

Vorlage Nr. 19/124-S
für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss für das Sondervermögen
Überseestadt
am 06. April 2016

Zulässigkeit der Ausgaben für die Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach Artikel 132a Satz 1 der Landesverfassung

A. Problem

Vor dem Hintergrund der derzeit bestehenden, erheblichen Probleme im Verkehrsablauf in der Bremer Überseestadt und mit Blick auf die hier auch weiterhin zu erwartende Entwicklungsdynamik, besteht ein dringender Handlungsbedarf zur Entwicklung ganzheitlicher und nachhaltiger Mobilitätslösungen für die Überseestadt, mit denen die bereits bestehenden Engpässe behoben und Wege für die künftige Entwicklung aufgezeigt werden können.

Vor diesem Hintergrund muss kurzfristig die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt beauftragt werden. Über die Zulässigkeit der Ausgaben für die Beauftragung eines solchen Konzeptes im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach Artikel 132a Satz 1 der Landesverfassung bedarf es einer Entscheidung des Senats und des Haushalts- und Finanzausschusses.

B. Lösung

Der Senat hat auf der Grundlage der als Anlage beigefügten Vorlage der Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt in Höhe von 150 TSD. € (anteilig 50% aus dem Sonstigen Sondervermögen Überseestadt und 50% aus Bundesmitteln des bremischen ÖPNV-Gesetzes (BremÖPNVG)) als „weitergehende Ausnahme“ im Sinne von

Punkt 4.1 der „Verwaltungsvorschrift zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung der Freien Hansestadt Bremen (Land und Stadtgemeinde) 2016 auf der Grundlage der Ermächtigung nach Art. 132a der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen (LV)“ zugestimmt.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Kosten für das Konzept in Höhe von 150 T€ sollen zur einen Hälfte aus dem Sondervermögen Überseestadt getragen werden. Die verbleibenden 50% werden aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes nach dem bremischen ÖPNV-Gesetz (BremÖPNVG) finanziert. Dazu wurden 75 T€ in die Jahresplanung der konsumtiven Regionalisierungsmittel eingestellt, sie stehen für das Gutachten zur Verfügung.

Die verfügbare Liquidität des Sondervermögens Überseestadt lässt eine Finanzierung der Maßnahme über die bereits bestehenden Verpflichtungen hinaus zu. Die Umsetzung der im Wirtschaftsplan vorgesehenen weiteren Maßnahmen bleibt hiervon unberührt.

Bei der Beauftragung des Konzeptes handelt es sich um eine Ingenieurleistung. Vor diesem Hintergrund fällt die Vergabe nicht in den Anwendungsbereich der Verwaltungsvereinbarung zu §55 (Anlage I) der Landeshaushaltsordnung (Antragstellung zur Beauftragung externer Vergaben).

Wirtschaftlichkeitsberechnung

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde bereits im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 wurde in 2012 diese regionalwirtschaftliche Bewertung aktualisiert und mit dem 4. Entwicklungsbericht der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Sitzung am 26.09.2012 vorgelegt. Mittels öffentlicher Investitionen i.H.v. bis zu 350 Mio. Euro (Worst-Case) sollen gemäß dieser regionalökonomischen Bewertung Privatinvestitionen von bis zu 1,98 Mrd. Euro (Best-Case) induziert sowie regionale Bruttowertschöpfungseffekte in einer Größenordnung von 11,3 bis 13,3 Mrd. Euro generiert werden. Es wird von einem Beschäftigungspotential von bis zu 12.100 neu in dem Gebiet zu schaffenden Arbeitsplätzen sowie 3.300 neu zu verzeichnenden Einwohnern ausgegangen. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine fiskalische Rentabilität (nach LFA) von -37,0 Mio. Euro im Worst-Case und 28,4 Mio. Euro im Best-Case. Damit ergibt sich nach LFA ein Return of Invest im Jahr 2035 im Worst-Case sowie im Jahr 2028 im Best-Case. Eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist für 2017 vorgesehen.

