung flexible Lage
-  Gestaltungsschwerpunkte und Platzbereiche
-  Quartiersgliedernde nicht überbaubare Flächen

Der Strukturplan fasst die wesentlichen baulich-räumlichen Aspekte des Quartiersplanes zusammen und bildet ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Masterplan des Überseeparks einerseits und dem zu erstellenden Bebauungsplan-Vorentwurf andererseits.

Elemente wie bebaubare Kanten, durchschnittliche Höhenentwicklungen, bauliche Impulse in der Höhenentwicklung, nicht überbaubare Bereiche, Garageneinfahrten bis hin zu möglichen Nutzungen werden hierin beschrieben und zur Diskussion gestellt.

Der Strukturplan verzichtet auf weitergehende Vorschläge zu baurechtlichen Festlegungen.

Im Bauleitplanverfahren wird eine gemeinsame umsetzbare Formulierung zu finden sein, die auch projektbezogene notwendige Freiräume lässt. Diese Freiräume sind sowohl aus immobilienwirtschaftlicher Sicht als auch zur Ausformulierung architektonischer Vielfalt innerhalb eines gesetzten Rahmens notwendig.

Im folgenden werden einige der zu diskutierenden Aspekte angerissen.

1. Gebietsklassifizierung im Sinne der Art der baulichen Nutzung zur Erreichung der gewünschten urbanen Dichte (Ausnutzung, Abstandsflächen) und zu Sicherstellung der in Teilbereichen auszuweisenden Wohnnutzung. Schon im Masterplan ist eine Zonierung von Nutzungen in horizontalen Schichten für den Überseepark vorgesehen, ohne dass dabei eine Festlegung im Sinne des BauGB bzw. BauNVO als MI bzw. MK respektive GE erfolgt. Die Ausweisung von Wohnnutzungen als Sonderform in Verbindung mit der gewünschten Dichte eines urbanen Stadtquartiers erfordert eine vorhabenbezo-

gene Interpretation der Gebietsklassifizierung mit weitergehenden Festlegungen.

2. Zur Gewährleistung der gewünschten baulich-räumlichen Struktur unter Wahrung einer nötigen Flexibilität für die konkrete architektonische und nutzungsbezogene Ausformung scheint die Ausweisung einer abweichenden Bauweise zielführend.
3. Definition der Lage und Ausformung der Bebauungskonturen durch Baugrenzen und Baulinien. Hierbei sind die Einhaltung der gemäß Gebietsklassifizierung notwendigen Abstandsflächen, die baulich-räumliche Ausformung des Quartiers sowie die notwendige Flexibilität für die eigentliche architektonische und immobilientechnische Projektentwicklung entscheidende Kriterien. Eine sinnvolle Kombination von wenigen Baulinien mit Baugrenzen ist, unterschieden nach Lagen (Boulevard, Querstraßen, Uferzonen etc.), vorzunehmen.
4. Festlegung von Geschossigkeiten und Höhenentwicklungen. Es ist zu diskutieren, wie im Rahmen der Festlegung einer maximalen Geschossigkeit das städtebauliche Erscheinungsbild einer differenzierten Silhouette zu erreichen ist, ohne die notwendige Flexibilität einzuschränken. Die durchschnittliche Bebauungshöhe wird sich absehbar im Rahmen von vier bis sechs Vollgeschossen bewegen, wobei die punktförmigen Bebauungen z.B. am Weserufer und am Wendebassin mit bis zu acht Vollgeschossen die Kontur des Gebietes schärfen. In den Sonderbaufeldern sollten noch stärkere Überhöhungen zugelassen werden.





Phasierung



Aufgrund der zum gegenwärtigen Zeitpunkt unvorhersehbaren Dynamik der Entwicklung des Quartiers Hafenkante ist es notwendig, einen stufenweise realisierbaren Plan zu entwickeln. Es ist das Ziel, bereits mit wenigen Gebäuden gemeinsam mit der Infrastruktur ablesbare Konturen und damit das entwickelbare Spannungsfeld zu beschreiben.

Es ist vorgesehen, alle Baufelder grundsätzlich mit einem Nachverdichtungspotential zu versehen, so dass jedes Baufeld in bis zu drei Phasen realisierbar ist. Es muss außerdem möglich sein, die Infrastruktur in sinnvollen Etappen zu stellen.

Die Zwischennutzung der vorhandenen Bausubstanz, insbesondere des Schuppens 18, kann neben der Funktion als Katalysator einen wertvollen Beitrag zur frühzeitigen räumlichen Entwicklung des Quartiers beitragen: Die Gebäude können gegebenenfalls in Teilen bis zur Vervollständigung der hinteren Baufelder als Rückgrat gegen die Brachen im Norden abschirmen.

Nutzungen

Nutzungen und mögliche Starterprojekte

Die Entwicklung des Standorts Hafenkante soll durch eine möglichst zeitgleiche und möglichst synergetische Kombination von Starterprojekten eingeleitet werden. Ziel ist die Vitalisierung des peripher, aber landschaftlich attraktiv gelegenen Areals als Grundlage eines sich selbst verstärkenden Entwicklungsprozesses des gesamten westlichen Bereichs der Überseestadt. Dementsprechend sollten in inhaltlicher Hinsicht idealerweise Nutzungsziele und Starterprojekte verfolgt werden, die

- ein möglichst großes aktivierbares Nutzerpotenzial aufweisen,
- sich durch inhaltlich-funktionale Querbeziehungen wechselseitig verstärken (Clusterbildung),
- Entwicklungsstufen unterschiedlicher Wertigkeit von den Wasserkanten in die Tiefe des Überseeparks ermöglichen.

