

Vorlage für die Sitzung des Senats am 12. November 2019

Sonstiges Sondervermögen Überseestadt Entwicklung der Überseeinsel Bewilligung von Planungsmitteln

A. Problem

Ausschuss- und Deputationsvorlagen, die eine Vorbelastung für künftige Haushaltsjahre darstellen, sind dem Senat zur Beschlussfassung vorzulegen. Eine Beschlussfassung der Deputation für Wirtschaft und Arbeit für den folgenden Sachverhalt ist für den 04.12.2019 vorgesehen.

Die Entwicklung der Südseite des Europahafens – der sog. Überseeinsel – ist die bedeutendste Planung für die weitere Entwicklung der Überseestadt. Mit der Aufgabe der Cerealien-Produktion an diesem Standort besteht die Möglichkeit, das insgesamt ca. 41,5 ha große Gebiet neu zu entwickeln. Möglich ist es, hier ein hochattraktives, gemischt genutztes Gebiet zu schaffen, das nicht nur die Innenstadt, den Stadtteil Walle und die Überseestadt bereichert, sondern auch Impulse für die Stadt insgesamt setzen kann. Hierfür sind die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Als Grundlage für die Entwicklung der Überseeinsel wurde eine städtebauliche Rahmenplanung für das Gesamtareal beauftragt. Die Ergebnisse dieser städtebaulichen Rahmenplanung wurden in einem Endbericht zusammengeführt, der nunmehr den städtischen Deputationen für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung sowie für Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierschutz am 28.11.2019 bzw. am 04.12.2019 sowie für Wirtschaft und Arbeit am 04.12.2019 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die Überseeinsel wird in unterschiedliche Quartiere gegliedert, die als gemischt genutzte Nachbarschaften entwickelt und durch Grünräume voneinander getrennt werden. Jedes Quartier bekommt je nach Lage und Bauformen einen eigenen Charakter. Den Auftakt der Entwicklung der Halbinsel im Osten bildet ein Bildungsstandort als Campus bestehend aus Grundschule und Oberschule. Dieser grenzt an den geplanten Hansatorplatz, der an den Knotenpunkt Auf der Muggenburg / Hansator grenzt und über die Straßenbahnlinien 3 und 5 hervorragend an den ÖPNV angebunden ist. Der Bildungscampus soll perspektivisch auch eine Kita umfassen. Mit der Errichtung des Bildungscampus ist kurzfristig zu beginnen, nicht nur um die erforderlichen Plätze für Schülerinnen und Schüler der Überseestadt und zukünftig der Überseeinsel zu gewährleisten, sondern auch zur Deckung der ortsteilübergreifenden Bedarfe.

Voraussetzung für die Entwicklung der Überseeinsel und insbesondere für die Errichtung des Bildungsstandortes ist der Umbau des Knotenpunktes Hoerneckestraße / Hansator / Auf der Muggenburg. Der Umbau des Knotenpunktes wird zurzeit geplant. Dieser ist nach jetzigem Stand als Vollknoten angedacht. Die Hoerneckestraße soll künftig die Funktion als HAUPTerschließungsstraße für den motorisierten Verkehr (inkl. Schwerlastverkehr) übernehmen. Die Gewerbe- und Bestandserschließung bleibt erhalten. Die Stephanikirchenweide soll in ihrer Bedeutung zu einer Fahrradstraße heruntergestuft werden und kann nur noch in Ausnahmefällen – wenn die Hoerneckestraße nicht befahrbar ist – durch den motorisierten Individualverkehr genutzt werden. Ferner beginnt die Überseeinsel GmbH, Eigentümerin des ehemaligen Kellogg-Geländes, bereits mit der konkreten Quartiersplanung. Diese wird in Teilen bereits Vorfestlegungen für die Weiterführung von zukünftig öffentlichen Infrastrukturen treffen.

Zur Umsetzung des Bildungscampus und für die qualifizierte Begleitung der bereits begonnenen Quartiersplanung gilt es, die erforderlichen Mittel für die Planung öffentlicher Infrastruktur bereit zu stellen.

B. Lösung

Zur Umsetzung der zwingend erforderlichen Schritte zur Entwicklung erster Quartiere der Überseeinsel und hier insbesondere des Bildungscampus sind die nachfolgenden Maßnahmen kurzfristig zu beginnen:

- **Umbau des Knotenpunkts Hansator**

Der Knotenpunkt Hoerneckestraße/Hansator/Auf der Muggenburg soll zu einem Vollknoten ausgebaut werden. Die Hoerneckestraße soll künftig die Funktion als Haupterschließungsstraße für den motorisierten Verkehr (inkl. Schwerlastverkehr) übernehmen. Die Gewerbe- und Bestandserschließung bleibt erhalten. Die Stephanikirchenweide soll in ihrer Bedeutung zu einer Fahrradstraße heruntergestuft werden und kann nur noch in Ausnahmefällen – wenn die Hoerneckestraße nicht befahrbar ist – durch den motorisierten Individualverkehr genutzt werden. Im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunkts kann auch die bauliche Anpassung der ÖPNV-Anlagen notwendig werden. Auf der Basis einer Kostenschätzung in Höhe von 2,4 Mio. € ergeben sich Planungskosten für die Erstellung einer Entwurfsplanung (Lp 1-3 HOAI) in Höhe von **280 T€**.

- **Umbau der Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide im Bereich des Bildungscampus**

Voraussetzung für die Errichtung des Bildungscampus ist der Umbau der Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide im angrenzenden Bereich. Auf der Basis einer Kostenschätzung in Höhe von 1,6 Mio. € ergeben sich Planungskosten für die Erstellung einer Entwurfsplanung (Lp 1-3 HOAI) in Höhe von **195 T€**.

- **Zentrale Fuß- und Radwegeachse vom Europahafen entlang des Weserufers in Richtung Innenstadt bis hin zur Grundstücksgrenze der Überseeinsel GmbH**

Im Zuge erster Quartiersplanungen der Überseeinsel GmbH wird auch die Gestaltung des entlang des Weserufers geführten Fuß- und Radwegs geplant. Hierbei handelt es sich um den zentralen Fuß- und Radweg, der die Überseeinsel mit der Innenstadt sowie über eine geplante und bereits im IVK Überseestadt vorgesehenen Brücke über den Europahafen mit den weiteren

Teilen Walles verknüpft. Ferner soll an dieser zentralen Fuß- und Radwegeachse die Möglichkeit einer Weserquerung geprüft werden.

Im Sinne einer integrierten und aufeinander abgestimmten Planung, ist es zielführend, den Abschnitt beginnend ab dem Grundstück der Überseeinsel GmbH (bis zum geplanten Standort der Europahafenbrücke) zeitnah zu starten. Auf der Basis einer Kostenschätzung in Höhe von 325 T€ ergeben sich hierfür Planungskosten für die Erstellung einer Entwurfsplanung (Lp 1-3 HOAI) in Höhe von **40 T€**.

- **Brücke über den Europahafen einschließlich Umgestaltung der Kaje im Bereich Schuppen 4 bis zum geplanten Brückenkopf**

Im Rahmen der Bewilligung von Sofortmaßnahmen zur Umsetzung des IVK Überseestadt Ende 2018 wurden auch erste Planungsmittel für die Errichtung einer Brücke über den Europahafen in Höhe von 600 T€ bewilligt. Insgesamt wird auf der Basis einer Kostenschätzung in Höhe von 7,7 Mio. € von Planungskosten für die Erstellung einer Entwurfsplanung (Lp 1-3 HOAI) in Höhe von **910 T€** ausgegangen. Bei Berücksichtigung der bereits bewilligten Planungsmittel in Höhe von 600 T€ ergibt sich ein Mittelbedarf in Höhe von 310 T€. Für die Umgestaltung der Kaje im Bereich des Schuppens 4 bis zum geplanten Brückenkopf wird auf der Basis einer Kostenschätzung in Höhe von 9,4 Mio. € (20.825 €/m bei 450 m), die die Erfahrungen aus den bereits umgesetzten Umbaubereichen berücksichtigt, von Planungskosten für die Erstellung einer Entwurfsplanung (Lp 1-3 HOAI) in Höhe von **685 T€** ausgegangen.

- **Erstellung eines Entwässerungskonzeptes für das Gesamtareal**

Für das Gesamtareal und damit auch als Voraussetzung für die Entwicklung einzelner Teilquartiere gilt es, ein schlüssiges und in sich kohärentes Entwässerungskonzept für das Gesamtareal zu erstellen. Auf der Basis einer Kostenschätzung in Höhe von 5 Mio. € ergeben sich Planungskosten für die Erstellung einer Entwurfsplanung (Lp 1-3 HOAI) in Höhe von **595 T€**.

- **Technische Projektsteuerung**

Die oben aufgezeigten Maßnahmen sind durch eine technische Projektsteuerung zu begleiten. Hierfür wird in der Entwurfsplanung (Lp 1-3 HOAI) mit Kosten in Höhe von **300 T€** gerechnet.

- **Qualifizierendes Verfahren für die Entwicklung der zentralen Park- und Grünanlagen**

Zur Entwicklung einer Leitidee für die Gestaltung der zentralen Park- und Grünanlagen gilt es, ein qualifizierendes Verfahren durchzuführen. Aus Erfahrung wird hierfür von Kosten in Höhe von **250 T€** ausgegangen.

- **Qualifizierungsverfahren und Prozessbegleitung**

Entsprechend der „Bremer Erklärung zur Sicherung und Qualifizierung der Baukultur in Bremen“ gilt es, neben den zentralen Park- und Grünanlagen auch für andere städtebaulich relevante bzw. stadtbildprägende Bauvorhaben qualifizierende Verfahren durchzuführen. Hierfür ist mit weiteren Kosten in Höhe von **200 T€** zu rechnen.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen. Für die Umsetzung der zwingend erforderlichen Schritte zur Entwicklung erster Quartiere der Überseeinsel und hier insbesondere des Bildungscampus sind die aufgezeigten Maßnahmen zwingend kurzfristig zu beginnen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

D.1. Finanzielle Auswirkungen

Zur Umsetzung des Bildungscampus und für die qualifizierte Begleitung der bereits begonnenen Quartiersplanung sind erforderliche Mittel für die Planung öffentlicher Infrastruktur in Höhe von insgesamt 3.445 T€ wie in Abb. 1 aufgezeigt erforderlich. Mit dem Beschluss über den Rahmenplan sind darüber hinaus noch keine weiteren finanziellen Auswirkungen verbunden. Erst in den nachfolgenden Planungsschritten – insbesondere der verbindlichen Bauleitplanung – sind weitergehende Entscheidungen notwendig. Mit der angestrebten Umsetzung der Planung der restlichen Überseeinsel werden perspektivisch Aufwendungen notwendig, die zumindest anteilig durch die Freie Hansestadt Bremen zu tragen sind (Planung, Hochwasserschutz, Erschließung,

Grünflächen, Entwicklung des Schulstandortes etc.) und verschiedene Ressorts betreffen werden.

Für die Entwicklung des ehemaligen Kellogg-Areals hat sich die Grundstückseigentümerin in einem ersten, im Mai 2018 unterzeichneten städtebaulichen Vertrag zu einer Übernahme anteiliger Projektentwicklungskosten verpflichtet. Dies schließt die Planungskosten ebenso ein wie die Erschließungskosten, Kosten zur Herstellung des notwendigen Hochwasserschutzes sowie zur Herstellung von Grünflächen. Sofern auf weiteren Grundstücken eine Umsetzung der Rahmenplanung angestrebt wird, werden vergleichbare Vereinbarungen geschlossen werden. Die aufgezeigten Maßnahmen betreffen ausschließlich bremische Flächen. Im Zuge der Maßnahmen zum Umbau der Hoerneckestraße und der Stephanikirchenweide wären voraussichtlich Erschließungsbeiträge zu erheben. Bremen strebt an, stattdessen im Rahmen der zu vereinbarenden städtebaulichen Verträge, die ggf. entstehenden Erschließungskosten so auf die von der Entwicklung des Geländes profitierenden EigentümerInnen zu übertragen, dass die gewerblichen Bestandsunternehmen, die bereits heute über eine funktionierende Erschließung verfügen, nicht in Anspruch genommen werden, soweit sie an der gewerblich-industriellen Nutzung festhalten wollen.

Bei Berücksichtigung der bereits für die Planung der Brücke über den Europahafen im Zuge der beschlossenen Sofortmaßnahmen zur Umsetzung des IVK Überseestadt bereitstehenden Mittel in Höhe von 600 T€ ergibt sich ein zu bewilligender Finanzierungsbedarf in Höhe von 2.855 T€. Dieser wird in Höhe von 1.200 T€ in 2020, 1.110 T€ in 2021 und in Höhe von 545 T€ in 2022 benötigt und kann aus der vorhandenen Liquidität des Sondervermögens Überseestadt, die aus Grundstücksverkäufen in den vergangenen Jahren resultiert, erfolgen.

Planungskosten	Gesamt Planungskosten	Lph 1-3	2020	2021	2022
Umbau Knotenpunkt Hansator	560.000 €	280.000 €	180.000 €	100.000 €	0 €
Umbau Teilbereich Hoerneckestr. und Stephanikirchenweide	410.000 €	195.000 €	100.000 €	95.000 €	0 €
Zentrale Fuß- und Radwegachse	85.000 €	40.000 €	20.000 €	20.000 €	0 €
Brücke über den Europahafen	1.935.000 €	910.000 €	300.000 €	400.000 €	210.000 €
Umgestaltung Kajen Schuppen 4	2.345.000 €	685.000 €	300.000 €	200.000 €	185.000 €
Entwässerungskonzept	1.260.000 €	595.000 €	300.000 €	295.000 €	0 €
Qualifizierungsverfahren Park- und Grünanlagen	250.000 €	250.000 €	150.000 €	100.000 €	0 €
Allg. Qualifizierungsverfahren / Prozessbegleitung	200.000 €	200.000 €	50.000 €	100.000 €	50.000 €
Technische Projektsteuerung	690.000 €	300.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
Gesamt	7.735.000 €	3.455.000 €	1.500.000 €	1.410.000 €	545.000 €
Bereits bewilligt für Brücke Europahafen		600.000 €	300.000 €	300.000 €	0 €
Finanzierungsbedarf		2.855.000 €	1.200.000 €	1.110.000 €	545.000 €

Abb. 1: Kostenübersicht

D.2. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde im Rahmen der vom Senat am 20.06.2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 und 2012 wurde diese regionalwirtschaftliche Bewertung derzeit aktualisiert und soll der Deputation für Wirtschaft und Arbeit ebenfalls in ihrer Sitzung am 04.12.2019 vorgelegt werden. Bislang war allerdings die Entwicklung der Südseite des Europahafens bzw. der Überseeinsel im heutigen Umfang noch nicht gesondert betrachtet und enthalten.

Die aktuelle Studie geht für die Überseestadt im Jahr 2035 von einem Potenzial von 17.800 bis 19.900 gesicherten und neu entstehenden Arbeitsplätzen (ohne 4.000 Bestandarbeitsplätze im Jahr 2035) aus. Bis zum Jahr 2035 werden Einwohnereffekte von knapp 8.700 Personen (worst-case Szenario) bis rund 9.300 Personen (best-case Szenario) in der Überseestadt erwartet, welche mit einem jährlichen fiskalischen Effekt von 5.327 € je Einwohner entscheidenden Einfluss auf die fiskalische Bilanz des Projekts haben.

Überseeinsel:

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Rahmenplanung werden im Quartier Überseeinsel durch geplante Investitionen knapp 2.500 Wohneinheiten mit etwa 4.700 Einwohnern geschaffen. Zudem sollen dort ca. 3.700 (neue) Arbeitsplätze entstehen.

Im Zuge der Wirtschaftlichkeitsberechnung wurden für die Überseeinsel die bisherigen öffentlichen Investitionen in Höhe von 600 TEUR für Baumaßnahmen zur Erschließung, Anbindung und Baureifmachung ermittelt (Stand 2017). Bis 2035 werden sich die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur im worst-case Szenario voraussichtlich auf 71,8 Mio. EUR, im best-case Szenario auf 65,3 Mio. EUR belaufen.

Werden alle Effekte in der Überseestadt über den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 fiskalisch bilanziert, so ergeben sich im Jahr 2035 positive Ergebnisse von 478,8 Mio. € (worst-case) bzw. 556,8 Mio. € (best-case). Ab dem Jahr 2021 zeigt sich in beiden Szenarien eine dauerhaft positive fiskalische Bilanz.

Für den Zeitraum von 2003 bis 2035 ergibt sich für die Überseestadt (inkl. Überseeinsel) eine kumulierte Bruttowertschöpfung zwischen 32,2 Mrd. € (worst-case) und 34,9 Mrd. € (best-case). 2012 wurde im Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2030 eine kumulierte Bruttowertschöpfung von 15,9 Mrd. € (worst-case) bis 19,3 Mrd. € (best-case) erwartet.

Die in der Untersuchung aus dem Jahr 2012 erwartete positive Entwicklung wird durch die Ergebnisse der aktuellen Studie somit fortgeführt und noch deutlich übertroffen. Die in der aktuellen Untersuchung aufgezeigte Entwicklung der Überseestadt bis zum Jahr 2017 stellt sich als deutlich positiver dar, als noch 2012 angenommen. Insbesondere die Zahl der direkten Beschäftigten hat sich sehr positiv entwickelt und liegt oberhalb des Szenariotrichters der Bewertung von 2012. Die Entwicklung der Überseestadt ist wirtschaftlich betrachtet ein Erfolg.

Das Formular zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist als Anlage 1 beigefügt.

D.3. Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

D.4. Gender-Prüfung

Der in der Vorlage beschriebene Prozess zur Entwicklung der Überseeinsel in der Überseestadt richtet sich an alle Bevölkerungsgruppen. Im Rahmen der konkreten Planungsaufgaben sind Gender-Aspekte konkret einzubeziehen und zu berücksichtigen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Finanzen, der Senatskanzlei sowie der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat stimmt der Finanzierung der Planungsmittel in Höhe von 2.855 T€ zur Entwicklung der Überseeinsel zu. Die Finanzierung erfolgt aus den Eigenmitteln des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa sowie den Senator für Finanzen, die haushaltsrechtliche Absicherung der Finanzierung der Planungen der Überseeinsel durch Beschlüsse der städtischen Deputation für Wirtschaft und Arbeit in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt sowie des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.