Die hier erbetene Zustimmung hat keine genderspezifische Relevanz, da es sich hier um

einen formalen Vorgang handelt.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschluss

Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmt der Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt in Höhe von 150 TSD. € (anteilig 50% aus dem Sonstigen Sondervermögen Überseestadt und 50% aus Bundesmitteln des bremischen ÖPNV-Gesetzes (BremÖPNVG)) als „weitergehende Ausnahme“ im Sinne von Punkt 4.1 der „Verwaltungsvorschrift zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung der Freien Hansestadt Bremen (Land und Stadtgemeinde) 2016 auf der Grundlage der Ermächtigung nach Art. 132a der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen (LV)“ zu.

Bremen, den 14. März 2016

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

J. Casper-Damberg / A. Zimmermann

Tel. 361-8580/-8792

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

R. Gotzen

Tel. 361-59535

Vorlage für die Sitzung des Senats am 22.03.2016

Zulässigkeit der Ausgaben für die Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt als „weitergehende Ausnahme“ im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach Artikel 132a Satz 1 der Landesverfassung

A. Problem

Die Bremer Überseestadt ist das prominenteste und größte Stadtentwicklungsprojekt des Landes Bremen, dem auch national und international eine große Aufmerksamkeit zukommt. Die Vielzahl von Neubauprojekten, die Sanierung historischer Gebäude, Speicher und Schuppen sowie umfangreiche Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen und haben in den letzten Jahren dazu beigetragen, dass die Überseestadt zu einem Arbeitsort für inzwischen insgesamt rund 14.500 Beschäftigte geworden ist. Zudem haben sich hier mittlerweile zahlreiche Kultur-, Tourismus- und Freizeitangebote, verschiedene Einkaufsmöglichkeiten, interessante Restaurants und Bars entwickelt. Durch bereits fertig gestellte Projekte entlang des Europahafens, der „Hafenkante“ und der Marcuskaje hat der Wohnungsbau in der Überseestadt deutlich an Fahrt aufgenommen. In jüngster Zeit wurde die Überseestadt zudem zum wichtigsten „Ankommensstadtteil“ der Stadt für Menschen auf der Flucht.

Eine mittlerweile spürbare Folge dieser rasanten Entwicklung ist, dass der Verkehr in der Überseestadt in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen hat. In den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden kommt es zu erheblichen Verkehrsstaus in der Überseestadt selbst, sowie auf den Zu- und Abfahrtstraßen. Eine aktuelle Verkehrszählung im Einmündungsbereich Konsul-Smidt-Straße / Hansator hat ergeben, dass sich die Verkehrslast im Vergleich von 2010 zu Anfang 2015 verdoppelt hat. In Gesprächen der WFB mit in der Überseestadt ansässigen Unternehmen kommt Fragen nach der Verkehrserschließung sowie künftigen Mobilitätsangeboten entsprechend eine immer größere Rolle zu. Einige Betriebe sehen in der Überlastung der Straßen, wegen fehlender

Parkmöglichkeiten sowie angesichts derzeit noch nicht ausreichender öffentlicher Mobilitätsangebote in noch weniger gut erschlossenen Teilbereichen der Überseestadt bereits einen Standortnachteil.

Noch virulenter werden die Fragen nach derzeitigen und künftigen Mobilitätslösungen in der Überseestadt in Anbetracht der Tatsache, dass die Entwicklung des Standortes in vielen Bereichen gerade erst zur Hälfte abgeschlossen ist:

- So ist die Überseestadt künftig ein Schwerpunktstandort des Sofortprogramms Wohnungsbau, mit schätzungsweise gut 6.300 neuen Bewohnern im Jahr 2020. Zur kurzfristigen Schaffung von Wohnraum sollen insbesondere entlang der Achse Konsul-Smidt-Straße/Kommodore-Johnson-Boulevard weitere Bebauungspläne aufgestellt oder Befreiungen vom Planungsrecht erteilt werden. Da der Verkehrslärm dort ein relevanter Planungsfaktor ist, sollen diese planerischen Entscheidungen auf einer einheitlichen und aktuellen Verkehrsprognose beruhen. Verkehrszählungen sind angesichts des noch nicht ausgeschöpften Entwicklungspotenzials der Überseestadt hierfür keine ausreichende Grundlage.
- Die Weiterentwicklung als Wohnstandorte wird auch Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Überseestadt haben, für den derzeit ein Zukunftskonzept erarbeitet wird.
- Mit der Schaffung der sogenannten „Weichen Kante“ am Wendebecken wird am nordwestlichen Ende der Überseestadt zudem ein herausragender Naherholungs- und Freizeitstandort entwickelt, der zugleich den zweiten Bauabschnitt des Mischgebietes an der Hafenkante im Quartier Überseepark flankiert. Für die verkehrliche Erschließung dieses Quartiers in „Halbinsellage“ bedarf es kurzfristig wichtiger Richtungsentscheidung in punkto Erreichbarkeit.
- Nicht nur hier, sondern auch an den Nahtstellen zu den Quartieren Innenstadt, Walle und Gröpelingen wird zudem die Frage der städtebaulichen, verkehrlichen und funktionalen Anbindung und Verknüpfung der Überseestadt an die bestehenden, gewachsenen Stadtstrukturen künftig eine wesentliche Rolle spielen.
- Mit der Entwicklung des Schuppen 3, der Bebauung der Kopfgebäude an der Konsul-Smidt-Str., dem geplanten Neubau einer Berufsschule, der Bebauung der sogenannten Bömers Spitze und weiterer gewerblicher Projekte sowie der geplanten Wohnbebauung im Rahmen des Sofortprogramms (u.a. Kaffeequartier, Hafenpassage) stehen in naher Zukunft außerdem weitere große Bauprojekte auf der Agenda, die zu einem erheblichen Verkehrszuwachs führen werden.

Vor dem Hintergrund dieser Herausforderungen, aber auch mit Blick auf die bereits

bestehenden, erheblichen Probleme im Verkehrsablauf und die dadurch resultierenden Standortnachteile, besteht ein dringender Handlungsbedarf zur Entwicklung ganzheitlicher und nachhaltiger Mobilitätslösungen für die Überseestadt, mit denen die bereits bestehenden Engpässe behoben und Wege für die künftige Entwicklung aufgezeigt werden können. Neben akuten Lösungen für eine verbesserte Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastrukturen müssen dabei zeitnah Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verlagerung, Verringerung und Vermeidung von Verkehren aufgezeigt und vorausschauende Antworten auf die Frage geliefert werden, in welchen Bereichen neue Infrastrukturen und Angebote auf- und/oder ausgebaut werden sollen.

Aufgrund ihrer Bedeutung als größtes Stadtentwicklungsprojekt des Landes, aber auch angesichts der spezifischen Lage und Erschließungsstruktur eignet sich die Überseestadt im Zusammenhang mit Mobilitätsfragen auch als „Innovationsstandort“, für den mit Blick auf die Möglichkeiten der Mobilität des 21. Jahrhunderts innovative Ansätze und Konzepte erprobt werden können.

Für ein anspruchsvolles, integriertes Verkehrskonzept ist einschließlich Vergabeverfahren und Konzepterstellung mit einer Erarbeitungszeit von etwa einem Jahr zu rechnen. Um die künftige Entwicklung der Überseestadt nachhaltig zu unterstützen, muss deshalb zeitnah ein Konzept erarbeitet werden, das die skizzierten Rahmenbedingungen und die Entwicklungsziele vorausschauend berücksichtigt. Dringlichkeit ist vor allem deshalb angezeigt, da

- sich die bereits jetzt bestehenden Verkehrsprobleme mit der absehbar stark zunehmenden Nutzungsdichte in der Überseestadt erheblich verschärfen werden. Das Aufrechterhalten eines funktionierenden Verkehrssystems ist folglich absehbar gefährdet.¹ Die Umsetzung erster Maßnahmen zur Linderung bereits bestehender und absehbarer Probleme wird erst nach weiteren konkreten Planungen auf Basis der Empfehlungen des Verkehrskonzeptes erfolgen können.
- Für die erfolgreiche Umsetzung des durch den Senat beschlossenen Sofortprogramms Wohnungsbaus ein funktionierendes Verkehrswesen eine maßgebliche Rahmenbedingung ist. In der Landesverfassung der FHB ist der Anspruch auf Wohnung und damit verknüpft die Aufgabe des Staates und der