Unter dem Gesichtspunkt der Herausbildung einer Quartiers-Identität werden Nutzungsthemen und Starterprojekte präferiert, die an den besonderen „genius loci“ des Gebiets anknüpfen (Historie, benachbarte aktuelle Nutzungen, Lagebesonderheiten).

Thema „Außenwirtschaft“

Das Thema „Außenwirtschaft“ greift die hafengewirtschaftliche Tradition des Standorts und die Dachmarke „Überseestadt“ auf. Rund 31 % der gesamtwirtschaftlichen Leistung Bremens entfallen auf hafengewirtschaftliche und außenwirtschaftsbezogene Tätigkeiten (Deutschland: ca. 13 %). Der Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz des verarbeitenden Gewerbes in Bremen-Stadt ist zwischen 1995 und 2002 von 46 % auf 55 % gestiegen. Die Daten belegen, dass es sich bei der Außenwirtschaft um einen voluminösen und besonders strukturprägenden Bereich der bremischen Wirtschaft

handelt. Das Programm „Außenwirtschaft 2010“ des Senators für Wirtschaft und Häfen hebt hervor, dass die außenwirtschaftlichen Aktivitäten sich dynamischer entwickeln als die bremische Wirtschaft insgesamt.

Thema „Nahrungsmittel und Genuss“ (Food)

Die Nahrungs- und Genussmittel-Industrie zählt ebenfalls zu den Kernbranchen der bremischen Wirtschaft. Namhafte Markenhersteller unterhalten in Bremen – nicht zuletzt in der Überseestadt – Produktionsstätten und zentrale Einrichtungen. Die Branche kann nach den Bereichen Produktion/Verarbeitung, Handel, Logistik und Dienstleistungen differenziert werden. Nicht zuletzt kann das benachbarte Frischezentrum als inhaltlicher Impulsgeber für das Thema „Food“ in Nutzungsüberlegungen mit einbezogen werden.

Thema „Gesundheit, Wellness, Sport“

Zusätzliche Frequenz – nicht zuletzt für die denkbaren gastronomischen Einrichtungen und Einzelhandelsangebote des Food-Bereichs – kann durch Entwicklungen zum Themenbereich „Gesundheit, Wellness, Sport“ an die Hafenkante gelenkt werden. Der Gesundheitssektor zählt zu den wirtschaftlichen Wachstums-Clustern, dessen Potenzial in Bremen noch bei weitem nicht ausgeschöpft sein dürfte. Allein die demographische Entwicklung bewirkt eine langfristig wachsende Nachfrage nach Gesundheits-Dienstleistungen.

Thema „Wasserbezogene Nutzungen“

Aufgrund seiner Lage am Wasser bieten sich im Quartier Hafenkante naturgemäß Möglichkeiten zur Entwicklung maritimer Konzepte. Wassersportbezogene gewerbliche Komponenten fänden hier ein authentisches, funktionales Umfeld. Soweit inhaltlich sinnvoll, ist für größere Nutzungen in diesem Themenfeld eine planerische Verortung am nördlichen Rand des Wendebekens erforderlich.

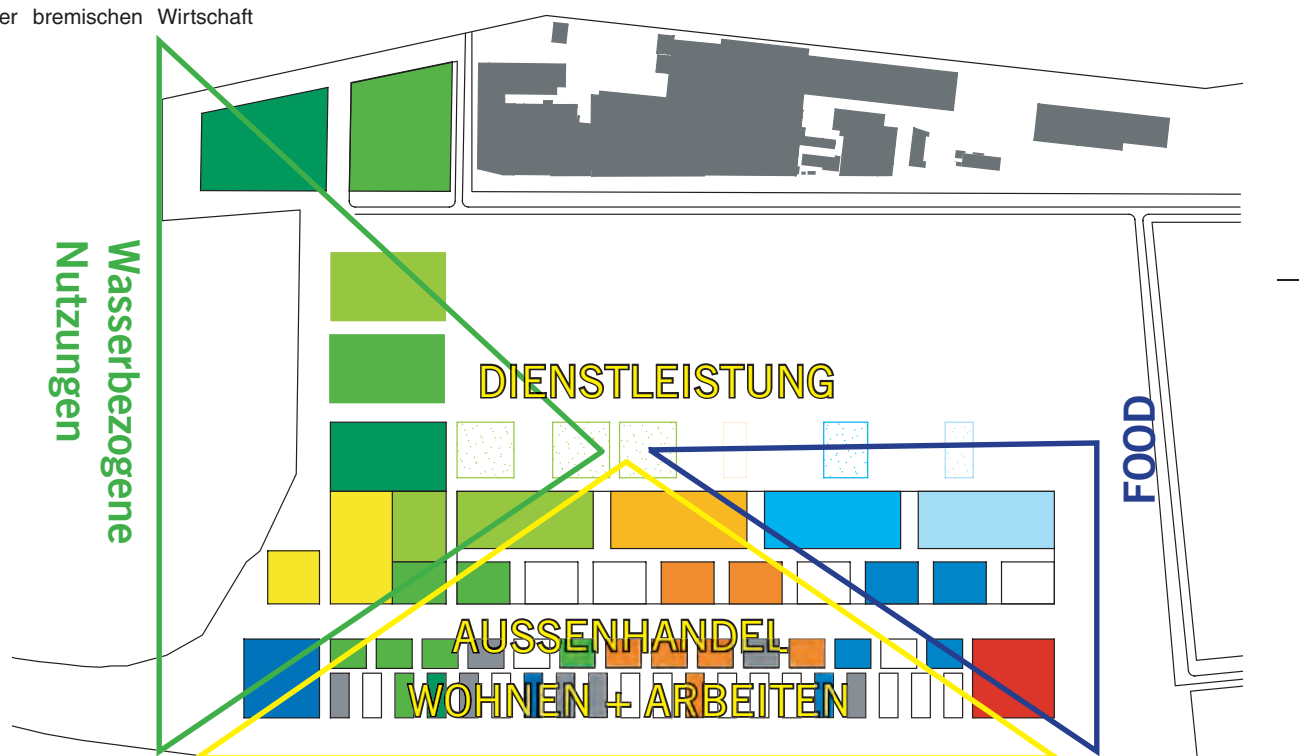
„Auf der Grundlage konkreter Planungen und erfolgreicher Akquisitionsbemühungen der Entwicklungsgesellschaft zu einem gewerblichen Wassersportzentrum ist somit auch, in positiver Abstimmung mit der Überseestadt GmbH, eine inhaltlich und strukturell notwendige Norderweiterung der es Wendebekens erfolgt.“