Datum: 04.11.2019

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Sonstiges Sondervermögen Überseestadt
Entwicklung der Überseeinsel
Bewilligung von Planungsmitteln

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **betriebswirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

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

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse Risikoanalyse für ÖPP/PPP Sensitivitätsanalyse Sonstige

Anfangsjahr der Berechnung: 2003

Betrachtungszeitraum (Jahre): 2035 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigelegte Berechnung)

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

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, 2012 und 2014 wurde diese regionalwirtschaftliche Bewertung 2019 aktualisiert und wird der Deputation für Wirtschaft und Arbeit in ihrer Sitzung am 04.12.2019 vorgelegt.

Insgesamt besteht für die Überseestadt im Jahr 2035 ein Potenzial von 17.800 bis 19.900 gesicherten und neu entstehenden Arbeitsplätzen (ohne 4.000 Bestandsarbeitsplätze im Jahr 2035). Bis zum Jahr 2035 werden Wohnereffekte von knapp 8.700 Personen (worst-case) bis rund 9.300 Personen (best-case) in der Überseestadt erwartet, welche mit einem jährlichen fiskalischen Effekt von 5.327 € je Einwohner entscheidenden Einfluss auf die fiskalische Bilanz des Projekts haben. Werden alle Effekte über den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 fiskalisch bilanziert, so ergeben sich im Jahr 2035 positive Ergebnisse von 478,8 Mio. € (worst-case) bzw. 556,8 Mio. € (best-case). Ab dem Jahr 2021 zeigt sich in beiden Szenarien eine dauerhaft positive fiskalische Bilanz.

Weitergehende Erläuterungen

Eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung liegt aktuell vor. Über das Ergebnis soll der Deputation für Wirtschaft und Arbeit am 04.12.2019 berichtet werden.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2024	2. 2029	3. 2035
---------	---------	---------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einwohner	8.700 – 9.300
2	Private Investitionen	2,61 – 3,19 Mrd. €
3	Neue Arbeitsplätze	17.800 – 19.900

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung



BREMEN
MOIN ZUKUNFT!

MITREDEN UND MITGESTALTEN
ÖFFENTLICHE BETEILIGUNG
AN DER PLANUNG FÜR
DIE ÜBERSEEINSEL

ÜBERSEESTADT BREMEN

www.ueberseestadt.de

Foto rechts:
 Dr. Dirk Kühling, Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa;
 Prof. Dr. Iris Reuther, Senatorin für Klimaschutz,
 Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau;
 Dr. Klaus Meier, Überseeinsel GmbH; Andreas Heyer,
 WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (v.links)



NAH AN DER CITY, NAH AN DER ZUKUNFT

Jedem Ende wohnt ein Anfang inne: Im November 2017 stellte das einzige deutsche Werk des US-Konzerns Kellogg in Bremen seine Produktion ein. Das Unternehmen schloss nach über 50 Jahren für immer seine Pforten. Gleichzeitig eröffnen sich neue Chancen für die Wirtschafts- und Stadtentwicklung Bremens. Auf der Südseite des Europahafens soll nun ein urbanes Stadtquartier entstehen: die Überseeinsel.

Den Anfang macht die Entwicklung des ehemaligen Kellogg-Geländes, das einen Bereich der Gesamtarealplanung Überseeinsel darstellt. Entstehen soll ein Ort, der Wohnen, Gewerbe, Kultur, Freizeit, Kitas und Schulen verbindet. Ein lebendiges Quartier, in dem die Menschen vor allem das Fahrrad, Carsharing und den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Ein innovativer Ort mit grünen Dächern, geringem Energieverbrauch und weitgehend CO₂-neutraler Versorgung.

In die Rahmenplanung für die Überseeinsel waren die Bremerinnen und Bremer in einer für diese Stadt beispielhaften Weise einbezogen. Ein umfangreiches Beteiligungsverfahren begleitete die Planungen. Dazu gehörten Mitmachwerkstätten, Präsentationen und Umfragen.

Knapp 1200 Menschen nutzten die vielfältigen Möglichkeiten zum Austausch mit Fachleuten und Projektverantwortlichen. Über Presseinformationen, Social Media und die Webpräsenz der Überseestadt wurde die Öffentlichkeit transparent über jeden Planungsschritt informiert.

Das Programm zur öffentlichen Beteiligung war für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers von unschätzbarem Wert: Die Bremerinnen und Bremer brachten ihr Wissen ein, steuerten Vorschläge bei und erarbeiteten gemeinsam mit den Projektbeteiligten noch bessere Lösungen. Durch ihre Mithilfe wird in den kommenden Jahren die Überseeinsel entstehen. Ein Stadtquartier, in dem die Menschen gerne leben und arbeiten. Ein Ort, der eine Bereicherung für alle Bremerinnen und Bremer sowie Gäste unserer Stadt darstellt.

Unser Dank gilt allen engagierten Mitbürgerinnen und Mitbürgern. Ihnen ist diese Publikation gewidmet.

Viel Freude bei der Lektüre!

DIE ÜBERSEEINSEL AUF EINEN BLICK

Planung: Die Entwicklung eines neuen urbanen Stadtquartiers

Gesamt-Areal: 41,5 Hektar Fläche

Lage: zwischen Europahafen und Weser

Erster Entwicklungsschritt: 15 Hektar Fläche (ehemaliges Kellogg-Areal)

Geplanter Baubeginn: 2021

Entwicklungszeitraum: 10 bis 20 Jahre

Wie stellen sich die Bremerinnen und Bremer das Leben und Arbeiten auf der Überseeinsel vor? Um dieser Frage auf den Grund zu gehen, fanden zwei Mitmachwerkstätten auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände statt. Ein Vorschlag: eine Brücke für Radverkehr zwischen Überseeinsel und Woltmershausen.



ÜBERSEEINSEL

DIE ÜBERSEEINSEL IST NUR EINEN STEINWURF VON DER INNENSTADT ENTFERNT!



DAS BETEILIGUNGSVERFAHREN WER SICH BETEILIGT, KANN MITGESTALTEN

Die Überseeinsel: das sind etwa 41 Hektar in bester bremscher Lage, direkt an der Weser, keine zwei Kilometer vom Marktplatz, dem Roland und den Stadtmusikanten entfernt. Das Areal liegt am Eingang zur Überseestadt, einem der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Geplant ist, die Weserpromenade bis zum Europahafenkopf und zur Molenspitze zu verlängern und so die Innenstadt direkt an die Überseestadt anzuschließen. Diese Schlüsselposition macht die Überseeinsel für die Stadt Bremen und ihre Bewohnerinnen und Bewohner besonders bedeutungsvoll.

Um dieser Bedeutung gerecht zu werden, setzten die Projektverantwortlichen ein umfassendes Konzept zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger auf. Verantwortlich sind: Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Überseeinsel GmbH und die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH. (Die WFB ist von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa beauftragt, die Entwicklung der gesamten Überseestadt federführend zu begleiten.) Für das Beteiligungsverfahren definierten sie klare Leitlinien. Der Prozess sollte früh beginnen, viele Menschen erreichen, klare Ziele haben, Möglichkeiten zum Mitmachen schaffen, ergebnisoffen sein, Informationen

verständlich vermitteln und Entscheidungen sowie Ergebnisse transparent aufzeigen. Die Menschen sollten ihre Ideen nicht nur äußern, sondern auch diskutieren können.

Im Zentrum der Überlegungen standen der Mensch und seine Bedürfnisse im Stadtleben. Das Augenmerk lag auf fünf Kernbereichen:

- Mobilität & Energie
- Arbeiten & Versorgung
- Freizeit, Grün, Sport & Erholung
- Wohnen
- Soziales & Kultur

Die Fragen, die es zu ergründen galt, lauteten unter anderem: Wie stellen sich die Bremerinnen und Bremer das Leben und Arbeiten auf der Überseeinsel vor? Wie wollen sie sich fortbewegen? Wie möchten sie ihre Freizeit verbringen? Wie möchten sie das Zusammenleben mit ihren Nachbarinnen und Nachbarn gestalten?

Zur Ergründung dieser Fragestellungen wurde ein mehrstufiger Prozess bestehend aus öffentlichen Werkstätten, Befragungen und Ergebnispräsentationen aufgesetzt. Das Beteiligungsverfahren startete Mitte 2018 parallel zur Rahmenplanung.

DIE ÜBERSEEINSEL WAS WAR

NOVEMBER 2017

Die Produktion im ehemaligen Kellogg-Werk steht still, das Areal soll zu neuem Leben erweckt werden. Bremen und Kellogg unterzeichnen eine Absichtserklärung. In enger Abstimmung mit einem neuen Eigentümer bzw. einer neuen Eigentümerin soll ergründet werden, wie es mit dem Gelände weitergeht.



Sechs Teams aus Berlin, Kopenhagen, Rotterdam, Bremen und Wien – jeweils bestehend aus Architektinnen und Architekten, Stadtplanenden und Landschaftsplanenden – erarbeiten Vorschläge für die Weiterentwicklung der Gesamtfläche Überseeinsel, sogenannte Vorstudien. Im nächsten Schritt wählt eine Jury drei auf das ehemalige Kellogg-Grundstück beschränkte Konzepte zur Vertiefung aus.

FRÜHJAHR 2018

APRIL 2018

Das Kellogg-Gelände findet eine neue Eigentümerin. Der US-Konzern veräußert das Areal an die wpd AG. Das Unternehmen – das auf der ganzen Welt Windparks plant, entwickelt und betreibt – gründet für die weitere Projektentwicklung eine Schwestergesellschaft: die Überseeinsel GmbH. In Zusammenarbeit mit der Stadt Bremen wird seitdem die Entwicklung des Areals vorangetrieben.



Start der Rahmenplanung (auch Masterplan genannt). Auf Basis der drei ausgewählten Vorstudien entsteht ein städtebaulicher Rahmenplan für die Gesamtfläche der Überseeinsel zwischen dem Europahafen und der Weser unter Einbeziehung des Kellogg-Grundstücks.

Parallel beginnt das Beteiligungsverfahren. Bei der Auftaktwerkstatt auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände erhalten die rund 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen Einblick in alle Vorstudien für die gesamte Überseeinsel.

AUGUST 2018

FRÜHJAHR 2019

Die ersten konkreten Pläne, Abbildungen und Visualisierungen für die Rahmenplanung sowie die Ergebnisse einer Online-Bürgerbefragung zur Überseeinsel liegen vor. Auf diesen Erkenntnissen basierend entstehen die ersten konkreten Pläne, Abbildungen und Visualisierungen für die Rahmenplanung. Dieser Zwischenstand wird den knapp 300 Besucherinnen und Besuchern der gläsernen Werkstatt auf dem ehemaligen Kellogg-Areal präsentiert.



Die Rahmenplanung ist abgeschlossen. Mit der öffentlichen Präsentation der Ergebnisse am 30. August 2019 endet das Beteiligungsverfahren für diesen Entwicklungsschritt. Die Rahmenplanung bildet nun die Grundlage für eine vertiefende Quartiersplanung auf dem ehemaligen Kellogg-Areal.

SOMMER 2019



Praxistest: Architekturbüros hatten sich im Rahmen der Vorstudien viele Gedanken über die Gestaltung der Überseeinsel gemacht. Bei der Auftaktwerkstatt bewerteten die Bremerinnen und Bremer die Vorschläge der Planenden.

ÜBERSEEINSEL



Investor Klaus Meier (ganz rechts) von der Überseeinsel GmbH diskutiert die Pläne für das neue Stadtquartier.

Maßnahme 1

DIE AUFTAKTWERKSTATT DIALOG AUF AUGENHÖHE

Programme zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sollten rechtzeitig starten – und nicht erst dann, wenn alle relevanten Entscheidungen bereits feststehen. Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Überseeinsel GmbH sowie die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH luden deshalb bereits im August 2018 zur Auftaktwerkstatt für die Planung der Überseeinsel ein.

Zur Veranstaltung auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände kamen 300 Besucherinnen und Besucher. Das frühere Betriebsgelände war für diese Veranstaltung zum ersten Mal für die Öffentlichkeit zugänglich. Viele nutzten die Gelegenheit, das Gelände sowie die gesamte Überseeinsel zu erkunden. Dafür stand der „Stadtmusikantenexpress“ bereit: ein moderner, elektrisch angetriebener Bummelzug.

Bei der Auftaktwerkstatt wurden erstmalig die Ergebnisse der Vorstudien präsentiert. Sechs Büros aus Berlin, Kopenhagen, Rotterdam, Bremen und Wien waren damit beauftragt worden, sich in Vorstudien mit dem Areal zu beschäftigen. Ein hochkarätig besetztes Gremium aus Expertinnen und Experten fungierte in diesem Wettbewerb als Jury, neben Fachleuten aus der Verwaltung waren Bürgerschaftsabgeordnete sowie Vertreterinnen und Vertreter des Ortsbeirates als Gäste beteiligt. Dieses Auswahlverfahren dient der Sicherung einer hohen Planungs- und Baukultur in Bremen. Aus diesen Vorstudien gingen das Berliner Büro SMAQ gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekturbüro Man Made Land sowie das Bremer Büro gruppeomp gemeinsam mit dem Hannoveraner Landschaftsarchitekturbüro nsp als weitere Bearbeitende hervor.



Zum ersten Mal war das ehemalige Kellogg-Gelände öffentlich zugänglich. Viele nutzten deshalb den „Stadtmusikantenexpress“ zur Erkundung des Geländes sowie der gesamten Überseeinsel. Rege Beteiligung auch bei den Diskussionen und an den Mitmachstationen: Die Besucherinnen und Besucher verteilten fleißig rote Herzen für gute Ideen.

Die Besucherinnen und Besucher bewerteten mit verschiedenfarbigen Aufklebern einzelne Aspekte dieser Entwürfe. Dabei beurteilten sie einige Ideen besonders positiv. Dazu gehörte unter anderem die geplante Fahrradbrücke über den Europahafen, die Erhaltung von Bestandsbauten wie dem Getreidesilo und die abwechslungsreiche Gestaltung der Freiflächen.

An zahlreichen Mitmachstationen teilten die Besucherinnen und Besucher zudem ihre Ideen und Wünsche zu Themen wie Arbeit und Versorgung, Freizeit und Erholung, Soziales und Kultur, Mobilität und Energie oder Wohnen auf anschauliche Weise mit. Das größte Interesse löste die Mitmachwand zum Thema „Urbaner Charakter“ aus. Hier signalisierten die Besucherinnen und Besucher durch das Anbringen von farbigen Aufklebern ihre Zustimmung zu bestimmten Schlagwörtern oder Symbolfotos. Dabei entstand ein anschaulicher Eindruck dessen, was sich die Menschen für das neue Quartier wünschen – zum Beispiel Gastronomie und kleine Geschäfte in den Erdgeschossen, Flächen für gemeinsame Projekte wie Urban Gardening sowie familienfreundliche Angebote in Form von Schulen und Kitas.

Bei der abschließenden Podiumsdiskussion zeigte sich: Besonders am Herzen lagen den Menschen der Erhalt und die moderne Weiterentwicklung des Bremer Baustils sowie die Berücksichtigung von Grünflächen. Häufig geäußerte Wünsche umfassten zudem eine bessere Anbindung an die benachbarten Stadtteile, auch über die Weser hinweg, nachhaltige Mobilität und ein umfangreiches Bildungs- und Gesundheitsangebot innerhalb des Quartiers.

DIE AUFTAKTWERKSTATT AUF EINEN BLICK

Maßnahme: Auftaktwerkstatt Überseeinsel

Termin: 27. August 2018, 16 bis 21 Uhr

Ort: Gelände des ehemaligen Kellogg-Werks

Teilnehmer: 300 Besucherinnen und Besucher

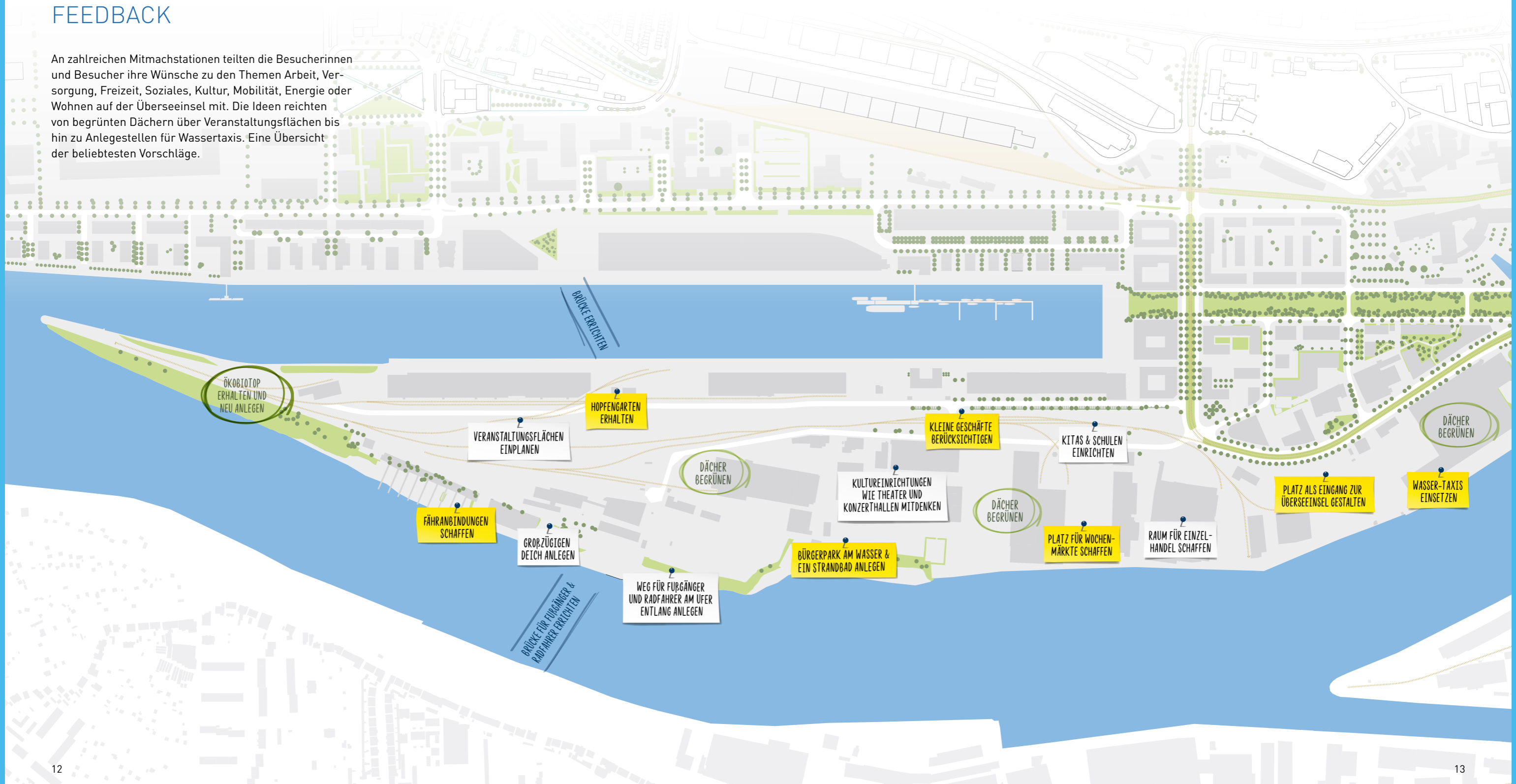
Programm: Präsentation der Vorstudien durch SMAQ Architektur und Stadt GmbH, Berlin, gruppeomp Architektengesellschaft mbH BDA, Bremen

Rundfahrt über die Überseeinsel mit dem Stadtmusikantenexpress

Gastgeber: Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Überseeinsel GmbH sowie die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

DIE AUFTAKTWERKSTATT FEEDBACK

An zahlreichen Mitmachstationen teilten die Besucherinnen und Besucher ihre Wünsche zu den Themen Arbeit, Versorgung, Freizeit, Soziales, Kultur, Mobilität, Energie oder Wohnen auf der Überseeinsel mit. Die Ideen reichten von begrünten Dächern über Veranstaltungsflächen bis hin zu Anlegestellen für Wassertaxis. Eine Übersicht der beliebtesten Vorschläge.