¹ Das Straßenrecht i. S. der Aufrechterhaltung eines funktionierenden Verkehrswesens leitet sich aus verschiedenen Grundrechten ab. U. a. hat das BVerwG bereits in seinem Urteil vom 25.09.1968 (BVerwGE 30, 235) den Zusammenhang von Gemeingebrauch und Grundrechten hervorgehoben, in dem es feststellte, dass der Gemeingebrauch an Straßen und Wegen in seinem Kerngehalt der grundrechtlichen Gewährleistung der Art. 2 Abs. 1, Art. 3 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 GG unterliegt. Weiterhin haben viele andere Grundrechte klare Bezüge zum straßenrechtlichen Gemeingebrauch. Seinen hohen Stellenwert im verfassungsrechtlichen Gefüge tritt zudem auch dadurch zu Tage, dass zum Zwecke des Straßenbaus im Wege der Enteignung in das Grundeigentum eingegriffen werden kann.

Gemeinden auf Verwirklichung dieses Anspruchs festgehalten (Art. 12). Diesem Anspruch kann Bremen aufgrund des aktuellen Zustroms von Menschen auf der Flucht nur bedingt gerecht werden. Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung mit dem Sofortprogramm Wohnen die Grundlagen zur Beschleunigung des allgemeinen Wohnungsbaus beschlossen. Die Überseestadt ist der Schwerpunktstandort des Sofortprogramms Wohnungsbaus. Die Konkretisierung der Planungen hat aufgezeigt, dass hier absehbar wesentlich mehr Wohnraum realisiert wird, als bislang angenommen. Ein mittel- bis langfristig zu gewährleistendes funktionierendes Verkehrswesen ist wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung der ambitionierten Wohnungsbauziele in der Überseestadt.

Für die Beauftragung des Konzeptes werden Kosten in Höhe von 150.000 € fällig.

Über die Zulässigkeit der Ausgaben für die Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach Artikel 132a Satz 1 der Landesverfassung bedarf es einer Entscheidung des Senats und des Haushalts- und Finanzausschusses. Begründung:

Bei der Beauftragung des Verkehrskonzeptes handelt es sich um eine „weitergehende Ausnahme“ (nach Punkt 4.1 (Drittmittel)) der Verwaltungsvorschrift zur vorläufigen Haushaltsführung, die einer Entscheidung des Senats und des Haushalts- und Finanzausschusses bedürfen.

B. Lösung

Für die Vergabe des „Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt“ wird um Zustimmung gebeten, die hierfür notwendigen Ausgaben im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach Artikel 132a Satz 1 der Landesverfassung tätigen zu können.

C. Alternativen

Wird die Zustimmung nicht erteilt, kann mit den Arbeiten für das Konzept frühestens im Herbst 2016 begonnen werden, was einer Verzögerung von rund sieben Monaten entspräche.

Vor allem mit Blick auf die bereits bestehenden Verkehrsprobleme würde dies zu Verzögerungen führen, die die Weiterentwicklung der Überseestadt zu einem innovativen Arbeits-, Wohn-, Freizeit und Bildungsstandort behindern könnten. Konkrete verkehrliche Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses würden nicht vor 2018 greifen. Probleme im direkten Umfeld der Überseestadt sowie auf den Zu- und Abfahrtstraßen würden hierdurch weiter verschärft.