Thema „Arbeiten und Wohnen“

Der Masterplan weist im Bereich Überseepark bereits Möglichkeiten zur Kombination von Wohnen und Arbeiten im südlichen Bereich an der Hafenkante aus. Aufgrund der Lage am Wasser sind diese Lagen für sowohl für Arbeits- als auch besondere Wohnformen oder deren Kombination attraktiv. Erste Überlegungen konzentrieren auf das Loftwohnen bzw. sogenannte Kombi-Flats.

Alleinstellungserfordernis

Die erfolgreiche Entwicklung der Hafenkante wird im Wesentlichen davon abhängen, inwieweit die genannten Themen sowohl in ihrer allgemeinen Formulierung als auch in ihrer späteren einzelprojektbezogenen Ausgestaltung in diesem Entwicklungsgebiet eine Alleinstellung aufweisen können. Dies erfordert auch einen verbindlichen Konsens mit der Stadt in Bezug auf Akquisitions- und Ansiedelungsbemühungen, damit konterkarierende Schwerpunktsetzungen an anderen Orten ausgeschlossen werden können.



prognos

Prognos AG

Basel · Berlin · Bremen
Düsseldorf

Executive Summary

Stadtwirtschaftliche Bewertung des Masterplans Überseestadt Bremen

Sondervermögen
Überseestadt
c/o Überseestadt GmbH

Holger Bornemann
Peter Kaiser
Moritz Hoppe

Bremen, Dezember 2004
14 - 6072

Prognos AG

Geschäftsführer
Christian Böllhoff

Basel

Aeschenplatz 7
CH-4010 Basel
Telefon +41 61 32 73-200
Telefax +41 61 32 73-300
info@prognos.com
www.prognos.com

Berlin

Karl-Liebknecht-Straße 29
D-10178 Berlin
Telefon +49 30 52 00 59-200
Telefax +49 30 52 00 59-201
info@prognos.com

Düsseldorf

Kasernenstraße 36
D-40213 Düsseldorf
Telefon +49 211 887 31 31
Telefax +49 211 887 31 41
info@prognos.com

Bremen

Wilhelm-Herbst-Straße 5
D-28359 Bremen
Telefon +49 421 20 15-784
Telefax +49 421 20 15-789
info@prognos.com

Executive Summary

In dieser Executive Summary werden in knapper Form die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens „Stadtwirtschaftliche Bewertung des Masterplans und der bisherigen Entwicklung in der Überseestadt Bremen“ dargestellt. Für die ausführliche Darstellung der detaillierten Zusammenhänge und Herleitung der Ergebnisse sei auf den von Prognos bis Dezember 2004 vorzulegenden Endbericht verwiesen.

Modifikationen gegenüber dem Berechnungsmodell von 2000

Im Rahmen des Gutachtens werden die Potenziale für Wertschöpfung und Beschäftigung auf Grundlage der Planungen und Festsetzungen des Masterplans Überseestadt in vier verschiedenen Szenarien mit Hilfe eines EDV-Modells berechnet. Eine Überprüfung der Machbarkeit und Prognose der eintretenden Effekte leistet das Modell nicht.

Das der stadtwirtschaftlichen Bewertung zugrunde liegende EDV-Berechnungsmodell ist ein Multiplikatormodell, das die komplexen regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Wirkungszusammenhänge der Umsetzung der Planungen des Masterplans Überseestadt für die Bremer Ökonomie darstellen und analysieren kann. Das Modell berechnet die Rentabilitäten und bilanziert die insgesamt zu erwartenden Effekte mit den Ausgangsinvestitionen.

Die wesentlichen Modifikationen gegenüber dem Berechnungsmodell liegen zunächst in einer **Verlängerung des Prognosehorizonts** und damit der Berechnung der Effekte **bis ins Jahr 2025** gegenüber 2020 im „alten“ Modell.

Darüber hinaus werden die fiskalischen Rentabilitäten im neuen Berechnungsmodell nicht nur unter Zugrundelegung der tatsächlich getätigten öffentlichen Ausgaben sondern – da die öffentlichen Investitionen aus dem Kapitaldienstfonds finanziert werden – zusätzlich unter Berücksichtigung der anfallenden Finanzierungskosten bilanziert.