DIE VORSTUDIEN DER ARCHITEKTURBÜROS



Im Entwurf des Bremer Büros gruppeomp geht das ehemalige Gleisbett in ein Birkenwäldchen über, das sich bis zur Molenspitze erstreckt.

Die Entwürfe von drei Architekturbüros wurden bei der Auftaktwerkstatt präsentiert. Ihre Ideen kompakt auf einen Blick.

gruppeomp: Wie wollen wir in der Stadt wohnen?

Nach den Planungen des Bremer Büros gruppeomp zusammen mit den Landschaftsplanenden von nsp werden die identitätsstiftenden Bestandsbauten erhalten und für eine geänderte Nutzung umgebaut.

Eine Mischung aus Gewerbe, Büro und Wohnen ist vorgesehen. In den Wohnquartieren liegt der Fokus auf dem Typus des Altbremer Hauses mit Quartiersplätzen, grünen Höfen, Privatgärten sowie Wohnstraßen. An das Wohnquartier schließen sich Schule, Kita und ein Handwerkerhof an.

Auch der Freiraum orientiert sich an den Bestandsbauten: Ein Platz am Hansator verbindet Hafenbecken und Weser, das ehemalige Gleisbett geht in ein Birkenwäldchen über, das bis zur Molenspitze führt. Menschen, die sich zukünftig auf dem Rad oder zu Fuß im Quartier fortbewegen, stehen im Mittelpunkt der Planungen. Nachhaltige Energie und Mobilität, digitale

Technologien und Maßnahmen für ein soziales Miteinander bilden ein Stadtquartier der Zukunft.

SMAQ: Was macht die Stadt am Fluss aus?

Das Berliner Büro SMAQ schlägt gemeinsam mit den Landschaftsplanenden von *Man Made Land* gemischt genutzte Quartiere mit Identifikationspotenzial vor.

Das Leitmotiv: die produktive Stadt. Geplant ist eine Mischung aus Wohnen, Büro und Gewerbe: Die Bebauungshöhen variieren zwischen drei und fünf Geschossen; achtgeschossige Häuser setzen Akzente. Es gibt unterschiedliche Wohntypen wie brementypische Stadthäuser oder Geschosswohnungsbauten. Die Bestandsgebäude Silo und Reishalle erinnern an Bremens Geschichte.

Im Freiraum hat der Zugang zur Weser hohe Priorität. Ein Biotop an der Molenspitze, ein Park im Mittelteil mit einer „Sonnenfängerbucht“ und eine Promenade gestalten das Ufer. Neue Mobilitätsformen wie autonom fahrende Minishuttles oder Wassertaxis sowie Mobilitätspunkte mit E-Ladestationen sorgen für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot.

ÜBERSEEINSEL



Das Konzept des Berliner Büros SMAQ.

COBE: Was macht die Bremer Identität aus?

Der Entwurf des dänischen Architekturbüros COBE basiert auf vier Leitstrategien: Viertel zwischen Industrie- und Flusslandschaft, ein Hafen mit Geschichte, eine nachhaltige Halbinsel sowie die produktive Stadt. Die Bestandsbauten sind dabei besondere, identitätsstiftende Bausteine.

Das ehemalige Gleisbett bleibt als „Grüner Mobilitätskorridor“ weitgehend frei von Bebauung. In den Quartieren finden sich abwechslungsreiche Gebäudegrößen: akzentuierende Hochpunkte, Häuser mit moderaten Höhen und Giebeln zum Wasser und nachbarschaftliche Innenbereiche mit kleinen Plätzen als Treffpunkte. Die Weserpromenade führt als Verlängerung der Schlachte auf zwei Höhenniveaus über einen Platz am Silo und eine grüne Promenade mit wechselnder Ufergestaltung auf die Halbinsel selbst. An den Ufern gibt es Parks, die allen Bremerinnen und Bremern zur Verfügung stehen.

Im Fokus des Entwurfs steht die nachhaltige Erschließung des Quartiers, die Bedeutsamkeit der Natur und die Förderung nachbarschaftlicher Gemeinschaft.



Im Entwurf des dänischen Büros COBE finden sich abwechslungsreiche Gebäudegrößen.

ONLINE-UMFRAGE BEISPIELFRAGEN



Frage 1:

WIE WÜRDEN SIE DIE ÜBERSEEINSEL GERNE NUTZEN?

Als ...

- Arbeitsort
- Wohnort
- Freizeitgestaltung
- Sonstiges

Frage 2:

WELCHE WOHNUNGSGRÖSSEN UND WOHNFORMEN KÖNNTEN SIE SICH AUF DER ÜBERSEEINSEL VORSTELLEN?

- Wohnungsgrößen bis 60 Quadratmeter
- Wohnungsgrößen zwischen 60 und 80 Quadratmetern
- Wohnungsgrößen über 80 Quadratmeter
- Maisonettewohnungen (über mehrere Etagen)
- Reihenhäuser / Bremer Häuser
- Gemeinschaftliche Wohnformen (geteilte Wohn- und Freiräume)
- Sonstiges

Frage 3:

WO KÖNNEN BÜROS, HANDEL, GEWERBE UND COWORKING SPACES UNTERGEBRACHT WERDEN?

- Im Erdgeschoss
- Auf dem Dach
- In den mittleren Geschossen
- Zwischen den Gebäuden
- In getrennten Gebäuden

Frage 4:

WIE MÖCHTEN SIE ZUKÜNFTIG AUF DIE ÜBERSEEINSEL GELANGEN?

- Bus
- Fahrrad
- Auto
- Carsharing

ÜBERSEEINSEL



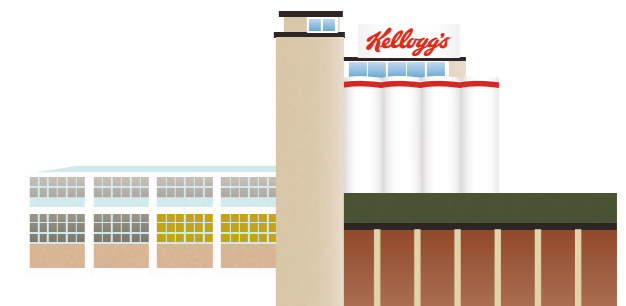
Über die Entwicklung der Überseeinsel konnten die Bürgerinnen und Bürger auf vielfältige Weise mitbestimmen.

Maßnahme 2

DIE ONLINE-UMFRAGE TEILHABE LEICHT GEMACHT

Das Beteiligungsverfahren sollte möglichst viele Bürgerinnen und Bürger erreichen. Aus diesem Grund wurde eine Online-Umfrage gestartet. So konnten auch Menschen, die nicht an den öffentlichen Werkstätten teilnehmen konnten, ihre Ideen, Wünsche und Anregungen einbringen und somit an der Entwicklung des Quartiers teilhaben. Die Online-Umfrage startete am 26. Oktober 2018 und war auf der Website der Überseestadt abrufbar (www.ueberseestadt-bremen.de). 186 Bürgerinnen und Bürger nahmen teil.

Die 15 Fragen kreisten um die Wünsche und Vorstellungen der Bremerinnen und Bremer in Bezug auf Wohnungsgrößen und -formen, Gewerbe und Handel, Versorgung und soziale Infrastruktur, nachbarschaftliche Gemeinschaft, Verkehr und Anbindung, Nachhaltigkeit sowie Zwischennutzung von Bestandsbauten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten aus mehreren Antwortmöglichkeiten auswählen, Mehrfachantworten waren möglich und erwünscht.





WIE WOLLEN WIR AUF DER ÜBERSEEINSEL WOHNEN, LEBEN UND ARBEITEN?

ONLINE-UMFRAGE AUSWERTUNG

Die wichtigsten Erkenntnisse der Online-Umfrage zusammengefasst:

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bevorzugen Wohnungsgrößen zwischen 60 und 80 Quadratmetern sowie gemeinschaftliche Wohnformen (geteilte Wohn- und Freiräume).

Für die Gebäude wünschen sich die meisten eine nachhaltige Bauweise und Energiegewinnung.

Eine Mehrheit möchte die Überseeinsel als Wohn- und Freizeitort nutzen, weniger als Ort zum Arbeiten.

Die Befragten stimmen mehrheitlich für eine Mischung aus Gewerbe und Wohnen, eine strikte Trennung der beiden Bereiche ist nicht gewünscht. Die meisten bevorzugen die Unterbringung von Gewerbeeinheiten in den Erdgeschoss.

Eine gemeinschaftliche Weiterentwicklung des Quartiers und stetige Innovation werden als positiv bewertet.

In Hinblick auf den Einzelhandel sind Bäckereien, Metzgereien, Supermärkte und Apotheken gefragt. Außerdem stehen Ärztinnen und Ärzte sowie Gastronomie auf der Wunschliste.

Die meisten Befragten wünschen sich Kindertagesstätten, Spielplätze und eine familienfreundliche Umgebung.

Eine nachbarschaftliche Gemeinschaft ist erwünscht, bei gleichzeitiger Wahrung der Privatsphäre.

Für die Freiflächen sind vor allem Grünflächen, Bäume und Sitzgelegenheiten gefragt.

Die Dächer sollen am liebsten für Solaranlagen, Begrünung, Terrassen und Gärten genutzt werden.

Den meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist eine Mobilität per Straßenbahn oder Fahrrad am wichtigsten. Aus diesem Grund wünschen sich die meisten Radwege, Stellplätze für Fahrräder und eine gute ÖPNV-Anbindung.

Bei der Frage nach Vorschlägen für mögliche Zwischennutzungen hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, frei zu antworten. Die Befragten nannten unter anderem: Kulturfestivals und Konzerte, mobile Unterkünfte (Wohnmobile, Bauwagen etc.), großflächige Grünflächen oder Sportplätze.

Die Online-Umfrage wurde nach Ablauf der Teilnahmezeit am 11. Februar 2019 umfassend ausgewertet. Dabei wurde beispielsweise überprüft: Passt die strategische Ausrichtung des Projekts zu den Wünschen und Vorstellungen der Bremerinnen und Bremer? Sind spannende Ideen dabei, die noch nicht berücksichtigt sind? Die Ergebnisse bildeten eine wichtige Arbeitsgrundlage für die weitere Rahmenplanung.

DIE ONLINE-UMFRAGE AUF EINEN BLICK

Maßnahme: Online-Umfrage

Teilnehmer: 186

Umfang: 15 Fragen aus den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Handel, Soziales, Mobilität, Nachhaltigkeit

Laufzeit: 26. Oktober 2018 bis 11. Februar 2019

Abrufbar: Online auf www.ueberseestadt.de



300 Bremerinnen und Bremer kamen zur gläsernen Werkstatt in die Müsli-Packerei auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände und diskutierten mit den Planenden über die Zukunft der Überseeinsel.



Maßnahme 3

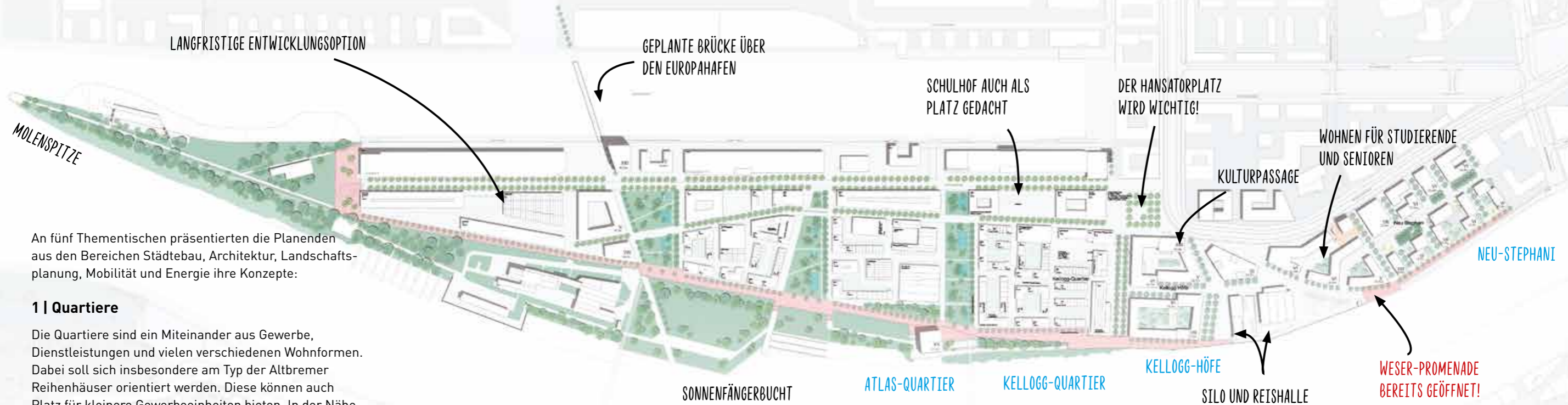
DIE GLÄSERNE WERKSTATT EINE VISION NIMMT GESTALT AN

Im Frühjahr 2019 lagen die ersten konkreten Pläne, Abbildungen und Visualisierungen für die Rahmenplanung vor. Dieser Zwischenstand sollte erneut der Öffentlichkeit präsentiert werden. Am 10. Februar 2019 fand deshalb eine gläserne Werkstatt in der Müsli-Packerei auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände statt. Rund 300 Bremerinnen und Bremer nutzten die Gelegenheit, um sich im rauen Charme der Fabrikatmosphäre über die Zukunft der Überseeinsel auszutauschen: Sie versammelten sich um die Thementische, studierten Pläne und konfrontierten die Fachleute mit Fragen und Vorschlägen.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT > Alle Infos auf einen Klick

Um möglichst viele Menschen zu erreichen, begleitete eine intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit den gesamten Beteiligungsprozess. Mit Erfolg: Viele Bürgerinnen und Bürger erfuhren über die Presse, Facebook oder Instagram von der Initiative. Die Bremer Tageszeitungen berichteten ausführlich über neue Entwicklungen und Veranstaltungen. Die Schlagzeilen lauteten unter anderem: „Ein neues Stück Stadt: Auf dem Kellogg-Areal soll mit der Überseeinsel ein urbanes Quartier entstehen“ (Kreiszeitung, 17.4.2018), „Großes Interesse an Überseeinsel“ (Weser-Kurier, 27.8.2018) und „Richtig knackig! So wird das neue Kellogg's Quartier“ (BILD Bremen, 2.3.2019). Zudem liefen TV-Beiträge in Sat.1 Regional und buten un binnen, dem Regionalmagazin im Radio Bremen Fernsehen. Der Ton der Berichterstattung war durchweg positiv.

ZWISCHENSTAND DER PLANUNGEN BEI DER GLÄSERNE WERKSTATT



An fünf Thementischen präsentierten die Planenden aus den Bereichen Städtebau, Architektur, Landschaftsplanung, Mobilität und Energie ihre Konzepte:

1 | Quartiere

Die Quartiere sind ein Miteinander aus Gewerbe, Dienstleistungen und vielen verschiedenen Wohnformen. Dabei soll sich insbesondere am Typ der Altbremer Reihenhäuser orientiert werden. Diese können auch Platz für kleinere Gewerbeeinheiten bieten. In der Nähe des Europahafenkopfes sollen eine Grundschule und angrenzend eine Oberschule entstehen, in allen Quartieren Kindertagesstätten. Auch sozial geförderter Wohnungsbau, studentisches Wohnen und Wohnraum für Seniorinnen und Senioren stehen auf dem Plan.

2 | Bestandsbauten

Die Reishalle wird sich in eine urbane Markthalle verwandeln, das Getreidesilo in ein modernes Hotel. Die Umnutzung dieser traditionsreichen Gebäude soll die Überseeinsel in ein für Bremen einzigartiges Ziel verwandeln. In den Erdgeschossen sind ein Bio-Supermarkt, Gastronomie mit Terrasse zur Weser und eine eigene Brauerei geplant.