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung eines Standortes spielt darüber hinaus immer auch eine zentrale Rolle sowohl für dessen Gesamtentwicklung, als auch mit Blick auf die Entwicklung seiner einzelnen Nutzungen und Funktionen. Weil sich durch das Aufschieben des Verkehrskonzeptes eine zentrale Planungskomponente im Zusammenspiel mit anderen Fachplanungen verzögern würde, könnten sich sowohl negative Konsequenzen für anstehende Schlüsselentscheidungen des Senats zur mittel- und längerfristigen städtebaulichen Entwicklung der Überseestadt ergeben, als auch für die strategische Weiterentwicklung einzelner Nutzungsbausteine und Investitionsentscheidungen von Privaten. Die integrierte Entwicklung der Überseestadt mit der wechselseitigen Abstimmung zwischen Wohn-, Arbeits-, Einzelhandels- und Freizeitentwicklung auf der einen und der Verkehrsentwicklung auf der anderen Seite würde deutlich erschwert. Dies beträfe dann z.B. auch die Umsetzung des Sofortprogramms Wohnungsbau. Die mangelhafte Datengrundlage bzgl. des derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens in der Überseestadt wirkt sich bereits jetzt negativ auf die Bauleitplanverfahren für bestimmte Wohnstandorte aus, die verzögert werden, weil die den Verfahren zugrunde liegenden Verkehrsdaten veraltet sind. Dies betrifft konkret die Bauleitplanungen zu den Projekten RIVE, Procon 2 und Schuppen III mit insgesamt 710 Wohnungen sowie die Hafenpassage 1 und 2 mit 350 Wohnungen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Kosten für das Konzept in Höhe von 150 T€ sollen zur Hälfte aus dem Sondervermögen Überseestadt getragen werden. Die verbleibenden 50% werden aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes nach dem bremischen ÖPNV-Gesetz (BremÖPNVG) finanziert. Dazu wurden 75 T€ in die Jahresplanung der konsumtiven Regionalisierungsmittel eingestellt, sie stehen für das Gutachten zur Verfügung (s. als Anlage 1 beigefügten M-Antrag).

Die verfügbare Liquidität des Sondervermögens Überseestadt lässt eine Finanzierung der Maßnahme über die bereits bestehenden Verpflichtungen hinaus zu. Die Umsetzung der im Wirtschaftsplan vorgesehenen weiteren Maßnahmen bleibt hiervon unberührt.

Bei der Beauftragung des Konzeptes handelt es sich um eine Ingenieurleistung. Vor diesem Hintergrund fällt die Vergabe nicht in den Anwendungsbereich der Verwaltungsvereinbarung zu §55 (Anlage I) der Landeshaushaltsordnung (Antragstellung zur Beauftragung externer Vergaben).

Wirtschaftlichkeitsberechnung

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde bereits im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen

Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 wurde in 2012 diese regionalwirtschaftliche Bewertung aktualisiert und mit dem 4. Entwicklungsbericht der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Sitzung am 26.09.2012 vorgelegt. Mittels öffentlicher Investitionen i.H.v. bis zu 350 Mio. Euro (Worst-Case) sollen gemäß dieser regionalökonomischen Bewertung Privatinvestitionen von bis zu 1,98 Mrd. Euro (Best-Case) induziert sowie regionale Bruttowertschöpfungseffekte in einer Größenordnung von 11,3 bis 13,3 Mrd. Euro generiert werden. Es wird von einem Beschäftigungspotential von bis zu 12.100 neu in dem Gebiet zu schaffenden Arbeitsplätzen sowie 3.300 neu zu verzeichnenden Einwohnern ausgegangen. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine fiskalische Rentabilität (nach LFA) von -37,0 Mio. Euro im Worst-Case und 28,4 Mio. Euro im Best-Case. Damit ergibt sich nach LFA ein Return of Invest im Jahr 2035 im Worst-Case sowie im Jahr 2028 im Best-Case (s. Anlage 2). Eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist für 2017 vorgesehen.

Die hier erbetene Zustimmung hat keine genderspezifische Relevanz, da es sich hier um einen formalen Vorgang handelt.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Nach Beschlussfassung zur Veröffentlichung geeignet.

G. Beschlussvorschlag

Der Senat stimmt der Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt in Höhe von 150 TSD. € (anteilig 50% aus dem Sonstigen Sondervermögen Überseestadt und 50% aus Bundesmitteln des bremischen ÖPNV-Gesetzes (BremÖPNVG)) als „weitergehende Ausnahme“ im Sinne von Punkt 4.1 der „Verwaltungsvorschrift zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung der Freien Hansestadt Bremen (Land und Stadtgemeinde) 2016 auf der Grundlage der Ermächtigung nach Art. 132a der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen (LV)“ zu.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Bremen, 26. Feb 2016

Vorlage 19/

L

Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses am :

TOP: III.