Desweiteren wurden zwei der vier Szenarien verändert. Gab es im alten Modell neben Worst Case- und Best Case-Annahmen eine Unterscheidung hinsichtlich des Verlaufs der öffentlichen Investitionen in eine kurze und eine lange Variante¹, so wurden diese Varianten aufgrund der besseren Kenntnis des öffentlichen Investitionsverlaufs aus den Investitionsplänen in der Aktualisierung aufgegeben. Stattdessen wurden zwei alternative Szenarien gerechnet, bei denen die **Besiedlung** der zu vermarktenden Flächen **mit zeitlicher Verzögerung (Time Lag)** reagiert. Die zeitliche Verzögerung zwischen Vermarktungsbeginn und vollständiger Besiedlung beträgt im **Best Case Szenario 5**

¹ kurze Variante = Konzentration der Erschließung und öffentlichen Investitionen auf die ersten Jahre der Modellberechnung; lange Variante = gleichmäßige Verteilung der Erschließung und öffentlichen Investitionen auf den gesamten Prognosezeitraum. Dies hat zur Folge, dass die Flächen erst später für eine Vermarktung zur Verfügung stehen und die entsprechenden Effekte sich verzögern.

Jahre, im Worst Case 12 Jahre. Um die Vergleichbarkeit zur Bewertung aus dem Jahr 2000 zu verbessern, wurde parallel dazu ein Worst Case- und ein Best Case-Szenario ohne time-lag (und damit entsprechend dem „alten“ Modell) berechnet.

In der vorliegenden Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse werden aber lediglich die realitätsnäheren Ergebnisse der beiden „Time Lag“-Szenarien dargestellt.

Als Grundlage für die Berechnungen sind die jüngsten verfügbaren Daten des Statistischen Landesamtes Bremen², neuere Erkenntnisse hinsichtlich bremsischer Regionalquoten³ und Informationen des Senators für Finanzen zur fiskalischen Wirkung von Arbeitsplätzen im Land Bremen eingeflossen.

Die Annahmen für die jeweiligen Worst Case- und Best Case-Varianten wurden dort, wo es neuere Ergebnisse oder Entwicklungen gegenüber dem alten Modell gibt, angepasst. So wurden bspw. die **durchschnittlich** erzielbaren **Flächenverkaufspreise zwischen 35 €/m² (Worst Case) und 60 €/m² (Best Case)** festgelegt.⁴

Die angenommenen **Flächennutzungsdichten** betragen abhängig von der Nutzung zwischen **30-150 Arbeitsplätze je Hektar** (Worst Case) bzw. **50-300 Arbeitsplätze je Hektar** (Best Case).

Nach Angaben der Überseestadt GmbH variieren die notwendigen **öffentlichen Investitionen** (Gesamtkosten brutto) zur Erschließung und Nutzbarmachung der Flächen zwischen **321,9 Mio. €** im Best Case- und knapp **332,5 Mio. €** im Worst Case-Szenario.

Ergebnisse der Unternehmensbefragung – Bestandsanalyse

Die durchgeführte schriftliche Befragung der auf dem Gebiet der Überseestadt bereits ansässigen Unternehmen hat folgende Ergebnisse erbracht:

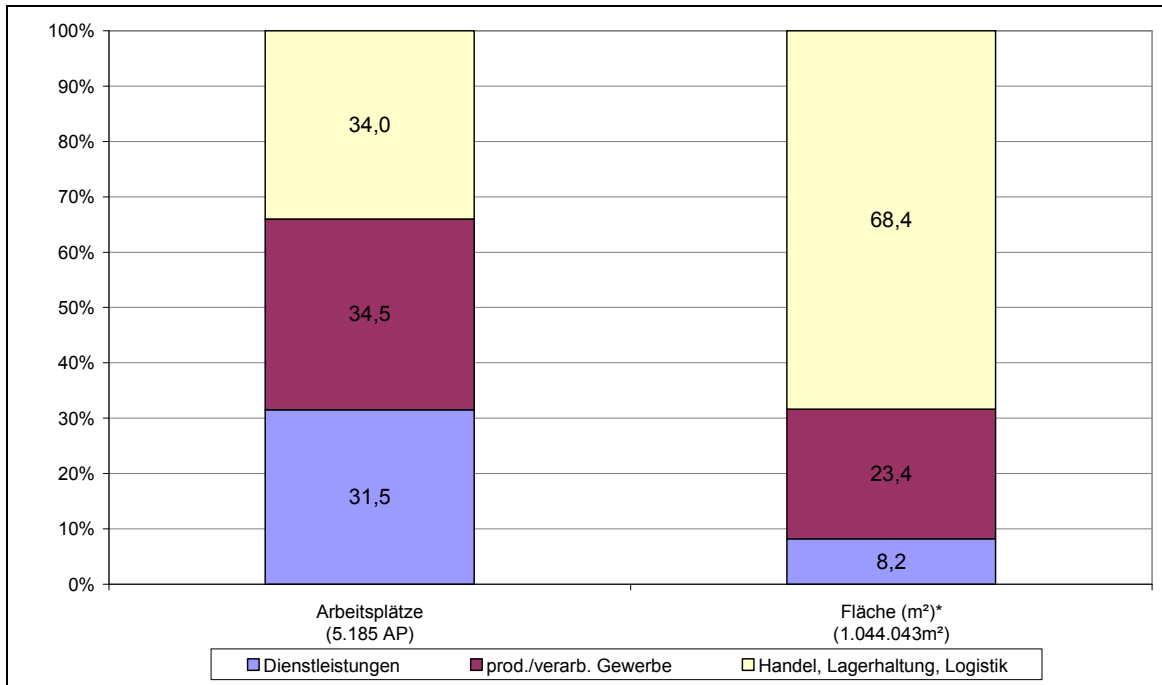
Die **Flächennutzung** der bereits besiedelten Flächen (Bestand) in der Überseestadt zeigt folgenden Nutzungsmix: **Handel/Lager /Logistik** gut **68 %**, **Produzierendes/Verarbeitendes Gewerbe** gut **23 %** und **Dienstleistungen** ca. **8 %** (vgl. Abbildung 1).