3 | Mobilität

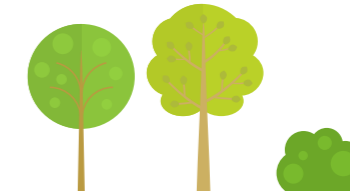
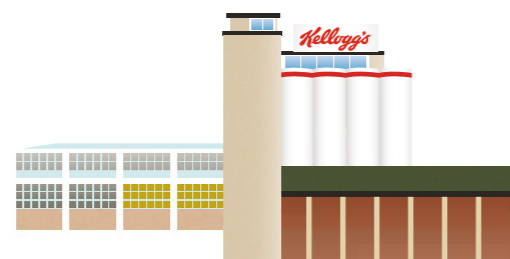
Das Verkehrskonzept dreht sich um die Themen öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing und Fahrrad. Verkehrsberuhigte Straßen, großzügige Fahrradstellplätze und Quartiersgaragen zum Parken werden das Bild der Überseeinsel prägen und für eine hohe Lebensqualität sorgen. Ein Platz am Hansator soll gestaltet werden und als zentraler Verkehrsknotenpunkt einschließlich Straßenbahnhaltestelle den Eingang zur Überseeinsel bilden. Brücken für Rad- und Fußverkehr sollen die Überseeinsel mit Woltmershausen und über das Europahafenbecken mit der restlichen Überseestadt verbinden.

4 | Energie

Die Überseeinsel ist als Leuchtturmprojekt im Bereich Energie geplant. Eine Kombination aus unterschiedlichen nachhaltigen Energieerzeugenden und Energiespeichern soll eine weitgehend CO₂-neutrale Produktion von Wärme für die Wohnquartiere sowie Strom für Elektrofahrzeuge ermöglichen. Außerdem prüfen die Planenden die Umsetzung einer CO₂-neutralen Freiluft-Eislaufbahn.

5 | Freiräume

Damit Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gäste der Überseeinsel die Nähe zum Wasser voll auskosten können, sind ausgedehnte Grünflächen an der Weser geplant. Als besonderes Merkmal ist die Verlängerung der Weserpromenade bis zur Molenspitze vorgesehen. Die Promenade wird auf ihrer gesamten Länge mit Grünflächen sowie Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für jedes Alter gespickt sein.



FRAGEBOGEN DEINE STIMME ZUR ÜBERSEEINSEL

Viele Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit zum direkten Austausch bei der gläsernen Werkstatt. Zudem hatten sie die Möglichkeit, ihre Meinung über einen Fragebogen mitzuteilen. Unter der Überschrift „Deine Stimme zur Überseeinsel“ fanden sich 17 Fragen zu Grundstruktur, Quartieren, Bestandsbauten und Mobilität. Die Auswertung der 62 ausgefüllten Fragebogen zeichnete ein positives Stimmungsbild.

Grundstruktur Überseeinsel

Passt dieser Entwurf für ein neues Stadtviertel zu Bremen?

97 Prozent Zustimmung

Bereichert dieser Entwurf die Überseestadt?

94 Prozent Zustimmung

Quartiere auf der Überseeinsel

Soll es im Quartier eine Mischung aus Wohnen und Kneipen, Lädchen, Büros, Coworking Spaces und Handwerksbetrieben geben?

95 Prozent Zustimmung

Ist das Verhältnis zwischen Bauten und Grünflächen ausgewogen?

58 Prozent Zustimmung

Silogebäude

Ist die historische Struktur ausreichend berücksichtigt?

57 Prozent Zustimmung

Mobilität

Soll das Quartier Carsharing-Angebote bieten, aber ansonsten autofrei bleiben?

70 Prozent Zustimmung

FRAGEBOGEN ERGEBNISSE

Die Auswertung zeigt eine große Zustimmung zur geplanten Gesamtstruktur und bestätigt die Ergebnisse aus der Online-Umfrage. Die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst:

- Fast alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Befragung nehmen die Überseeinsel als Bereicherung für die Überseestadt wahr.
- Die geplanten Gebäudehöhen (fünf bis sieben Geschosse) und Gebäudeformen erhalten Zustimmung, zum Teil wünschen sich die Befragten sogar höhere Gebäude.
- In Hinsicht auf die Wohnformen besteht der Wunsch nach einer ausgewogenen Mischung aus kleinen und großen Wohnungen, Maisonettewohnungen und Reihenhäusern.
- Für die Quartiere bevorzugen die Befragten eine Kombination aus Wohnen und Gewerbe.
- Die Weiternutzung von Bestandsbauten wie Getreidesilo (Hotel) oder Reishalle (Markthalle) werden positiv bewertet. Viele wünschen sich eine noch größere Berücksichtigung der historischen Bauten.
- Das Verhältnis zwischen bebauter und unbebauter Fläche nehmen die Befragten überwiegend als ausgewogen wahr.
- Über die Nutzung der Grünflächen bestehen unterschiedliche Vorstellungen – wie Sport, Erholung, Strand oder Grillen. Eine flexible Nutzung bietet sich hier als Lösung an.
- Der angestrebte Charakter der Molenspitze als stiller, naturbelassener Ort zum Verweilen sowie touristischer Hotspot und Aussichtspunkt findet Zustimmung.

- Bei fast allen Befragten besteht – bei entsprechender Infrastruktur – eine Akzeptanz für ein autoarmes Quartier.

- Eine hohe Affinität zum Radfahren ist vorhanden.

Mit diesen vielfältigen Rückmeldungen im Gepäck machten sich die Planenden wieder an die Arbeit. Auf Basis der neu gewonnenen Informationen überarbeiteten und verfeinerten die Projektbeteiligten die Rahmenplanung, um die finalen Ergebnisse Ende August 2019 wieder der Öffentlichkeit zu präsentieren.

DIE GLÄSERNE WERKSTATT AUF EINEN BLICK

Maßnahme: Gläserne Werkstatt Überseeinsel
Termin: 10. Februar 2019, 10 bis 14 Uhr
Ort: Müsli-Packerei auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände

Teilnehmer: 300 Besucherinnen und Besucher
Programm: Präsentation der Zwischenentwürfe durch SMAQ Architektur und Stadt GmbH, Berlin (Städtebau), DMAA – Delugan Meissl Associated Architects, Wien (Silo & Markthalle), MAN MADE LAND Bohne Lundqvist Mellier GbR, Berlin (Landschaft), gruppeomp Architektengesellschaft mbH BDA, Bremen, und nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner (Quartiere), ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg (Mobilität)

Gastgeber: Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Überseeinsel GmbH sowie die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

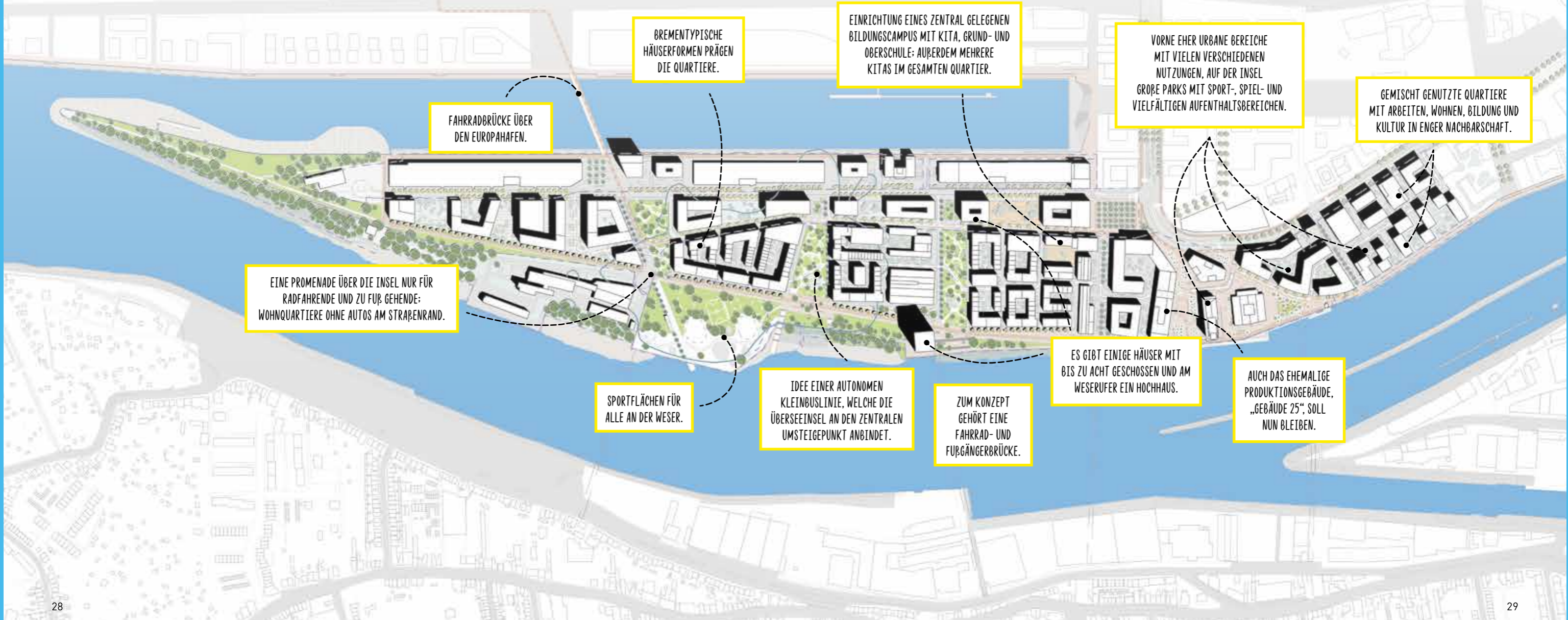
Wohnen und leben direkt an der Weser im Herzen der Überseestadt – das ist die Vision der Überseeinsel. Neben verschiedenen Wohnangeboten sollen auch öffentliche Plätze, Cafés und eine fahrradfreundliche Umgebung das Bild des Stadtquartiers prägen.



ENDSTAND DER RAHMENPLANUNG

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens haben die Bremerinnen und Bremer bei den Werkstätten und in Umfragen ihre Wünsche für die Überseeinsel geäußert. Dazu gehören: Angebote im Bereich Bildung und Soziales, vielfältige Freiflächen, mehr Bestandsbauten, höhere Bauten sowie Fokus auf Fahrradverkehr. All diese Anforderungen spiegeln sich im Endstand der Rahmenplanung wider.

Dieser die Rahmenplanung beschließende städtebauliche Entwurf bildet die Grundlage für weitere, vertiefende Planungsschritte. Er hält die wichtigsten Ideen und Ziele der Planenden für die Überseeinsel fest: Er zeigt die wesentlichen Strukturen auf, zum Beispiel wo Häuser stehen können und welche Höhen diese ungefähr haben, wo es Parks geben soll und wie Straßen verlaufen.



EINE PROMENADE ÜBER DIE INSEL NUR FÜR RADFAHRENDE UND ZU FUß GEHENDE; WOHNQUARTIERE OHNE AUTOS AM STRAßENRAND.

FAHRRADBRÜCKE ÜBER DEN EUROPAHAFEN.

BREMERTYPISCHE HÄUSERFORMEN PRÄGEN DIE QUARTIERE.

EINRICHTUNG EINES ZENTRAL GELEGENEN BILDUNGSCAMPUS MIT KITA, GRUND- UND OBERSCHULE; AUßERDEM MEHRERE KITAS IM GESAMTEN QUARTIER.

VORNE EHER URBANE BEREICHE MIT VIELEN VERSCHIEDENEN NUTZUNGEN, AUF DER INSEL GROßE PARKS MIT SPORT-, SPIEL- UND VIELFÄLTIGEN AUFENTHALTSBEREICHEN.

GEMISCHT GENUTZTE QUARTIERE MIT ARBEITEN, WOHNEN, BILDUNG UND KULTUR IN ENGER NACHBARSCHAFT.

SPORTFLÄCHEN FÜR ALLE AN DER WESER.

IDEE EINER AUTONOMEN KLEINBUSLINIE, WELCHE DIE ÜBERSEEINSEL AN DEN ZENTRALEN UMSTIEGEPUNKT ANBINDET.

ZUM KONZEPT GEHÖRT EINE FAHRRAD- UND FUßGÄNGERBRÜCKE.

ES GIBT EINIGE HÄUSER MIT BIS ZU ACHT GESCHOSSEN UND AM WESERUFER EIN HOCHHAUS.

AUCH DAS EHEMALIGE PRODUKTIONSGEBÄUDE, „GEBÄUDE 25“, SOLL NUN BLEIBEN.



DIE ABSCHLUSSPRÄSENTATION AUF EINEN BLICK

Maßnahme: Abschlusspräsentation zur Rahmenplanung

Termin: 30. August 2019, 16 bis 20 Uhr

Teilnehmer: 400 Besucherinnen und Besucher

Ort: Produktionsgebäude auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände

Programm: Präsentation der finalen Rahmenplanung durch SMAQ Architektur und Stadt GmbH, Berlin (Städtebau), MAN MADE LAND Bohne Lundqvist Mellier GbR, Berlin (Landschaft), DMAA – Delugan Meissl Associated Architects, Wien (Silo & Markthalle), gruppeomp Architektengesellschaft mbH BDA, Bremen + nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner (Quartiere), ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg (Mobilität)

Gastgeber: Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Überseeinsel GmbH sowie die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Bei der Abschlusspräsentation der Rahmenplanung studierten die Besucherinnen und Besucher das Überseeinsel-Modell aus dem 3D-Drucker und diskutierten mit Projektverantwortlichen über die Zukunft des Areals.

ÜBERSEEINSEL



Maßnahme 4

DIE ABSCHLUSSPRÄSENTATION ZUR RAHMENPLANUNG FAHRPLAN FÜR DIE ZUKUNFT

Die gesammelten Vorschläge der Bremerinnen und Bremer flossen in die Rahmenplanung für die Überseeinsel ein, deren finaler Stand am 30. August 2019 auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Zahlreiche Besucherinnen und Besucher nutzen an diesem Freitagabend die Gelegenheit, die Modelle zu studieren, mit Projektverantwortlichen zu diskutieren und das Gelände zu erkunden. Viele statteten dem Biergarten der Gemüsewerft einen Besuch ab. Die Gemüsewerft ist ein Urban-Gardening-Projekt, das zu den ersten Mieterinnen und Mietern auf der Überseeinsel gehört.

Die Frage, die viele interessierte: Welche Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger sollen umgesetzt werden? Beispiele hierfür sind der Bau einer Brücke nach Woltershausen und der Erhalt von Bestandsbauten wie der imposanten Kellogg-Produktionshalle, die eigentlich zum Abriss vorgesehen war. Ins Erdgeschoss kommen eine Brauerei, eine Bäckerei und andere Produktions-

betriebe. Darüber wird es Wohnungen mit einer Deckenhöhe von über vier Metern geben.

Aber auch Häuser für sogenanntes Mikrowohnen sollen gebaut werden, also kleine Wohnungen mit bis zu 30 Quadratmetern, die als großteils geförderter Wohnraum vor allem Seniorinnen und Senioren, Azubis und Studierende ansprechen sollen. Bei den Wohnhäusern orientieren sich die Planenden in Teilbereichen am klassischen Bremer Haus. Die Wohnhäuser werden drei bis sechs Geschosse hoch. Am Weserufer wird es ein Hochhaus geben.

Außerdem stehen Grünflächen, Promenaden und eine sogenannte Sonnenfängerbucht auf dem Plan. Die Hafenschuppen entlang des südlichen Rands des Europahafens sollen bleiben. Die Quartiere und ihre Straßen orientieren sich an der gewachsenen historischen Struktur. Mit einem Supermarkt, Kitas, Schulen und Arbeitsplätzen vor Ort sowie nachhaltigen Mobilitätsangeboten soll ein Quartier entstehen, in dem Autofahren zur Nebensache wird.



Parks und Freiflächen bieten Raum für Sport und Erholung. Hier treffen die Bewohnerinnen und Bewohner der neuen Wohnquartiere auf Bremerinnen und Bremer aus dem gesamten Stadtgebiet, die hier grüne Ufer erleben können.



Ulrike Pala, Leiterin Ortsamt West, Dr. Heiner Heseler, Geschäftsführer der Initiative Stadtbremische Häfen e.V., Investor Dr. Klaus Meier von der Überseeinsel GmbH (v.l.)

Maßnahme 5

ZUSAMMENARBEIT MIT BEIRÄTEN UND UNTERNEHMEN GEMEINSAM LÖSUNGEN FINDEN

Zusammenarbeit mit dem Waller Stadtteilbeirat

In die Planungen für die Überseeinsel war auch der Waller Stadtteilbeirat einbezogen. So brachte der Beirat ein Positionspapier ein, das im Planungsprozess berücksichtigt wurde. Zu den berücksichtigten Forderungen gehören unter anderem: eine Mischung aus Gewerbe und Wohnen für das neue Stadtquartier, Schaffung von anderen Architekturformen mit unterschiedlichen Höhen, die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und das rechtzeitige Einplanen von Schule, Kitas und kindgerechten Freiflächen.

Der Fachausschuss Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit des Beirats begleitete den gesamten Prozess der Rahmenplanung. So waren Vertreterinnen und Vertreter des Fachausschusses und des Ortsamtes zu den öffentlichen Präsentationen der Planungen geladen. Vertreterinnen und Vertreter aus der Stadtplanung sowie von der WFB waren zudem ständige Gäste im Fachausschuss Überseestadt, um über aktuelle Entwicklungen zu informieren.

Zusammenarbeit mit den benachbarten Gewerbetreibenden

Die Initiative *Stadtbremische Häfen e.V. (ISH)* war bereits bei den Vorstudien eingebunden. Während der Rahmenplanung gab es zudem vier gesonderte Termine für die im Stadtquartier Überseeinsel und in direkter Nachbarschaft angesiedelten Unternehmen. Hier wurden sie über aktuelle Entwicklungen informiert und konnten Wünsche oder Befürchtungen äußern. Zu den zentralen Forderungen auf Unternehmerseite gehören:

- die ständige Erreichbarkeit aller Bestandsbetriebe in allen Phasen der Entwicklung der Überseeinsel
- keine Einschränkung der Betriebe zum Beispiel durch Schutzauflagen im Bereich Lärm und Gerüche

Diese Forderungen wurden gutachterlich untersucht und entsprechend berücksichtigt.