M

Haushalt der Freien Hansestadt Bremen 2016

Produktgruppe: 71.01.03 Gewerbeflächen / Regionalplanung (S)

Kamerale Finanzdaten:

neue

Hst.:

BKZ : , FBZ :

Sondervermögen Überstadt

Zur Verfügung stehen:

Haushaltsansatz (Entwurf Stand:)

0,00 €

Stand zum Zeitpunkt der Antragstellung:

- bereits verausgabt

0,00 €

- bereits verpflichtet

0,00 €

davon aufgrund erteilter
Verpflichtungsermächt.

0,00 €

75.000,00 € Beantragte Mittelinanspruchnahme

Die Deckung ist nach Beschluss über den Haushalt 2016 beabsichtigt durch Einsparungen bei

PGR	Hst.	Zweckbestimmung	€
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00

Personaldaten:

zu Stellenverlagerungen (vgl. Anlage)

Anpassung der Beschäftigungszielzahl

PGR	Kernbereich, Raumpflege, Ausbildung	von - bis	Veränderung	neue Planung

Leistungsziele/-kennzahlen:

Anpassung von Leistungszielen/-kennzahlen

PGR/PBR	Leistungsziel/-kennzahl; Einheit	Planung	Veränderung	neue Planung

Der Antrag ist schriftlich bei der Senatorin für Finanzen einzureichen.

M

**Sonstige Anmerkungen:
Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Vor dem Hintergrund der künftigen Entwicklung der Überseestadt und ihrer herausragenden Rolle in wichtigen bau- und stadtentwicklungspolitischen Konzepten des Sensats (z.B. Sofortprogramm Wohnungsbau, Wachsende Stadt, etc.), aber auch mit Blick auf die bereits bestehenden, erheblichen Probleme im Verkehrsablauf und die dadurch resultierenden Standortnachteile, besteht ein dringender Handlungsbedarf zur Entwicklung ganzheitlicher und nachhaltiger Mobilitätslösungen für die Überseestadt, mit denen die bereits bestehenden Engpässe behoben und Wege für die künftige Entwicklung aufgezeigt werden können.

Vor diesem Hintergrund soll ein integriertes Verkehrskonzept beauftragt werden, in dem neben akuten Lösungen für eine verbesserte Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastrukturen zeitnah auch Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verlagerung, Verringerung und Vermeidung von Verkehren aufgezeigt und vorausschauende Antworten auf die Frage geliefert werden, in welchen Bereichen neue Infrastrukturen und Angebote auf- und/oder ausgebaut werden sollen.

Aufgrund ihrer Bedeutung als größtes Stadtentwicklungsprojekt des Landes, aber auch angesichts der spezifischen Lage und Erschließungsstruktur eignet sich die Überseestadt im Zusammenhang mit Mobilitätsfragen auch als „Innovationsstandort“, für den mit Blick auf die Möglichkeiten der Mobilität des 21. Jahrhunderts innovative Ansätze und Konzepte erprobt werden können.

Für die Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt sind Finanzmittel in Höhe von 150 TSD. € (anteilig 50% aus dem Sondervermögen Überseestadt und 50% aus Mitteln des bremischen ÖPNV-Gesetzes (BremÖPNVG)) zu beschließen.

i.A:

Die Übersicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU-Übersicht) ist

- beigefügt.
 ist nicht erforderlich.

Darstellung der Unvorhersehbarkeit / Unabweisbarkeit / Ausführungen zu Art. 131a LV

Mit Blick auf die bereits bestehenden Verkehrsprobleme in der Überseestadt würde eine Verzögerungen der Konzepterstellung dazu führen, dass die Weiterentwicklung der Überseestadt zu einem innovativen Arbeits-, Wohn-, Freizeit und Bildungsstandort behindert wird. Konkrete verkehrliche Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses würden nicht vor 2018 greifen. Probleme im direkten Umfeld der Überseestadt sowie auf den Zu- und Abfahrtstraßen würden hierdurch weiter verschärft.