² u.a. Daten aus der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, die zum Zeitpunkt der Modellaktualisierung für das Jahr 2001 (gegenüber Daten von 1996/1998 im alten Modell) vorlagen

³ Prof. Schaefer, IKSF, Ermittlung regionaler Multiplikatoren für das Land Bremen im Rahmen der ISP-Evaluierung 2001/2002.

⁴ hierbei handelt es sich bewusst um Grenzwerte die eine möglichst große, aber dennoch realistische Spanne der erzielbaren Quadratmeterpreise abbildet.

Abbildung 1: Status Quo des Nutzungsmix in der Überseestadt nach Arbeitsplätzen und Flächennutzung 2003



Quelle: Unternehmensbefragung (Mai 2004); Hochrechnung

Im **Jahr 2003** beträgt der Arbeitsplatzbestand der Unternehmen der Überseestadt ca. **6.950 Vollzeitäquivalente**.⁵ Die Anzahl der Arbeitsplätze wird bei einem jährlichen durchschnittlichen Arbeitsplatzrückgang von einem halben Prozentpunkt **bis 2025** auf ca. **6.200 Arbeitsplätze** (Vollzeitäquivalente) zurückgehen.

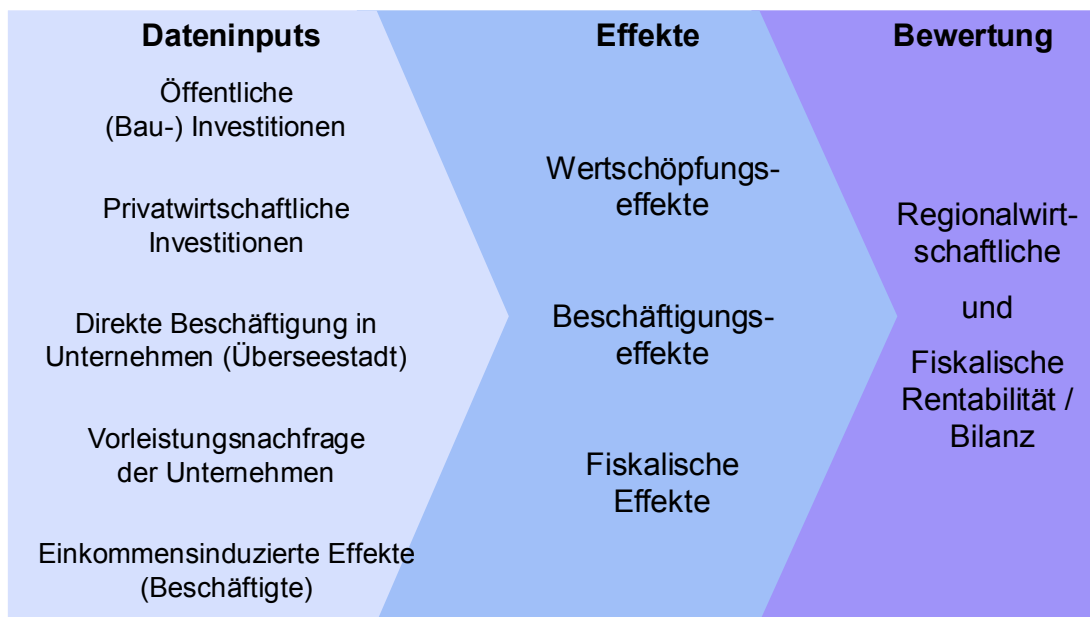
Der Branchenmix hinsichtlich der **Beschäftigung** ergibt in etwa eine **Drittelung** zwischen den Branchen Handel/Lager/Logistik, Produzierendes Gewerbe und Dienstleistungen (vgl. Abbildung 1).

⁵ Die Ursache für die Abweichung der hier angegebenen Werte von den Arbeitsplatzzahlen in Abbildung 1 liegt darin, dass für die Berechnung des Branchenmixes in Abbildung 1 nur jene Unternehmen eingeflossen sind, die in der Unternehmensbefragung sowohl Arbeitsplatz- als auch Branchenangaben gemacht haben.

Ergebnisse der Modellrechnung

Die folgende Übersicht verdeutlicht die 3 Ebenen „Input“, „Effekte“ und „Bewertung“ der Ergebnisse des Berechnungsmodells (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Übersicht über Ergebnisse des Berechnungsmodells



© Prognos 2004

In der vorliegenden Zusammenfassung werden nur die Effekte und die Bewertungsergebnisse vorgestellt. Eine ausführliche Darstellung und Erläuterung der Dateninputs findet sich im Endbericht

Flächen

In dem mit der Überseestadt GmbH und SWH abgestimmten Nutzungsszenario wird eine **vermarktbare Fläche** von knapp 100 Hektar zugrunde gelegt. Das nach Branchen differenzierte Nutzungsszenario ergibt für die zu vermarktende Fläche im Zieljahr 2025 einen Branchenmix von rund **12 % für Produzierendes/Verarbeitendes Gewerbe**, **79 % für Dienstleistungsnutzung**, **4 % für Handel/Lager/Logistik** und etwa **5 % für Wohnnutzung**.