DIE ÜBERSEEINSEL WAS WIRD



Hunderte von Bremerinnen und Bremern haben sich in die Planungen für die Überseeinsel eingebracht. So entstand im Dialog mit allen Projektbeteiligten die Rahmenplanung für das gesamte Areal auf der Südseite des Europahafens. Mit der öffentlichen Präsentation der Ergebnisse im Sommer 2019 endet auch das Beteiligungsverfahren. Die Rahmenplanung bildet nun die Grundlage für die nächste Phase, die vertiefende Quartiersplanung auf Teilen des ehemaligen Kellogg-Areals. Den Auftakt zur Umnutzung des Areals bildet der Umbau des Getreidesilos und der Reishalle zu einem Hotel und einer Markthalle. Angestrebter Baubeginn ist im Jahr 2021.

Schnell losgehen soll es auch mit den Gebäuden in der Verlängerung der Schlachtepromenade („Neu-Stephani“). Neben der vertiefenden Quartiersplanung sind hier auch Architekturwettbewerbe angedacht. Parallel zur baulichen Entwicklung wird die Erschließungsstruktur, dazu gehören zum Beispiel Wege und Straßen, und die Gestal-

tung der Freiräume nach und nach den Bedürfnissen der neuen Nutzerinnen und Nutzer angepasst. Zwischennutzungen wie ein Hopfengarten oder die Nutzung der ehemaligen Kantine als Restaurant bieten Besucherinnen und Besuchern schon jetzt Angebote auf dem ehemaligen Kellogg-Gelände.

Die gesamte Überseeinsel wird über einen Zeitraum von 20 bis 30 Jahren entwickelt. Auch nach der Rahmenplanung soll die Öffentlichkeit in die weiteren, vertiefenden Planungsverfahren einbezogen werden, damit die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Ideen den neuen Stadtteil bereichern können. So entsteht Stück für Stück ein neuer Ort, an dem die Menschen gerne leben und arbeiten – und ein attraktives Ausflugsziel für alle Bremerinnen und Bremer sowie Gäste unserer Stadt.

Weitere Informationen liefern die Webseiten der Überseestadt Bremen und der Überseeinsel GmbH:

www.ueberseestadt.de > **Überseeinsel**
www.ueberseeinsel.de

IMPRESSUM

Projektleitung

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Fotos

Titelseite, Seiten: 3, 4, 8, 9, 10, 20, 21, 29, 30, 31, 33: Jan Rathke;
Seite 17: Christian Ring

Visualisierungen / Illustrationen:

Seite 2: Delugan Meissl Associated Architects

Seite 5: urbanista

Seite 12/13: WFB/archisurf

Seite 14: gruppeomp Architektengesellschaft mbH und nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner /
Rendering: Matthias Harms

Seite 15 oben: SMAQ Architektur und Stadt GmbH + MAN MADE LAND Bohne Lundqvist Mellier GbR, Seite 15 unten:
COBE Architects

Seite 17: WFB/Christian Ring; Icon: urbanista

Seite 22/23: Planungsgrundlage: SMAQ Architektur und Stadt GmbH + MAN MADE LAND Bohne Lundqvist Mellier GbR; gruppeomp Architektengesellschaft mbH + nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner /
Rendering: Matthias Harms; Bearbeitung: urbanista; Icons: urbanista + iStock

Seite 26/27: Delugan Meissl Associated Architects

Seite 28/29: Planungsgrundlage: SMAQ Architektur und Stadt GmbH + MAN MADE LAND Bohne Lundqvist Mellier GbR; gruppeomp Architektengesellschaft mbH + nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner /
Rendering: Matthias Harms

Seite 32: SMAQ Architektur und Stadt GmbH + MAN MADE LAND Bohne Lundqvist Mellier GbR

Seite 34: Delugan Meissl Associated Architects

ÜBERSEEINSEL

Ein neues Stück Stadt entsteht

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa

Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen
www.wirtschaft.bremen.de

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

Contrescarpe 72
28195 Bremen
www.bauumwelt.bremen.de


Überseeinsel GmbH

Auf der Muggenburg 30
28217 Bremen
www.ueberseeinsel.de

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Kontorhaus am Markt
Langenstraße 2-4 (Eingang Stintbrücke 1)
28195 Bremen
www.wfb-bremen.de

 Die Senatorin für Wirtschaft,
Arbeit und Europa

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


Überseeinsel

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

Endbericht

Wirtschaftliche Bewertung der Entwicklung in der Überseestadt Bremen 2019



Von

Fabian Malik
Bernhard Wankmüller

Im Auftrag der

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Abschlussdatum

Oktober 2019

Das Unternehmen im Überblick

Prognos – wir geben Orientierung.

Wer heute die richtigen Entscheidungen für morgen treffen will, benötigt gesicherte Grundlagen. Prognos liefert sie – unabhängig, wissenschaftlich fundiert und praxisnah. Seit 1959 erarbeiten wir Analysen für Unternehmen, Verbände, Stiftungen und öffentliche Auftraggeber. Nah an ihrer Seite verschaffen wir unseren Kunden den nötigen Gestaltungsspielraum für die Zukunft – durch Forschung, Beratung und Begleitung. Die bewährten Modelle der Prognos AG liefern die Basis für belastbare Prognosen und Szenarien. Mit rund 150 Experten ist das Unternehmen an acht Standorten vertreten: Basel, Berlin, Bremen, Brüssel, Düsseldorf, Freiburg, München und Stuttgart. Die Projektteams arbeiten interdisziplinär, verbinden Theorie und Praxis, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Unser Ziel ist stets das eine: Ihnen einen Vorsprung zu verschaffen, im Wissen, im Wettbewerb, in der Zeit.

Geschäftsführer

Christian Böllhoff

Präsident des Verwaltungsrates

Dr. Jan Giller

Handelsregisternummer

Berlin HRB 87447 B

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer

DE 122787052

Rechtsform

Aktiengesellschaft nach schweizerischem Recht; Sitz der Gesellschaft: Basel
Handelsregisternummer
CH-270.3.003.262-6

Gründungsjahr

1959

Arbeitssprachen

Deutsch, Englisch, Französisch

Hauptsitz

Prognos AG

St. Alban-Vorstadt 24
4052 Basel | Schweiz
Tel.: +41 61 3273-310
Fax: +41 61 3273-300

Weitere Standorte

Prognos AG

Goethestr. 85
10623 Berlin | Deutschland
Tel.: +49 30 5200 59-210
Fax: +49 30 5200 59-201

Prognos AG

Domshof 21
28195 Bremen | Deutschland
Tel.: +49 421 845 16-410
Fax: +49 421 845 16-428

Prognos AG

Résidence Palace, Block C
Rue de la Loi 155
1040 Brüssel | Belgien
Tel: +32 280 89-947

Prognos AG

Schwanenmarkt 21
40213 Düsseldorf | Deutschland
Tel.: +49 211 913 16-110
Fax: +49 211 913 16-141

Prognos AG

Heinrich-von-Stephan-Str. 23
79100 Freiburg | Deutschland
Tel.: +49 761 766 1164-810
Fax: +49 761 766 1164-820

Prognos AG

Nymphenburger Str. 14
80335 München | Deutschland
Tel.: +49 89 954 1586-710
Fax: +49 89 954 1586-719

Prognos AG

Eberhardstr. 12
70173 Stuttgart | Deutschland
Tel.: +49 711 3209-610
Fax: +49 711 3209-609

info@prognos.com | www.prognos.com | www.twitter.com/prognos_ag

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	5
1 Hintergrund und Auftrag	6
2 Bewertungsmethode: Das regionalwirtschaftliche Modell	7
3 Nutzungsszenario und Dateninputs	10
3.1 Ausgangslage und Nutzungsszenario	10
3.2 Überseeinsel	11
3.3 Öffentliche Investitionen für Baumaßnahmen (Erschließung des Areals)	13
3.4 Die Parameter des best-case und des worst-case Szenarios im Überblick	14
4 Effekte der Entwicklungen in der Überseestadt	18
4.1 Privatwirtschaftliche Investitionen	18
4.2 Beschäftigungseffekte	20
4.3 Vorleistungsnachfrage der Unternehmen in der Überseestadt	23
4.4 Induziertes Einkommen der Beschäftigten in der Überseestadt	24
4.5 Wohninvestitionen und Einwohnereffekte in der Überseestadt	25
5 Bruttowertschöpfung und fiskalische Effekte	27
6 Fiskalische Rentabilität	30
7 Schlussbetrachtung	32
Impressum	34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Öffentliche Investitionen nach Quartieren bis 2035	13
Tabelle 2:	Übersicht der verwendeten Parameter im Vergleich zu den Daten aus 2012	15
Tabelle 3:	Durchschnittliche Arbeitsplatzdichten von Beispielunternehmen aus dem Dienstleistungssektor in der Überseestadt	17
Tabelle 4:	Privatwirtschaftliche Investitionen (kumuliert)	18
Tabelle 5:	Gesamtes Beschäftigungspotenzial bis zum Jahr 2035	20
Tabelle 6:	Vorleistungsnachfrage der Unternehmen	23
Tabelle 7:	Induzierte Einkommen der Beschäftigten	24
Tabelle 8:	Investitionen in neue Wohnimmobilien	25
Tabelle 9:	Neue Einwohner in der Überseestadt	26
Tabelle 10:	Ergebnisse des Berechnungsmodells im Jahr 2035	27
Tabelle 11:	Kumulierte Bruttowertschöpfung der Jahre 2003 bis 2035	28
Tabelle 12:	Kumulierte fiskalische Effekte der Jahre 2003 bis 2035	29
Tabelle 13:	Rentabilitätsrechnung	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Aufbau des RegioInvest-Modells	8
Abbildung 2:	Flächenentwicklung nach Nutzungsarten	10
Abbildung 3:	Vorläufige Planungen zur Entwicklung der Überseeinsel	12
Abbildung 4:	Beschäftigungspotenzial in der Überseestadt bis zum Jahr 2035	21
Abbildung 5:	Verlauf der fiskalischen Rentabilität	31

1 Hintergrund und Auftrag

In der Freien Hansestadt Bremen wird seit knapp 20 Jahren rechts der Weser auf dem Gebiet der alten Hafenviertel auf einer Fläche von rund 288 ha die Überseestadt entwickelt. Über die Jahre entstand dort ein moderner Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnstandort. Der „Masterplan Überseestadt“ bildet dabei die Grundlage für die Entwicklungen. Dieser Masterplan wird als anpassungsfähiges und fortschreibungsfähiges Instrument im fortlaufenden Planungs- und Entwicklungsprozess durch städtebauliche Konzepte, Bebauungspläne und vorhabenbezogene Bebauungspläne konkretisiert.

Ziel des Masterplans ist es, in der Überseestadt die Voraussetzungen zur Entwicklung eines modernen Dienstleistungs- und Gewerbebestands mit Wohndurchmischung zu schaffen. Dazu wurden in den Jahren 2000, 2004 und 2012 die regionalökonomischen Bewertungen der Entwicklungen in der Überseestadt von der Prognos AG erarbeitet. 2007/2008 fand zudem eine Untersuchung des Ansiedlungs- und Investitionsverhaltens der Unternehmen statt. Nach sieben Jahren Entwicklung seit der letzten Studie von 2012, wurde 2018/2019 erneut eine Wirtschaftlichkeitsberechnung auf Grundlage der Vorgängerstudien durchgeführt. Im Fokus stehen die durch den Masterplan Überseestadt angestoßenen Entwicklungen. Die wesentlichen Fragen der Fortschreibung der stadtwirtschaftlichen Effekte der Entwicklung in der Überseestadt Bremen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Status-Quo-Bewertung: Welche Entwicklungen hinsichtlich der Nutzung sind in der Überseestadt Bremen eingetreten?
- Welche plausiblen Annahmen können heute über die noch zu erwartenden Investitionen, die Wertschöpfungs- und die Arbeitplatzeffekte getroffen werden?
- Können die vorhandenen Nutzungsszenarien weiter konkretisiert werden und ergeben sich Veränderungen bei der Rentabilität der öffentlichen Investitionen?
- Welche Effekte treten durch die Zunahme der Wohnnutzung auf?
- Sind andere Kostenansätze hinsichtlich der verbundenen öffentlichen und privaten Investitionen sowie sonstigen Kosten notwendig?
- In wie weit müssen die in der Bewertung von 2012 zugrunde gelegten Wirkungskennzahlen und Multiplikatoren hinsichtlich wirtschaftlicher Folgewirkungen angepasst werden?
- Wie stellt sich die regionalwirtschaftliche und fiskalische Rentabilität der Entwicklungskonzeption dar? Wie sieht die fiskalische Bilanz nach Länderfinanzausgleich aus?
- Welche Entwicklungsoptionen bestehen im Südwesten der Überseestadt (Überseeinsel)?

Aufbauend auf einem Ansiedlungsszenario und Monitoring-Daten der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) werden zwei Nutzungsszenarien (worst- und best-case) berechnet, die den wahrscheinlichen Entwicklungskorridor der Überseestadt bis zum Jahr 2035 aufspannen. Das eingesetzte Berechnungsmodell verfolgt dabei einen flächenbasierten Ansatz und ermittelt für den gesamten Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 die Beschäftigungs-, die Bruttowertschöpfungs- sowie die fiskalischen Effekte in der Überseestadt. Den Abschluss bildet die fiskalische Bilanzierung der berechneten Effekte. Sie gibt Aufschluss über die Wirtschaftlichkeit des Masterplans.

2 Bewertungsmethode: Das regionalwirtschaftliche Modell

Für die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse wurde seitens Prognos auf das eigens entwickelte RegioInvest-Modell zurückgegriffen. Das Berechnungsmodell ermöglicht es, die komplexen wirtschaftlichen und fiskalischen Wirkungszusammenhänge, welche mit der Umsetzung des Masterplans Überseestadt entstehen, darzustellen und zu analysieren. Im Ergebnis liefert das RegioInvest-Modell die Rentabilität des Projekts und bilanziert die Effekte, die durch die öffentlichen und privaten Investitionen im Untersuchungsgebiet zu erwarten sind. Zur Anwendung kommt dafür die Discounted-Cash-Flow-Methode, die auch seitens der EU zur Bewertung von Investitionsprojekten genutzt wird.¹ Auch bei den Vorgängerprojekten des Jahres 2004 und 2012 kam das Modell zum Einsatz.

Für die aktuelle Studie wurde das Berechnungsmodell hinsichtlich der Zeitachse sowie an die sich ändernden Rahmenbedingungen und Kennziffern angepasst. D. h., dass gegenüber den Berechnungen aus dem Jahr 2012 der Betrachtungszeitraum um fünf Jahre verlängert wurde und jetzt im Jahr 2035 endet. Zudem wurden die Entwicklungen in der Überseestadt seit der letzten Studie aus dem Jahr 2012 analysiert und Rückschlüsse für die Modellannahmen und Kennziffern gezogen. Die Rechensystematik blieb dabei weitestgehend unverändert, so dass ein Vergleich der Ergebnisse aus der Vorgängerstudie mit wenigen Ausnahmen möglich ist. Eine Überprüfung der Machbarkeit des Masterplans leistet das Modell jedoch nicht.

Für die Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte und der fiskalischen Rentabilität bedarf es modellseitig mehrerer Inputs (vgl. Abbildung 1). Hierzu gehören u. a. die öffentlichen Investitionen, potenzielle Erlöse aus öffentlichen Mitteln, bspw. von Seiten des Bundes, ein Erschließungs- und Vermarktungsszenario sowie weiterer statistischer Kennziffern, wie bspw. die Bruttolöhne je Arbeitnehmer. Die Investitionen und Erlöse wurden von der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) geliefert. Das Erschließungs- und Vermarktungsszenario stammt weitestgehend ebenfalls von der WFB, wurde an einzelnen Stellen jedoch mit Prognos diskutiert und entsprechend verprobt. Die statistischen Kennziffern lieferte das Statistische Landesamt, die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung sowie der Senator für Finanzen.

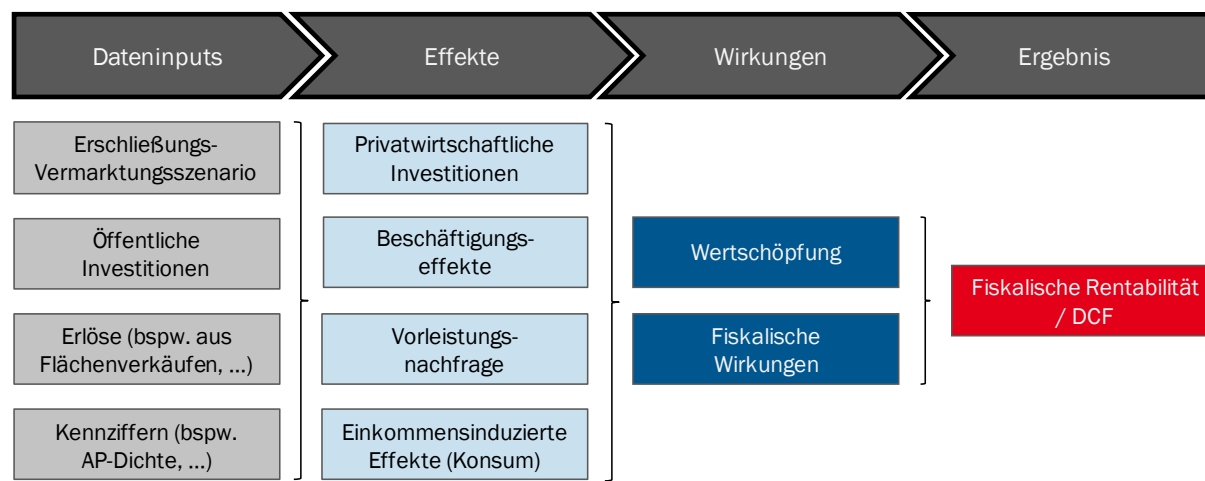
Durch die öffentlichen Investitionen und Entwicklungen in der Überseestadt wird eine Wirkungskette angestoßen, die effektseitig für privatwirtschaftliche Investitionen, Beschäftigung, Vorleistungen, zusätzliche Einwohner und Konsumnachfrage sorgt. Abgeleitet aus den beobachteten Entwicklungen bis zum Status-Quo und aufbauend auf dem Erschließungs- und Vermarktungsszenario wird im Berechnungsmodell die sukzessive Entwicklung der einzelnen Baufelder in der Überseestadt simuliert. Dieser flächenbasierte Ansatz berücksichtigt damit die spezifischen Entwicklungen im Quartier sowie die aktuellsten verfügbaren Planungen der WFB.