Weil sich durch das Aufschieben des Verkehrskonzeptes eine zentrale Planungskomponente im Zusammenspiel auch mit den anderen Fachplanungen (Sofortprogramm Wohnungsbau, Einzelhandelskonzept, etc.) und privaten Investitionsentscheidungen verzögern würde, könnten sich sowohl negative Konsequenzen für anstehende Schlüsselentscheidungen des Senats zur mittel- und längerfristigen städtebaulichen Entwicklung der Überseestadt ergeben, als auch für die strategische Weiterentwicklung einzelner Nutzungsbausteine. Die integrierte Entwicklung der Überseestadt mit der wechselseitigen Abstimmung zwischen Wohn-, Arbeits-, Einzelhandels- und Freizeitentwicklung auf der einen und der Verkehrsentwicklung auf der anderen Seite würde deutlich erschwert.

Zustimmung

Produktgruppenverantwortlicher

ja

nein, nicht erforderlich

Produktbereichsverantwortlicher

ja

nein, nicht erforderlich

Produktplanverantwortlicher

ja

nein, nicht erforderlich

Ausschüsse:

ja

nein, nicht erforderlich

Deputationen:

ja

nein, nicht erforderlich

An die Senatorin für Finanzen
mit der Bitte um Zustimmung weitergereicht.
Im Auftrag

Empfehlung der Senatorin für Finanzen für den Haushalts- und Finanzausschuss:

Zustimmung

Stellungnahme:

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**Anlage 2**

Anlage zur Vorlage „Zulässigkeit der Ausgaben für die Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach Artikel 132a Satz 1 der Landesverfassung“

Datum: für die Sitzung des Senats am 08.03.2016

Stand: 03.03.2016

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2003

Betrachtungszeitraum (Jahre): 2027 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Best-Case	
2	Worst-Case	
n		

Ergebnis

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde bereits im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 wurde in 2012 diese regionalwirtschaftliche Bewertung aktualisiert und mit dem 4. Entwicklungsbericht der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Sitzung am 26.09.2012 vorgelegt. Mittels öffentlicher Investitionen i.H.v. bis zu 350 Mio. Euro (Worst-Case) sollen gemäß dieser regionalökonomischen Bewertung Privatinvestitionen von bis zu 1,98 Mrd. Euro (Best-Case) induziert sowie regionale Bruttowertschöpfungseffekte in einer Größenordnung von 11,3 bis 13,3 Mrd. Euro generiert werden. Es wird von einem Beschäftigungspotential von bis zu 12.100 neu in dem Gebiet zu schaffenden Arbeitsplätzen sowie 3.300 neu zu verzeichnenden Einwohnern ausgegangen. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine fiskalische Rentabilität (nach LFA) von -37,0 Mio. Euro im Worst-Case und 28,4 Mio. Euro im Best-Case. Damit ergibt sich nach LFA ein Return of Invest im Jahr 2035 im Worst-Case sowie im Jahr 2028 im Best-Case. Eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist für 2017 vorgesehen.

Mit Blick auf die bereits bestehenden, erheblichen Probleme im Verkehrsablauf und die dadurch resultierenden Standortnachteile, besteht ein dringender Handlungsbedarf zur Entwicklung ganzheitlicher und nachhaltiger Mobilitätslösungen für die Überseestadt, mit denen die bereits bestehenden Engpässe behoben und Wege für die künftige Entwicklung aufgezeigt und damit einhergehend die erforderlichen Rahmenbedingungen zur Erzielung der erwarteten positiven regionalwirtschaftlichen Effekte weiterhin gewährleistet werden können.

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2017 2. 2022 n. 2027

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Private Investitionen	1.980 Mio. €	Private Investitionen
2	Anzahl der neu in dem Gebiet geschaffenen Arbeitsplätze	12.100	Anzahl der neu in dem Gebiet geschaffenen Arbeitsplätze
3	Anzahl der neu in dem Gebiet zu verzeichnenden Einwohner	3.300	Anzahl der neu in dem Gebiet zu verzeich-

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage 2

Anlage zur Vorlage „Zulässigkeit der Ausgaben für die Beauftragung eines integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach Artikel 132a Satz 1 der Landesverfassung“

Datum: für die Sitzung des Senats am 08.03.2016

			nenden Einwohner
--	--	--	------------------

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--