Private Investitionen

Die privaten Investitionen für **Flächenkäufe** belaufen sich bei den zugrunde gelegten 99 Hektar vermarktbarer Fläche⁶ auf **39,3 Mio. € im Worst Case-** (WC)- und **67,3 Mio. € im Best Case-** Szenario (BC) bis zum Jahr 2025.

⁶ ohne bereits vermarktete Flächen, u.a Großmarkt und Speicher XI

Bei den weiteren privaten Investitionen wird zwischen Erstinvestitionen je neuem Arbeitsplatz und jährlichen Erhaltungsinvestitionen (zur „Sicherung“ der Arbeitsplätze) unterschieden. Je nach Szenario liegen die **Erstinvestitionen** zwischen **359,8 Mio. € (WC)** und **884,3 Mio. € (BC)**, die **Erhaltungsinvestitionen** belaufen sich auf **263,6 Mio. € (WC)** bzw. **912,8 Mio. € (BC)**.

Insgesamt besteht demnach ein Potenzial an privaten Investitionen⁷ in Höhe von **662,7 Mio. €** für das **Worst Case-Szenario**, für das **Best Case-Szenario** sogar in Höhe von **1.864,3 Mio.€**.

Bruttowertschöpfung

Für die Ermittlung der regionalwirtschaftlichen Effekte spielt die Bruttowertschöpfung – neben den privaten Investitionen und den Beschäftigungseffekten – eine wesentliche Rolle. Die **kumulierte Bruttowertschöpfung** der Jahre 2003 bis 2025 variiert von **6.712 Mio. € im Worst Case-Szenario** bis **14.820 Mio. € im Best Case-Szenario**.

Beschäftigungspotenzial

Das zusätzlich zu den ca. 6.200 Arbeitsplätzen der Bestandsunternehmen errechnete **Potenzial bis 2025** auf dem Areal der Überseestadt variiert zwischen **5.536 neuen Arbeitsplätzen im Worst Case-Szenario** und **9.826 neuen Arbeitsplätze im Best Case-Szenario**.

Für beide Szenarien ergibt sich aufgrund der Flächennutzung und zugehörigen Arbeitsplatzdichte im Jahr 2025 für die neuen Arbeitsplätze ein **Branchemix** von **6 % Produzierendes Produzierendes/ Verarbeitendes Gewerbe**, **92 % Dienstleistungen** und **2 % Handel/Lager/Logistik**.⁸

Gesamtes Beschäftigungspotenzial

Die Summe des Beschäftigungspotenzials umfasst alle vorhandenen, geschaffenen und gesicherten Arbeitsplätze im Jahr 2025 (Zeitpunkt Betrachtung). Es werden nicht nur die direkten Beschäftigteneffekte (auf dem Areal der Überseestadt), sondern darüber hinaus die Beschäftigungseffekte der privatwirtschaftlichen Investitionen, der Vorleistungsnachfrage und die einkommensinduzierten Effekte berücksichtigt. Im **Worst Case-Szenario** besteht demnach im Jahr 2025 das Potenzial für **rund 7.400 Arbeitsplätze**, im **Best Case-Szenario** sogar für **gut 13.000 Arbeitsplätze**.⁹ Addiert man noch die ca. 6.200 Arbeitsplätze der Bestandsunternehmen, kann davon ausgegangen werden, dass im Jahr 2025 auf dem Gesamtareal der Überseestadt potenziell

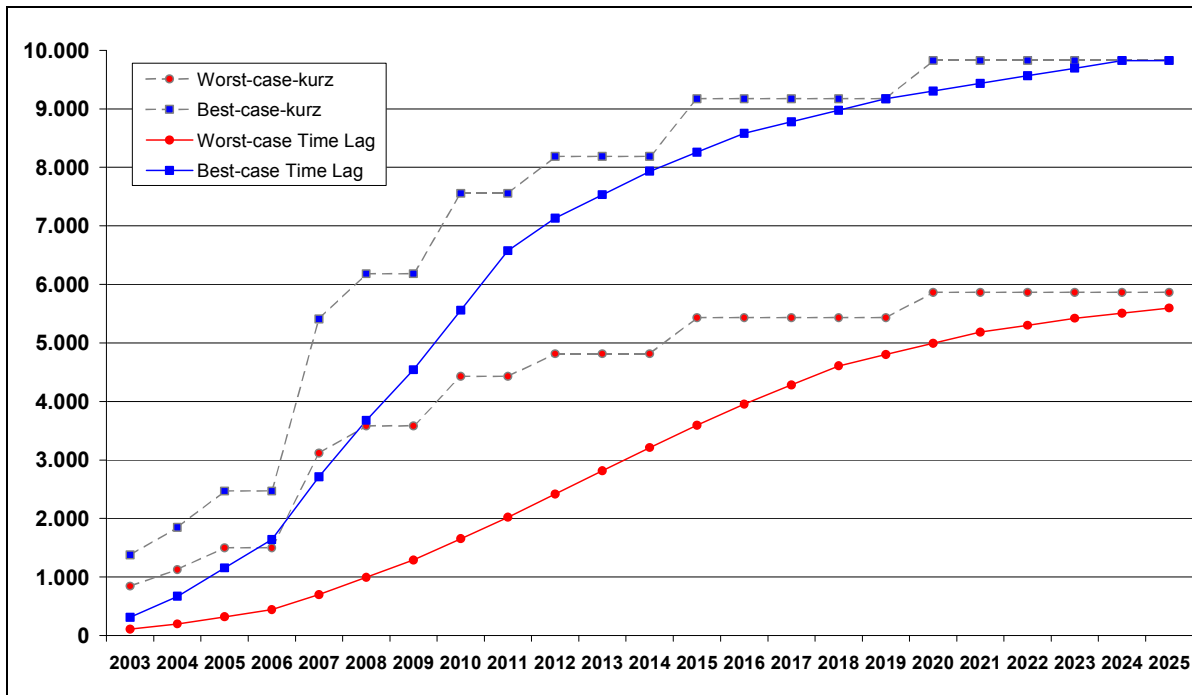
⁷ Summe aus Flächenkäufen, Erstinvestitionen und Erhaltungsinvestitionen