Die sich ergebenden Wirkungen werden in Bruttowertschöpfung sowie fiskalischen Effekten nach Länderfinanzausgleich (LFA) gemessen. Zur Ermittlung der fiskalischen Rentabilität und für die Bilanzierung werden den öffentlichen Investitionen die Erlöse und fiskalischen Effekte, die sich

¹ Vgl. u. a. European Commission (2014): Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020.

durch die Beschäftigten und Einwohner ergeben, gegenübergestellt. Im Ergebnis liegt eine Bruttobetrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung der Überseestadt vor. Verlagerungseffekte, bspw. durch innerbremische Umsiedelung von Unternehmen in die Überseestadt, werden durch das Modell nicht berücksichtigt.

Abbildung 1: Aufbau des RegioInvest-Modells



Quelle: eigene Darstellung

Für die Bewertung der zurückliegenden Entwicklungen in der Überseestadt erfolgt eine Darstellung der einzelnen Effekte bis einschließlich 2017. Basisjahr der Untersuchung ist damit 2017. Für die Jahre 2018 und 2019 wurden, soweit bekannt, zwar bereits die beobachteten Werte, wie bspw. die erwirtschafteten Flächenerlöse, berücksichtigt, eine vollständige Aufbereitung der Inputwerte für das Jahr 2018 lag jedoch mit Erstellen der Studie noch nicht vor. Dies lag zum einen daran, dass das Monitoringsystem der WFB für die Überseestadt intensiv überarbeitet wurde und zum anderen, dass sich durch die dynamischen Entwicklungen und veränderten Gestaltungsmöglichkeiten in der Überseestadt, zu nennen ist hier der Weggang von Kellogg, fortlaufend Veränderungen, bspw. bei den öffentlichen Investitionen, ergaben. Im Abgleich mit neuesten statistischen Daten für die Überseestadt, die ebenfalls bis zum Jahr 2017 verfügbar sind, liefert das gewählte Basisjahr jedoch eine belastbare Datengrundlage.

Der zukünftig anzunehmende Entwicklungskorridor wird anschließend anhand eines worst-case und eines best-case Szenarios aufgespannt. Eine Ausnahme bildet die Analyse der Überseeinsel (vgl. Kapitel 3.2). Das erste Szenario geht von – jeweils aus Sicht der Freien Hansestadt Bremen – ungünstigeren Entwicklungen der Überseestadt aus. Die öffentlichen Investitionen sind bei dieser Variante etwas höher als im best-case Szenario und die privaten Ausgaben etwas geringer. Im best-case Szenario hingegen werden jeweils günstigere Konditionen für die Entwicklung der Überseestadt angenommen. Dabei sind die Parameter und Kennziffern der beiden Szenarien so gewählt (vgl. Kapitel 3.4), dass sie an die bisherigen Entwicklungen anknüpfen, aber auch bewusst

eine Bandbreite der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten aufspannen. Aufgrund der fortschrittenen Entwicklungen wird diese Bandbreite mit jeder weiteren Analyse (vgl. hierzu die Studien aus den Jahren 2004 und 2012) im Ergebnis sukzessive schmaler.

Im Modell sind weder Folgekosten für die Instandhaltung und in einigen Jahren notwendigen Erneuerungen der öffentlichen Infrastrukturen enthalten, noch werden Nachverdichtungseffekte der Unternehmen (mit der Folge höherer Arbeitsplatzeffekte) berücksichtigt. Wie die nachfolgenden Ausführungen jedoch belegen, werden die Modellannahmen und verwendeten Kennziffern mit jeder neuen Analyse geprüft und bei Bedarf angepasst. Durch die regelmäßigen Untersuchungen (2004, 2012 und jetzt 2019) können sich ändernde Planungen oder abweichende Entwicklung erfasst, bewertet und berücksichtigt werden.

3 Nutzungsszenario und Dateninputs

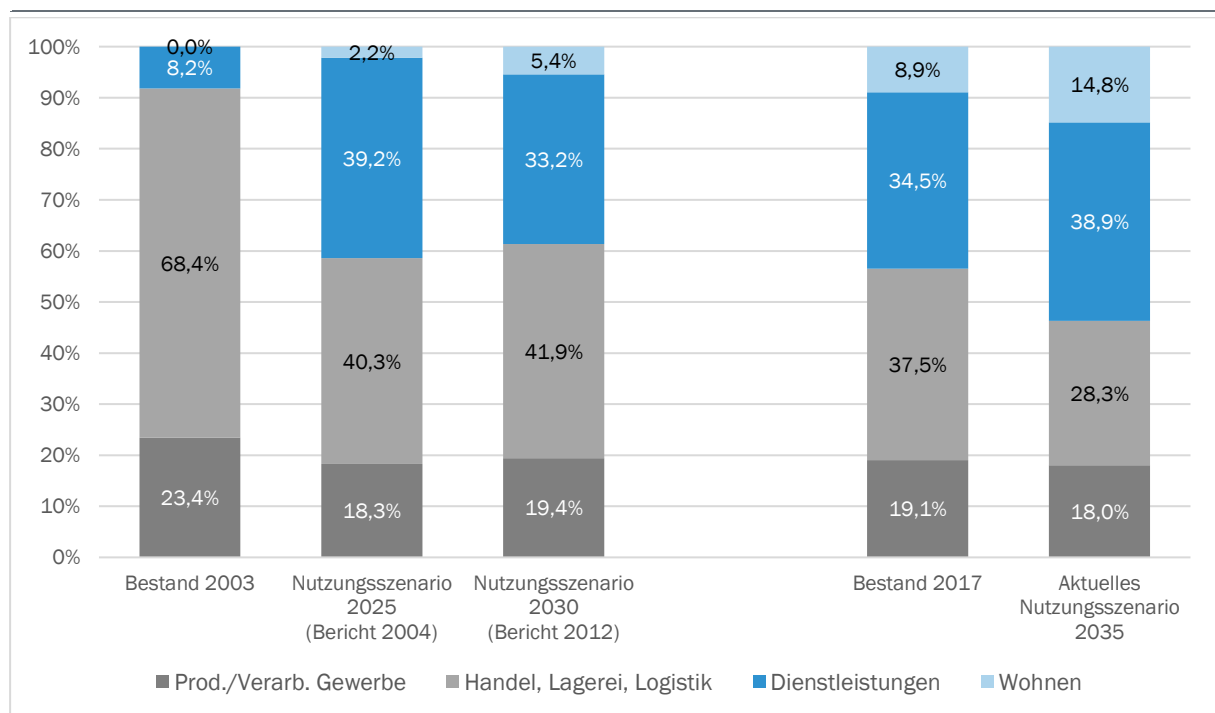
3.1 Ausgangslage und Nutzungsszenario

Für die stadtwirtschaftliche Bewertung der Entwicklung in der Überseestadt Bremen wurde ein Ansiedlungsszenario erarbeitet, welches die wahrscheinlichen Entwicklungen der Überseestadt bis 2035 aufzeigt. Die Erarbeitung des Ansiedlungsszenario wurde ganz wesentlich durch die WFB bestimmt, wobei eine enge Abstimmung mit Prognos gegeben war. Das Ansiedlungsszenario beruht auf dem Ansiedlungsverlauf der zurückliegenden Jahre sowie den Entwicklungen und Erfahrungen der WFB.

Die vor dem Jahr 2003 begonnen und vollendeten Maßnahmen werden nach wie vor im Berechnungsmodell aufsummiert für das Jahr 2003 berücksichtigt. Das Nutzungsszenario geht davon aus, dass das Areal der Überseestadt bis zum Jahr 2035 umstrukturiert und aufgewertet ist.

Veränderungen der Flächennutzungen sind als Ergebnis der Umsetzung des Masterplans zu betrachten. Deutlich werden die Ergebnisse der Realisierung des Masterplans bei einem Vergleich der Anteile der Flächennutzungen nach Nutzungsarten. Abbildung 2 vergleicht den Bestand im Jahr 2003 bzw. 2017 mit den Nutzungsszenarien aus den Vorgängerberichten (2025 bzw. 2030) und dem aktuellen Nutzungsszenario für 2035.

Abbildung 2: Flächenentwicklung nach Nutzungsarten



Quelle: Unternehmensbefragung (Mai 2004); Monitoring-Daten und Ansiedlungsszenarien der WFB

© Prognos AG, 2019

Insgesamt wird im aktuellen Berechnungsmodell ab dem Jahr 2018 bis 2035 eine noch zu entwickelnde Fläche von 52 ha Nettobauland berücksichtigt. In der Berechnung von 2012 waren es bis zum Jahr 2030 noch 113,3 ha Nettobauland, die es zu entwickeln galt.

Die Differenzen sind Ausdruck eines geänderten Flächenzuschnitts und Veränderungen der Nutzungen bereits entwickelter Flächen. Areale, bei denen sich aufgrund des Masterplans Nutzungsänderung ergeben, sind im Modell erneut zu berücksichtigen. Die in Abbildung 2 dargestellten Flächennutzungen beziehen sich auf das gesamte Bauareal der Überseestadt, welches inklusive aller bereits genutzten Flächen eine Größe von etwa 213 ha Nettofläche aufweist. Aufgrund veränderter Flächenzuschnitte inklusiver veränderter Grünflächen- und Verkehrsflächenanteile lag die Nettofläche in der Untersuchung aus 2012 noch bei 208 ha. Das aktuelle Ansiedlungsszenario zeigt bis zum Jahr 2035 einen deutlichen Rückgang im Bereich Handel, Lagerei und Logistik. Der Anteil des Dienstleistungssektors nimmt hingegen deutlich zu. Eine ebenfalls deutliche Steigerung erfährt die Wohnnutzung. Hier übersteigt bereits der Bestand 2017 schon deutlich die Annahmen der Vorgängerberichte für die damals zukünftigen Jahre 2025 und 2030. Für das Jahr 2035 wird jetzt unterstellt, dass die Flächen der Überseestadt zu mehr als 50 % durch die Nutzungen Dienstleistungen und Wohnungen geprägt sein werden.

Auf Basis des dargestellten Ansiedlungsszenarios werden die zu erwartenden privatwirtschaftlichen Investitionen berechnet. Zudem wird das Ansiedlungsszenario herangezogen, um die Entwicklung der direkt, indirekt und induzierten Beschäftigten sowie die Einwohner zu ermitteln.

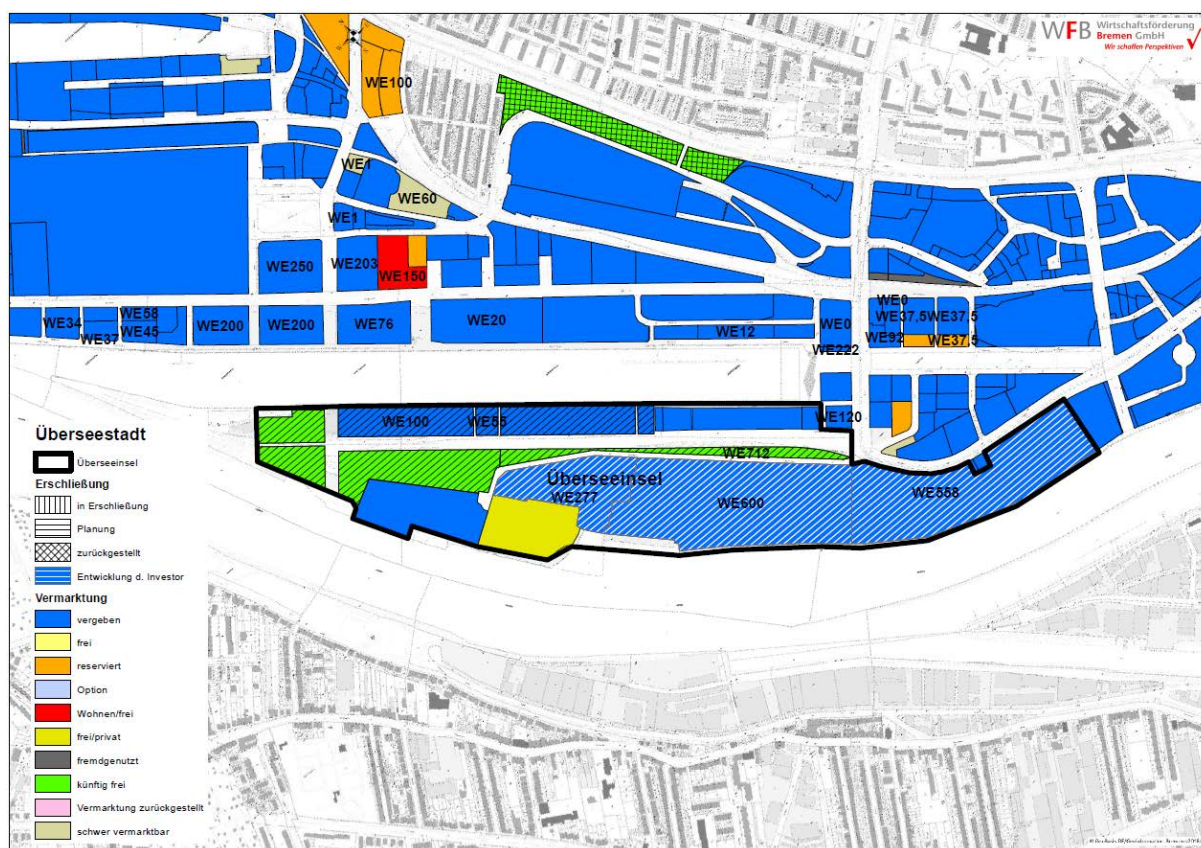
3.2 Überseeinsel

Der Weggang der Firma Kellogg aus der Überseestadt ist aus wirtschaftspolitischer Sicht sicherlich ein Verlust für Bremen. Gleichzeitig ergeben sich für das rund 15 ha große Kellogg-Areal neue Entwicklungsmöglichkeiten, die mit dem Beginn der Umsetzung des Masterplans Überseestadt im Jahr 2003 noch nicht abzusehen waren. Durch den Wegfall der industriellen Nutzung gewinnt das innenstadtnahe Gebiet deutlich an Attraktivität für die Funktion Wohnen. Zudem bietet sich die Chance, die Südseite des Europahafens städtebaulich zu öffnen und dadurch auch die weiteren Areale des Europahafens anderen als den ursprünglich im Masterplan geplanten Nutzungen zuzuführen. Zusammen mit dem größten Teil des südlichen Europahafens bildet das ehemalige Kellogg-Areal, welches etwa zur Hälfte im Teilgebiet Hafenvorstadt liegt, jetzt die sogenannte Überseeinsel (vgl. Abbildung 3).

Die Überseeinsel umfasst ein Gebiet von insgesamt rund 34 ha. Für die zukünftige Gestaltung des Gebiets wird derzeit seitens der Stadt und der WFB die städtebauliche Rahmenplanung entwickelt und abgestimmt, welche u. a. Aufschluss über die geplante Anzahl der Wohneinheiten und der Beschäftigten liefert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt geht die Rahmenplanung von knapp 2.500 Wohneinheiten sowie etwa 4.700 Einwohnern aus. Zudem sollen auf dem Gelände knapp 3.700 Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor entstehen. Ein Großteil der Entwicklungen soll dabei durch private Investoren erfolgen. Auf Seiten der öffentlichen Hand entstehen dadurch keine Kosten. Zugleich werden jedoch auch keine Erlöse aus Flächenverkäufen für diese Gebiete erwirtschaftet.

Um den städtebaulichen Rahmenplanungen gerecht zu werden, greift die vorliegende Analyse zur Berechnung der wirtschaftlichen Effekte auf die genannten Daten zurück. Die Daten ähneln dabei durchaus den Monitoring-Daten der WFB und den Modellannahmen der aktuellen und damaligen Studie aus dem Jahr 2012. Gleichwohl liegen die Daten für die neuen Wohneinheiten leicht über den Annahmen des best-case Szenarios. Bezogen auf 1.000 m² Nettobaufläche unterstellt das best-case Szenario 17,5 neue Wohneinheiten. Im Abgleich mit den Monitoring-Daten der WFB ergeben die Daten der städtebaulichen Rahmenplanung einen Wert von 18,8 Wohneinheiten.² Bei den Arbeitsplätzen bewegen sich die Daten eher am unteren Rand der Annahmen. In Anlehnung an die städtebauliche Rahmenplanung erfolgt für die Entwicklung der Überseeinseln keine Unterscheidung zwischen worst-case und best-case Szenario.

Abbildung 3: Vorläufige Planungen zur Entwicklung der Überseeinsel



Quelle: WFB – Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, Stand: Juli 2019

² Aufgrund laufender Aktualisierungen und neuer Flächenzuschnitte weichen die Monitoring-Daten der WFB etwas von der Nettobaufläche der städtebaulichen Rahmenplanung ab, so dass bei Nutzung der Nettobauflächen gemäß Rahmenplanung ein etwas niedrigerer Wert als die beschriebenen 18,8 Wohneinheiten entsteht. Für einen Abgleich der Daten werden jedoch bewusst die Monitoring-Daten der WFB zugrunde gelegt, um eine einheitliche Basis für die gesamte Überseestadt zu haben.

3.3 Öffentliche Investitionen für Baumaßnahmen (Erschließung des Areals)

In den öffentlichen Investitionen für Baumaßnahmen sind Investitionen enthalten, die zur Erschließung, Anbindung und Baureifmachung der Überseestadt notwendig sind. Da die Umsetzungen und Planungen in vielen Bereichen weiter vorangeschritten sind, können dort die Kosten für die Entwicklung der einzelnen Quartiere sehr konkret bestimmt werden. Dabei wurde ein Sicherheitsaufschlag von 10 % im worst-case Szenario angesetzt, welche zu einer Spanne zwischen worst-case und best-case Szenario führt. Ein Großteil von Projektrisiken, welche nach gegenwärtigem Stand nicht zu bestimmen sind, werden durch diesen Sicherheitsaufschlag abgedeckt.

Die getätigten Ausgaben für Baumaßnahmen und Planungen liegen bis einschließlich 2017 vor, was dazu führt, dass eine Unterscheidung zwischen worst-case und best-case bis 2017 nicht erfolgt. Für die Jahre ab 2018 werden die bewilligten und auf Grundlage der konkreten Planungen benötigten Mittel angegeben. Diese beruhen wie schon in den Berechnungen zuvor auf den Planungen der WFB und der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE).