⁸ für die zu vermarktende Flächen, also ohne die Flächen mit Unternehmensbestand im Jahr 2003.

⁹ Dabei handelt es sich lediglich um die Effekte, die direkt im Berechnungsmodell berücksichtigt sind. Die „gesicherten“ Arbeitsplätze des „alten“ (also bereits 2003 vorhandenen) Unternehmensbestandes und deren Effekte sind hier nicht eingerechnet.

zwischen 13.600 und 19.200 Arbeitsplätze vorhanden sein werden (siehe auch Abbildung 3).

Abbildung 3: Beschäftigungspotenziale Überseestadt 2025 – Neue Arbeitsplätze



Quelle: Eigene Berechnungen

Fiskalische Effekte

Die fiskalischen Effekte errechnen sich auf Grundlage des fiskalischen „Wertes“ eines Arbeitsplatzes für das Land Bremen. Es werden die fiskalischen Effekte vor Länderfinanzausgleich (LFA) berechnet (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Kumulierte fiskalische Effekte bis zum Jahr 2025

	Worst Case Szenario (12 J. time lag)	Best Case Szenario (5 J. time lag)
Kumulierte fiskalische Effekte	430,3 Mio. €	941,5 Mio. €

Regionalwirtschaftliche und Fiskalische Bilanzierung (Rentabilität)

Über den Betrachtungszeitraum wird eine fiskalische Bilanz erstellt, welche die öffentlichen Aufwendungen den zu erwartenden regionalwirtschaftlichen Effekten („Erträgen“) gegenüberstellt. Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Jahre für die verschiedenen Investitionen und das Eintreten der regio-

nalwirtschaftlichen Wirkungen wird eine Abzinsung mit einem angenommenen jährlichen Zins von 2,5% durchgeführt.

In Tabelle 2 werden aus Gründen der Übersichtlichkeit lediglich die regionalwirtschaftliche und fiskalische Rentabilität¹⁰ über den gesamten Betrachtungszeitraum 2003 bis 2025 dargestellt.

Tabelle 2: Rentabilitätsberechnungen für den Betrachtungszeitraum 2003 bis 2025 (nach Abzinsung)

	Worst Case Szenario (12 J. time lag)	Best Case Szenario (5 J. time lag)
Regionalwirtschaftliche Rentabilität	4.391,4 Mio. €	10.353,7 Mio. €
Fiskalische Rentabilität vor LFA	37,2 Mio. €	443,6 Mio. €

Für eine „per-Saldo“-Analyse der fiskalischen Bilanz wird eine kumulierte Betrachtung über den gesamten Berechnungszeitraum (2003-2025) vorgenommen. Dazu ist die Berücksichtigung der Kapitaldienstkosten mit einem jährlichen Zins von 5,5 % notwendig. Es wird angenommen, dass die gesamten Investitionskosten über den Kapitaleinsatz finanziert werden. Im Modell werden dafür die Aufwendungen für die notwendigen öffentlichen Investitionen mit den positiven Erlösen aus Flächenverkäufen und den fiskalischen Effekten (jährlich) saldiert und die Differenz jeweils verzinst. Das **Eintrittsjahr einer per-saldo positiven fiskalischen Bilanz** lässt sich im **Worst Case-Szenario** im Modell nicht mehr abbilden, es liegt weit nach **2045**, im **Best Case-Szenario** ist eine positive fiskalische Bilanz bereits wesentlich früher zu verzeichnen, nämlich im Jahr **2015**.

Legt man lediglich die tatsächlichen öffentlichen Investitionen – also ohne Finanzierungskosten zugrunde – verschiebt sich das Eintrittsjahr der per-saldo positiven fiskalischen Rentabilität zum Teil erheblich nach vorne. Im Worst Case-Szenario wird die fiskalische Rentabilität demnach ab dem Jahr 2024, im Best Case-Szenario bereits ab dem Jahr 2013 erreicht.

Kennziffern der regionalwirtschaftlichen Entwicklung

Nach den Ergebnissen des Berechnungsmodells zur Ermittlung der regionalwirtschaftlichen Effekte bei Realisierung des Masterplans Überseestadt beträgt die Spannweite der notwendigen öffentlichen Investitionen je Arbeitsplatz von knapp 26.000 € wenn die Annahmen des Best Case-Szenario zutreffen und bis zu knapp 52.900 € sofern die Annahmen des Worst Case-Szenario eintreten (siehe Tabelle 3).