Tabelle 1: Öffentliche Investitionen nach Quartieren bis 2035

Maßnahmen / Quartiere	Investitionen bis 2017	worst-case Gesamt bis 2035	best-case Gesamt bis 2035
	[in Mio. €]	[in Mio. €]	[in Mio. €]
Übergeordnete Maßnahmen, inkl. Projektsteuerung	44,8	71,0	68,6
Rückbau Überseehafen	40,3	41,5	41,4
Neuordnung Hafensbahn	4,2	4,2	4,2
Frischezentrum	6,0	6,0	6,0
Innenstadtanbindung	42,3	42,3	42,3
Überseetor	21,2	21,5	21,5
Hansator	8,2	8,2	8,2
Holz- und Fabrikenhafen	5,9	5,9	5,9
Straßensanierungen	1,5	8,4	7,8
Verkehrskonzept	0,0	52,8	48,0
Hafenvorstadt	25,4	26,2	26,1
Neugestaltung Europahafen	47,0	48,7	48,5
Anleger Landmark	0,6	0,6	0,6
Europahafen Südseite	0,6	71,8	65,3
Speicherhof	0,0	0,0	0,0
Hafenkante, ehemals Überseepark	28,2	62,6	59,5
Hochwasserschutz	9,9	24,1	22,8
Getreideverkehrsanlage (Üstadt)	1,3	1,3	1,3
SV ÜSS Gebäudereparatur	1,1	2,2	2,1
Zuschuss / Überschuss / Unterhaltung	1,4	1,4	1,4
Zinsen bis einschließl. 2014*	12,0	12,0	12,0
Marketing ab 2016	0,0	4,3	3,9
Gesamt	289,9	505,0	485,4

Quelle: WFB 2019, eigene Darstellung

*Summen ohne Zinsen

© Prognos AG, 2019

Wie Tabelle 1 zeigt, ergeben sich bis 2017 öffentliche Investitionen in Höhe von 289,9 Mio. €. Die öffentlichen Investitionen umfassen neben den Investitionen in der Überseestadt auch die Kosten, welche für die verkehrliche Erschließung aufgewendet wurden. Die in Tabelle 1 grauunterlegten Posten kamen im Vergleich zu 2012 neu dazu. Dabei sind als größere Posten die Entwicklung der Überseeinsel im Europahafen Südseite, das Verkehrskonzept und die Hafenkante enthalten. Mit 65,3 bis 71,8 Mio. € ist der Europahafen Südseite (Überseeinsel) damit gegenwärtig die größte Kostenposition. Die verkehrstechnische Aufwertung ist für die Entwicklung der Überseestadt ein integraler Bestandteil und macht knapp 48 bis 53 Mio. € aus. Neben den neu ansiedelnden Unternehmen profitieren auch die bereits ansässigen Unternehmen, Arbeitskräfte und Einwohner von dem verbesserten Anschluss. Die neuen und geränderten Positionen machen insgesamt 181 bis 196 Mio. € aus.

Die übergeordneten Maßnahmen mit 68,6 bis 71,0 Mio. € (2012: 40 Mio. €) und der Hochwasserschutz mit 22,8 bis 24,1 Mio. € (2012: 8 Mio. €) sind in der aktuellen Aufstellung der öffentlichen Investitionen deutlich teurer geworden, wobei in den übergeordneten Maßnahmen auch die Kosten der Projektsteuerung von ehemals 20-22 Mio. € berücksichtigt werden. Insgesamt ist zu beachten, dass die Qualität der Kosten schwankt. Vergangene Kosten stehen fest, bewilligte Kosten basieren auf Planungen und nicht-bewilligte Kosten auf Schätzungen.

Die Gesamtinvestitionen für die Erschließung und Nutzbarmachung der Flächen belaufen sich bis zum Jahr 2035 auf 485,4 Mio. € im best-case Szenario und auf 505,0 Mio. € im worst-case Szenario. Die Zinsen werden in der Gesamtsumme (bis 2017) nicht berücksichtigt. Bis einschließlich 2014 fielen etwa 12,0 Mio. € Zinsen an. Im Bericht von 2012 wurde noch mit Gesamtinvestitionen bis 2030 von 338,5 Mio. € im best-case Szenario und 349,8 Mio. € im worst-case Szenario gerechnet. Im Bericht von 2004 wurden (ohne Zinsen) Investitionen von 321,9 Mio. € bis 332,5 Mio. € bis zum Jahr 2025 angegeben.

Bezogen auf die Gesamtnettofläche von 213 ha ergibt sich bis zum Jahr 2035 ein öffentlicher Investitionsbedarf von 228 €/m² (best-case) bzw. 237 €/m² (worst-case). Im Jahr 2012 ergab sich bei einer Gesamtnettofläche des Areals von 208 ha bis zum Jahr 2030 ein öffentlicher Investitionsbedarf von 169 €/m² im best-case Szenario und 174 €/m² im worst-case Szenario. Die öffentlichen Investitionen wurden in den Modellrechnungen entsprechend den konkretisierten Erschließungs- und Vermarktungsplänen der WFB auf die einzelnen Jahre verteilt.

3.4 Die Parameter des best-case und des worst-case Szenarios im Überblick

Die Differenzierung des Berechnungsmodells in ein worst-case und ein best-case Szenario verfolgt das Ziel, die Bandbreite des wahrscheinlichen Entwicklungskorridors der Überseestadt aufzuzeigen. Aufbauend auf den beobachteten Entwicklungen, der amtlichen Statistik und den gegenwärtigen Planungen werden unterschiedliche, plausible Annahmen für beide Szenarien getroffen. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die zentralen verwendeten Annahmen und Parameter und vergleicht die Daten mit denen aus der Studie des Jahres 2012. Teilweise kommt es bei den Parametern zu deutlichen Abweichungen gegenüber der Vorgängerstudie. Bei anderen Parametern wurde auf dieselben Werte vertraut.

Tabelle 2: Übersicht der verwendeten Parameter im Vergleich zu den Daten aus 2012

Szenario	Studie 2019		Studie 2012	
	Worst-Case	Best-Case	Worst-Case	Best-Case
(1) Öffentliche Investitionen	(bis 2035)		(bis 2030)	
	505,0 Mio. €	485,4 Mio. €	361,8 Mio. €	350,6 Mio. €
(2) Privatwirtschaftliche Investitionen				
Erstinvestitionen je Arbeitsplatz	69.000 € (bis 2017) 60.000 € (ab 2018)	69.000 € (bis 2017) 80.000 € (ab 2018)	69.000 € (bis 2011) 60.000 € (ab 2012)	69.000 € (bis 2011) 80.000 € (ab 2012)
Erhaltungsinvestitionen p. a.	gemessen an den Erstinvestitionen der Vorjahre		je gesicherten Arbeitsplatz	
	3,0 %	3,0 %	4.300 €	7.100 €
Wohninvestitionen je 1.000m ² Grundstücksfläche	1,5 Mio. €	2,5 Mio. €	1,5 Mio. €	2,5 Mio. €
Durchschnittlicher Erlös aus Flächenverkäufen in € je m ² ab 2020	Prod. / Verarb. Gewerbe	38 €/m ²	41 €/m ²	Einheitliche Annahme über alle Nutzungsarten 63,4 € 67,1 €
	Handel / Lagerei / Logistik	84 €/m ²	92 €/m ²	
	Dienstleistungen 1	71 €/m ²	78 €/m ²	
	Dienstleistungen 2	98 €/m ²	107 €/m ²	
	Dienstleistungen 3	212 €/m ²	233 €/m ²	
	Wohnen	408 €/m ²	449 €/m ²	
(3) Direkte Beschäftigungseffekte				
Prod. / Verarb. Gewerbe	30 AP/ha	50 AP/ha	30 AP/ha	50 AP/ha
Handel / Lagerei / Logistik	20 AP/ha	40 AP/ha	20 AP/ha	40 AP/ha
Dienstleistungen 1	75 AP/ha	125 AP/ha	50 AP/ha	75 AP/ha
Dienstleistungen 2	125 AP/ha	225 AP/ha	75 AP/ha	125 AP/ha
Dienstleistungen 3	250 AP/ha	400 AP/ha	150 AP/ha	300 AP/ha

Quellen: Monitoringdaten der WFB, Zechbau, DS Bauconcept, Statistisches Landesamt Bremen

Mit voranschreitender Entwicklung und einem längeren Betrachtungshorizont ändern sich natürlich auch die öffentlichen Investitionen (vgl. Kapitel 3.3). Bei den Erstinvestitionen wurden dieselben Daten der Vorgängerstudie verwendet. Recherchen zeigen, dass die geplanten privatwirtschaftlichen Investitionen teils deutlich über den hier verwendeten liegen. Die Investitionen sind im Wesentlichen abhängig vom geplanten Bauprojekt und variieren auch innerhalb der Branchen. Im verarbeitenden Gewerbe und auch in der Logistik finden sich durchaus Beispiele, bei denen die Investitionen bei 200.000 € und mehr je Arbeitsplatz liegen. Im Dienstleistungssektor, der bei den zukünftigen Entwicklungen der Überseestadt vorherrscht, finden sich eher standardisierte Bauweisen und es ist anzunehmen, dass die Investitionen, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der dann in den Gebäuden arbeitenden Personen, eher geringer ausfällt.

Für die Erhaltungsinvestitionen finden sich kaum aktuelle Daten. In Anlehnung an Abschreibungen für Anlagegüter wurde für die Erhaltungsinvestitionen deshalb unterstellt, dass jährlich 3 % der Erstinvestitionen aufgebracht werden, um Gebäude u. ä. in Stand zu halten. Auch für die Wohninvestitionen konnten keine neuen Daten ermittelt werden. Die Daten der Studie aus 2012 beruhen jedoch auf Befragungen von Wohnbauentwicklern in Bremen und geben somit einen ortsspezifischen Wert wieder. Die hohe Spreizung der Parameter zwischen den beiden Szenarien

ist bedingt durch die Art der Wohnbebauung. Hinweise, die eine kleinere Spreizung rechtfertigen könnten, lagen mit Erstellen der Berechnungen nicht vor.

Für die durchschnittlichen Erlöse aus Flächenverkäufen lagen aufgrund des überarbeiteten Monitorings der WFB jetzt deutlich dezidierte Daten vor. Im Gegensatz zu den Berechnungen der Studie aus 2012 konnten für alle sechs Nutzungsarten Daten ermittelt werden. Die Daten des worst-case Szenarios entsprechen dabei den in der Überseestadt realisierten Flächenerlösen des Zeitraums 2011 bis Mitte 2019. Im best-case Szenario wird unterstellt, dass die Erlöse 10 % über den bisherigen Werten liegen. Im Vergleich zu den Daten der Studie aus 2012 wird deutlich, dass die Erlöse deutlich über den damaligen Werten liegen. Im Durchschnitt über alle Nutzungsarten konnte die Stadt Bremen zwischen 2011 und Mitte 2019 für den Quadratmeter Fläche 207 € erlösen. Bleiben die Erlöse für die Wohnflächen unberücksichtigt sinkt der Erlös je Quadratmeter auf 174 € und liegt damit aber immer noch deutlich über den Werten der Studie aus 2012.

Aufbauend auf den Daten der amtlichen Statistik und im Abgleich mit den Daten des Monitorings der WFB sind auch die unterstellten Arbeitsplatzdichten gegenüber den Werten aus 2012 anzupassen. Bis einschließlich des Jahres 2017 liefert die amtliche Statistik Angaben zu den Arbeitsplätzen in der Überseestadt. Auffällig ist dabei die rasante Entwicklung ab dem Jahr 2010. Bis zum Jahr 2013 verzeichnete das Quartier einen Zuwachs von knapp 5.000 Arbeitsplätzen. Arbeiteten 2010 noch rund 10.200 Personen in der Überseestadt, waren es im Jahr 2013 bereits 15.000 Personen. Nach einem Rückgang im Folgejahr waren im Jahr 2017 schließlich rund 16.200 Arbeitsplätze in der Überseestadt gemeldet. Zwar war ein gewisser Teil davon schon vor der Umsetzung des Masterplans im Jahr 2003 dort als sogenannte Bestandsarbeitsplätze gemeldet, doch lässt sich der deutlich größere Anteil auf die durch den Masterplan angestoßenen Entwicklungen zurückführen.

Ein Blick auf die vermarkteten Flächen verdeutlicht, dass das Beschäftigtenwachstum nicht allein auf umfangreiche Flächenvermarktungen in den direkten Vorjahren zurückzuführen ist. Sicherlich spielen auch verzögerte Entwicklungen aus noch früheren Flächenvermarktungen eine Rolle. Es ist auch nicht ganz auszuschließen, dass es durch die Umstellungen im Monitoringssystem der WFB und den sich laufend ändernden Flächenzuschnitten zu kleineren Abweichungen bei den Daten gekommen ist. Der rasante Anstieg der Arbeitsplatzzahlen scheint aber auch mit einer insgesamt höheren Arbeitsplatzdichte einher zu gehen. Der Großteil dieser Entwicklungen lässt sich dabei sicherlich dem Dienstleistungssektor zuordnen, da für diesen Sektor die meisten Flächen vermarktet wurden. Die nachfolgenden Beispiele belegen, dass die Dienstleistungsunternehmen in der Überseestadt teils über sehr hohen Arbeitsplatzdichten verfügen (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Durchschnittliche Arbeitsplatzdichten von Beispielunternehmen aus dem Dienstleistungssektor in der Überseestadt

	Unternehmen A	Unternehmen B	Unternehmen C
Jahr des Kaufvertrags	2016	2018	2018
Grundstücksgröße	2.324 m ²	4.196 m ²	2.001 m ²
Arbeitsplätze	126	500	180
Arbeitsplätze je ha	542	1.192	900

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten der WFB

Die Werte aus Tabelle 3 lassen sich sicherlich nicht auf alle Unternehmen in der Überseestadt übertragen. Dennoch sind sie ein Indiz für eine stärkere Flächenverdichtung im innenstädtischen Bereich. Um den Entwicklungen in der Überseestadt gemäß den amtlichen statistischen Daten gerecht zu werden, wurden deshalb die Arbeitsplatzdichten, im Abgleich mit den Monitoring-Daten der WFB, entsprechend den Angaben in Tabelle 2 angepasst. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Daten der amtlichen Statistik auch die Bestandsarbeitsplätze umfassen, die bereits vor dem Jahr 2003 und damit vor der Umsetzung des Masterplans Überseestadt, im Quartier ansässig waren.

4 Effekte der Entwicklungen in der Überseestadt

4.1 Privatwirtschaftliche Investitionen

Die privatwirtschaftlichen Investitionen entstehen durch die Umsetzung der Entwicklungskonzeption in der Überseestadt. Sie setzen sich aus insgesamt drei Posten zusammen. Zum größten Teil ergeben sich die privatwirtschaftlichen Investitionen durch Erstinvestitionen für den Bau der Betriebsstätte. Als zweiter großer Posten kommen die Erhaltungsinvestitionen der Unternehmen für die Unterhaltung, Modernisierung und Kapazitätserweiterung der Betriebsstätte hinzu. Diesen beiden Investitionen gehen die Ausgaben der Unternehmen für den Flächenkauf voran. Investitionen, die in den Bau und die Ausstattung von Wohnimmobilien fließen, werden in Kapitel 4.5 gesondert betrachtet.

Die zukünftigen Flächenverkäufe bauen auf den Angaben des Ansiedlungsszenarios auf. Die Quadratmeterpreise der Grundstücke richten sich dabei nach den Erfahrungen der WFB. Für den Zeitraum 2011 bis Mitte 2019 liegen hierzu sehr dezidierte Daten vor. Die Lage und Nutzung der betrachteten Fläche spielen dabei für den zu erzielenden Preis eine wichtige Rolle. Die Summe der Erst- und Erhaltungsinvestitionen ermittelt sich auf Basis der direkten Beschäftigungswirkung auf den Flächen.

Bis einschließlich zum Jahr 2017 wurden knapp 85 ha vermarktbar Fläche an private Unternehmen verkauft. Für die Stadt Bremen ergaben sich daraus Erlöse in Höhe von 83,5 Mio. € (vgl. Tabelle 4). Davon wurden bis einschließlich zum Jahr 2011 rund 59,4 ha vermarktbar Fläche mit Erlösen in Höhe von 30,4 Mio. € in der Überseestadt an private Unternehmen verkauft. Bis zum Jahr 2019 (für das ebenfalls die Verkaufserlöse feststehen) wurden knapp 90 ha vermarktbar Fläche an private Unternehmen verkauft mit Erlösen in Höhe von ca. 99 Mio. €.

Tabelle 4: Privatwirtschaftliche Investitionen (kumuliert)

Szenario	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
bis einschließlich zum Jahr						
	[in Mio.€]			[in Mio.€]		
Flächenverkäufe	83,5	120,0	138,7	83,5	122,1	142,6
Erstinvestitionen	843,9	1.076,9	1.221,2	843,9	1.304,8	1.510,4
Erhaltungsinvestitionen	167,8	390,2	734,0	167,8	411,0	830,9
Gesamt	1.095,2	1.587,1	2.093,8	1.095,2	1.837,9	2.483,9

Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

Bezogen auf den Quadratmeter wurde bis 2017 ein durchschnittlicher Preis von 98,2 €/m² erzielt. Bis 2011 lag dieser Wert noch bei 51,2 €/m². Für die weitere Vermarktung der Flächen wird

daher aufgrund der, aus Sicht der Stadt Bremen, deutlich gestiegenen Erlöse in den Vorjahren – insbesondere durch den Dienstleistungssektor und Wohnen – von einem im Mittel höheren Verkaufspreis ausgegangen (vgl. Kapitel 3.4).