¹⁰ Regionalwirtschaftliche Rentabilität = Bruttowertschöpfung minus Netto-Investitionen des Landes; fiskalische Rentabilität = Differenz aus Einnahmen und Ausgaben

Das lt. Bewertungsmodell aus der Realisierung des Masterplans zu erwartende Verhältnis der öffentlichen zu den privaten Investitionen variiert je nach Szenario zwischen 1 : 2 (Worst Case) und 1 : 5,8 (Best Case).

Tabelle 3: Kennziffern der regionalwirtschaftlichen Entwicklung

(Szenario)	Worst Case Szenario (12 J. time lag)	Best Case Szenario (5 J. time lag)
Öffentliche Investitionen pro (neuem) Arbeitsplatz [€]	52.850	25.990
Relation: öffentliche zu privaten Investitionen	1 : 2,0	1 : 5,8

Sondervermögen Überseestadt

Finanzierungsplan

Investitionen für Erschließungsmaßnahmen

Jahr	Restschuld am	Zins-	Refinanzierungskosten		Verfügbare Mittel		Tilgung	Zinsen und	Finanzierungs-	Restschuld am	Summe Barmittel	Gesamt Invest
	Jahresanfang		satz	Zinsen	kapital. Zinsen	Refinanzierung						
	€	%	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
1998 - 2000	0		3.668.492	0	41.433.634	0	37.765.142	41.433.634	37.765.142	0	0	37.765.142
2001	0		362.140	216.748	0	362.140	0	362.140	19.640.498	19.857.246	0	19.640.498
2002	19.857.246		1.021.213	0	1.360.548	3.887.651	4.226.985	5.248.198	14.253.828	29.884.089	0	14.253.828
2003	29.884.089		894.382	0	1.041.458	1.850.159	1.997.235	2.891.617	16.357.214	44.244.068	0	16.357.214
2004	44.244.068		797.273	0	14.000.000	375.458	13.578.185	14.375.458	4.633.293	35.299.176	1.850.000	6.483.293
2005	35.299.176	5,00	1.764.959	0	0	2.683.000	918.041	2.683.000	11.319.400	45.700.535	5.069.000	16.388.400
2006	45.700.535	5,50	677.612	1.835.917	0	677.612	0	677.612	15.942.154	63.478.606	279.000	16.221.154
2007	63.478.606	5,50	3.491.323	0	14.000.000	677.612	11.186.289	14.677.612	10.487.316	62.779.633	243.000	10.730.316
2008	62.779.633	5,50	3.452.880	0	20.456.000	813.134	17.816.254	21.269.134	1.179.548	46.142.927	0	1.179.548
2009	46.142.927	5,50	2.537.861	0	17.352.000	903.482	15.717.621	18.255.482	225.940	30.651.246	0	225.940
2010	30.651.246	5,50	1.685.819	0	30.571.000	903.482	29.788.663	31.474.482		862.583	0	0
2011	862.583	5,50	47.442	0		910.025	862.583	910.025		0	0	0
2012	0	5,50	0	0		0	0	0		0	0	0
2013	0	5,50	0	0		0	0	0		0	0	0
2014	0	5,50	0	0		0	0	0		0	0	0
Gesamt 2001 - 2014			16.732.904	2.052.665	98.781.006	14.043.754	96.091.856	112.824.760	94.039.191		7.441.000	101.480.191
Gesamt 1998 - 2014			20.401.396	2.052.665	140.214.640	14.043.754	133.856.998	154.258.394	131.804.333		7.441.000	139.245.333

1) Die für die nächste Sitzung der Wirtschaftsförderungsausschüsse (002/05-L/S) vorgesehene Vorlage ist bereits mit enthalten.

Sondervermögen Überseestadt

Finanzierungsplan

Investitionen Innenstadtanbindung

Jahr	Restschuld am Jahresanfang	Zins- satz	Refinanzierungskosten		Verfügbare Mittel		Tilgung	Zinsen und Tilgung	Finanzierungs- bedarf	Restschuld am Jahresende
			Zinsen	kapital. Zinsen	Refinanzierung	Bar				
	€	%	€	€	€	€	€	€	€	
2001	0		0	0	0	0	0	0	0	0
2002	0		0	0	0	0	0	0	176.412	176.412
2003	176.412		0	0	0	0	0	0	248.620	425.032
2004	425.032		0	0	0	4.591.347	4.591.347	4.591.347	2.924.588	-1.241.727
2005	-1.241.727	5,00	-62.086	0	0	10.000.000	10.062.086	10.000.000	16.890.542	5.586.729
2006	5.586.729	5,50	307.270	0	10.000.000	0	9.692.730	10.000.000	20.022.254	15.916.253
2007	15.916.253	5,50	875.394	0	10.000.000	0	9.124.606	10.000.000	2.715.000	9.506.647
2008	9.506.647	5,50	522.866	0	7.400.000	0	6.877.134	7.400.000		2.629.512
2009	2.629.512	5,50	144.623	0	2.774.136	0	2.629.513	2.774.136		0
2010	0	0,00	0	0	0	0	0	0		0
Insgesamt			1.788.066	0	30.174.136	14.591.347	42.977.416	44.765.483	42.977.416	
zuzüglich aus dem ISP Schwerpunkt Häfen rechts der Weser finanzierte Planungsmittel									1.022.584	
Gesamtmittel Innenstadtanbindung									44.000.000	