In der aktuellen Berechnung ergibt sich für den gesamten Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 eine zu entwickelnde Fläche von rund 137 ha. Diese setzt sich aus den 85 ha bereits vermarkteter und den 52 ha noch zu entwickelnder Fläche zusammen. Da die Flächen des ehemaligen Kellogg-Geländes durch einen privaten Investor entwickelt werden, fallen an dieser Stelle keine Verkaufserlöse an. Zur Ermittlung des durchschnittlichen Verkaufserlöses sind die 52 ha um das Kellogg-Gelände und kleinere weitere Flächen zu reduzieren, so dass sich ein Gebiet von gut 34 ha ergibt. Zusammen mit den 85 ha ergibt sich somit eine Fläche von rund 119 ha. In Relation zu den gesamten Flächenverkäufen ermittelt sich daraus ein durchschnittlicher Verkaufserlös von 116 €/m² im worst-case und von 119 €/m² im best-case Szenario. Daraus ergeben sich Verkaufserlöse bis 2035 von 138,7 Mio. € bis 142,6 Mio. €. 2012 ergab sich für den gesamten Prognosehorizont für die gesamte vermarktete Fläche ein durchschnittlicher Verkaufserlös von 63,4 €/m² im worst-case und von 67,1 €/m² im best-case Szenario. Insgesamt ging Bremen je nach Szenario bis 2030 von Verkaufserlösen in Höhe von 71,8 Mio. € bzw. 76,0 Mio. € aus.

Wie in den Vorgängerstudien werden die Erstinvestitionen anhand der neu geschaffenen Arbeitsplätze aus Neuansiedlungen oder Re-Allokationen von Bestandsunternehmen ermittelt. Hierbei wird auf die Meldedaten der WFB bis einschließlich 2011 zurückgegriffen. Dort konnten Erstinvestitionen in Höhe von 69.000 € je Arbeitsplatz ermittelt werden. Diese wurden bis zum Jahr 2017 fortgeschrieben. Für den weiteren Prognosehorizont ab 2018 wurden die Annahmen an die zurückliegenden Entwicklungen angepasst und auf 60.000 € (worst-case) bzw. 80.000 € (best-case) je Arbeitsplatz festgesetzt (vgl. Kapitel 3.4). Insgesamt ergeben sich somit bis zum Jahr 2035 Erstinvestitionen von 1.221 Mio. € (worst-case) bzw. 1.510 Mio. € (best-case) (vgl. Tabelle 4). In der Studie von 2012 wurde im Jahr 2030 von Erstinvestitionen in Höhe von 659 Mio. € (worst-case) bzw. 959 Mio. € (best-case) ausgegangen.

Die Erhaltungsinvestitionen hängen von den gesicherten Arbeitsplätzen im Areal ab. Dabei gelten die Arbeitsplätze in den Folgejahren nach dem Jahr ihrer Schaffung als gesichert. Tabelle 4 zeigt, dass sich die Erhaltungsinvestitionen bis 2035 auf 734,0 Mio. € (worst-case) bzw. 830,9 Mio. € (best-case) belaufen. Im Bericht von 2012 waren es bis 2030 etwa 755 Mio. € (worst-case) bzw. 1.404 Mio. € (best-case). Bis einschließlich 2011 ergaben sich Erhaltungsinvestitionen von 5.333 € je Arbeitsplatz per annum. Ab 2012 wurden jährlich 4.300 bzw. 7.100 € je Arbeitsplatz angesetzt. Ab 2018 werden schließlich neue Annahmen für die Erhaltungsinvestitionen je Arbeitsplatz genutzt (vgl. Kapitel 3.4).

Zum Ende des Jahres 2017 beliefen sich die gesamten privatwirtschaftlichen Investitionen in der Überseestadt – ohne die Ausgaben für Wohnimmobilien – auf rund 1.095 Mio. €. Bis 2011 beliefen sich die gesamten privatwirtschaftlichen Investitionen noch auf rund 567 Mio. €. Im Jahr 2035 variieren die privatwirtschaftlichen Investitionen in Abhängigkeit des Szenarios zwischen 2.094 Mio. € (worst-case) und 2.484 Mio. € (best-case). In der Studie von 2012 wurden bis 2030 privatwirtschaftliche Investitionen zwischen 1.486 Mio. € (worst-case) und 2.439 Mio. € (best-case) angenommen.

Nachfolgend werden die Ergebnisse des aktuellen Gutachtens mit den Ergebnissen der Prognosestudien aus den Jahren 2004 und 2012 verglichen. Die Daten der privatwirtschaftlichen Investitionen werden dabei für das Jahr 2025, welches in der 2004er Untersuchung das Ende des Betrachtungszeitraums darstellte, gegenübergestellt. In der aktuellen Untersuchung liegen die privatwirtschaftlichen Investitionen innerhalb des 2012 vorgezeichneten Entwicklungskorridors. So wurden 2012 für das Jahr 2025 privatwirtschaftliche Investitionen von 1.271 bzw. 1.980 Mio. € angenommen. In der aktuellen Berechnung liegen die Zahlen zwischen 1.587 Mio. € (worst-case) und 1.838 Mio. € (best-case). 2004 wurden im Jahr 2025 geringere privatwirtschaftliche Investitionen angenommen (663 bis 1.864 Mio. €).

4.2 Beschäftigungseffekte

Die Berechnung der Beschäftigungsentwicklung erfolgt auf Basis der beschriebenen Nutzungen der im Verkaufsszenario dargestellten Flächen in der Überseestadt. Die jährlich vermarkteten Flächen ab dem Jahr 2018 werden mit mittleren Arbeitsplatzdichten gemäß ihrer sektorspezifischen Nutzung belegt. Die Arbeitsplatzeffekte entstehen zwei Jahre nach Verkauf der jeweiligen Fläche. Die mittleren Arbeitsplatzdichten werden in drei Dienstleistungssektoren, Handel/Lagerei/Logistik sowie produzierendes/verarbeitendes Gewerbe unterschieden. Tabelle 2 in Kapitel 3.4 verdeutlicht die Unterschiede in den mittleren Arbeitsplatzdichten.

Tabelle 5: Gesamtes Beschäftigungspotenzial bis zum Jahr 2035

Szenario bis einschließlich zum Jahr	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
	[Anzahl]			[Anzahl]		
Temp. Beschäftigung aus privatwirt. Investitionen	79	213	69	79	383	85
Temp. Beschäftigung aus privatwirt. Invest. für Wohnungsbau	21	49	0	21	82	0
Direkte Beschäftigung	11.521	15.405	17.809	11.521	17.282	19.853
Beschäftigung durch Vorleistungen	2.257	2.821	3.137	2.257	3.167	3.511
Einkommensinduzierte Beschäftigung	612	828	998	612	932	1.115
Gesamt	14.489	19.316	22.012	14.489	21.845	24.564

Quelle: Eigene Berechnungen

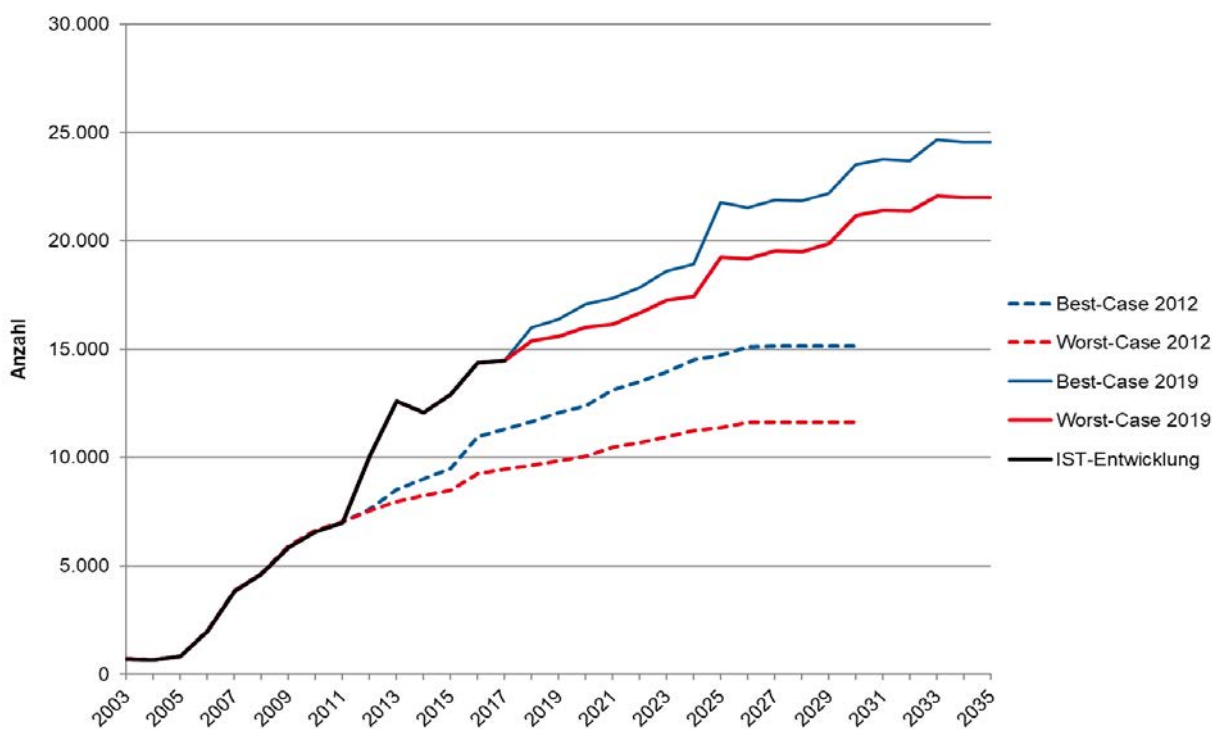
© Prognos AG, 2019

Auf Grundlage der Nutzungsdichten bis 2035 ergeben sich in der Überseestadt direkte Beschäftigungseffekte von gut 17.800 Arbeitsplätzen im worst-case Szenario und 19.900 Arbeitsplätzen im best-case Szenario (vgl. Tabelle 5). 2012 wurde auf Grundlage der Nutzungsdichten bis 2030 direkte Beschäftigungseffekte von gut 9.300 Arbeitsplätzen im worst-case Szenario und 12.100 Arbeitsplätzen im best-case Szenario angenommen. Die Gründe für die Unterschiede liegen zum einen in einer jetzt deutlich größeren unterstellten Dienstleistungsnutzung im Jahr 2035 (vgl. Abbildung 2 in Kapitel 3.1) sowie zum anderen in den deutlich gestiegenen Arbeitsplatzdichten (vgl. Kapitel 3.4).

Neben den neu-entstandenen Arbeitsplätzen ist der Erhalt von rund 4.000 bereits bestehenden Arbeitsplätzen berücksichtigt. Diese wurden als Bestand der schon vor 2003 angesiedelten Unternehmen im Areal erhalten.³ Die Bestandsarbeitsplätze sind nicht Teil der Szenarioberechnung. Die von den Bestandsarbeitsplätzen erwirtschaftete Bruttowertschöpfung sowie die fiskalischen Effekte werden nicht berücksichtigt, da sie nicht im direkten Zusammenhang mit den Planungen des Masterplans stehen. Trotzdem profitieren die Bestandsunternehmen selbstverständlich von entwickelten Maßnahmen, wie bspw. der verbesserten verkehrstechnischen Erreichbarkeit.

Die durchschnittliche Arbeitsplatzdichte beträgt 130 AP/ha im worst-case und 145 AP/ha im best-case Szenario bei einer zugrunde gelegten Fläche von rund 137 ha vermarkteter bzw. noch zu entwickelnder Fläche. 2012 betrug die durchschnittliche Arbeitsplatzdichte bei einer zugrunde gelegten Fläche von rund 113,3 ha für die direkten Beschäftigungseffekte 82 AP/ha im worst-case und 107 AP/ha im best-case Szenario. Zum Ende des Jahres 2017 lagen die direkten Beschäftigungseffekte, welche auf der Umsetzung des Masterplans Überseestadt beruhen, bei rund 11.500 Personen (vgl. Tabelle 5). Dabei handelt es sich um die gesamten Arbeitsplatzeffekte seit einschließlich des Jahres 2003. Zum Ende des Jahres 2011 lagen die direkten Beschäftigungseffekte bei rund 5.500 Personen.

Abbildung 4: Beschäftigungspotenzial in der Überseestadt bis zum Jahr 2035



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Daten der WFB

© Prognos AG, 2019

³ In Anlehnung an die Vorgängerstudien wurde unterstellt, dass im Jahr 2003 rund 5.800 Bestandsarbeitsplätze in der Überseestadt gemeldet wurden. Es wird unterstellt, dass sich diese Arbeitsplätze aufgrund von Produktivitätsgewinnen jährlich um 0,5 % reduzieren. Vereinzelt wurde diese Entwicklung korrigiert, wenn Informationen über größere Unternehmensschließungen vorlagen (bspw. Kellogg).

Abbildung 4 stellt das Beschäftigungspotenzial in der Überseestadt bis zum Jahr 2035 dar. Die Summe des Beschäftigungspotenzials umfasst alle geschaffenen und gesicherten Arbeitsplätze bis zum Jahr 2035. Neben den direkten Beschäftigteneffekten in der Überseestadt werden Beschäftigungseffekte durch privatwirtschaftliche Investitionen sowie Beschäftigteneffekte, die durch die Vorleistungsnachfrage oder die Einkommenswiederverausgabung induziert werden, berücksichtigt. Dabei gilt es zu beachten, dass die Beschäftigungseffekte der Vorleistungsnachfrage und der Einkommenswiederverausgabung nicht zwingend auf dem Areal der Überseestadt entstehen müssen. Sie hängen allerdings direkt von der Entwicklung des Areals der Überseestadt ab.

Wie Abbildung 4 verdeutlicht, zeigt sich im worst-case Szenario im Jahr 2035 ein Potenzial von gut 22.000 Arbeitsplätzen bzw. im best-case Szenario von gut 24.600 Arbeitsplätzen. Diese Beschäftigungseffekte berücksichtigen dabei nicht die Bestandsarbeitsplätze. 2012 zeigte sich im Jahr 2030 ein Potenzial von gut 11.600 Arbeitsplätzen (worst-case) bzw. 15.100 Arbeitsplätzen (best-case). Die Darstellung des zeitlichen Verlaufs verdeutlicht, dass sich das gegenwärtig projizierte Beschäftigungspotenzial deutlich über dem „Korridor“ der Beschäftigungsprojektion von 2012 bewegt. Zum Ende des Jahres 2011 lagen die Beschäftigungseffekte bei 7.000 Arbeitsplätzen (ohne Bestandsarbeitsplätze).

Wesentlicher Grund für die deutliche Verschiebung des Entwicklungskorridors ist die amtliche Beschäftigungsstatistik. Zwischen den Jahren 2010 und 2013 gibt es einen signifikanten Anstieg der Beschäftigten allein um 5.000 Personen. Im Jahr 2017 sind dann rund 16.200 Beschäftigte in der Überseestadt gemeldet. Abzüglich der Bestandsarbeitsplätze entfallen dann auf die durch den Masterplan angestoßene Entwicklung rund 11.500 Beschäftigte (vgl. auch Kapitel 3.4). In den Jahren ab 2018 bewegt sich das worst-case und das best-case Szenario dann in einer zu den Jahren 2004 sowie 2012 vergleichbaren Dynamik. Vergleichbare Verschiebungen zeigten sich in der Vorgängerstudie nicht (vgl. Studie 2012). Hier folgte die Entwicklung im Wesentlichen dem damaligen best-case Szenario. Ein Grund für diese Verschiebung scheint, im Abgleich mit den entwickelten und vermarkteten Flächen gemäß der Monitoring-Daten der WFB, der zunehmende Dienstleistungsbereich sowie die gestiegene Arbeitsplatzdichten in diesem Sektor zu sein (vgl. Kapitel 3.4).

Das gesamte Beschäftigungspotenzial weist in der vorliegenden Analyse im Vergleich zu den Untersuchungen des Jahres 2004 sowie 2012 einen schmaleren Entwicklungskorridor auf. Insgesamt lag zwischen dem Ergebnis des worst-case Szenarios und dem Ergebnis des best-case Szenarios im Jahr 2004 eine Differenz von ungefähr 5.600 Arbeitskräften. 2012 lag die Differenz bei etwa 3.400 Arbeitskräften, während sie sich in der gegenwärtigen Analyse auf etwa 2.500 Arbeitskräfte verringert hat. Im aktuellen worst-case Szenario ist das Beschäftigungspotenzial zudem um sehr deutliche 7.900 Arbeitskräfte höher als noch 2012. Auch 2012 hatte sich das worst-case Szenario schon um 4.000 Arbeitskräfte im Vergleich zu 2004 erhöht. Im aktuellen best-case Szenario finden sich 7.100 Arbeitskräfte mehr als noch 2012. In der Studie aus 2012 waren es gut 1.700 Arbeitskräfte mehr als noch 2004. Insgesamt verschiebt sich der gegenwärtige Entwicklungskorridor somit deutlich nach oben. Die entscheidenden Gründe für diese Entwicklungen sind zum einen die angesprochenen höheren Arbeitsplatzdichten und zum anderen die deutliche Verschiebung der geplanten Nutzungsarten hin zum beschäftigungsintensiveren Dienstleistungssektor (vgl. Abbildung 2 in Kapitel 3.1).

4.3 Vorleistungsnachfrage der Unternehmen in der Überseestadt

In der Überseestadt entsteht in den Unternehmen Nachfrage nach Vorleistungen. Diese in der Phase der Leistungserbringung entstandenen indirekten Effekte werden im Berechnungsmodell entsprechend berücksichtigt. Die Vorleistungsnachfrage hängt von den direkten Beschäftigungseffekten ab, die in Kapitel 4.2 beschrieben wurden. Um die Vorleistungen zu berechnen, wurde auf Daten für die Vorleistungen je Beschäftigten vom Statistischen Landesamt Bremen zurückgegriffen. Die Daten werden mit den jährlichen Steigerungsraten der vergangenen knapp zehn Jahre fortgeschrieben. Dabei wurden die Fortschreibungen um Extremwerte bereinigt und für die einzelnen Wirtschaftsbereiche getrennt berechnet. Im Berechnungsmodell werden dabei nur die regional wirksamen Anteile der Vorleistungen berücksichtigt, so dass die außerhalb Bremens bezogenen Leistungen abgezogen werden. Um eine Überschätzung der Vorleistungseffekte zu vermeiden und damit dem konservativen Ansatz der Berechnungen gerecht zu werden, wird – wie schon in den Vorgängerberichten – auf die Ermittlung von Umsatzeffekten durch eine zweite oder dritte Vorleistungsrunde verzichtet.

Tabelle 6: Vorleistungsnachfrage der Unternehmen

Szenario	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
<i>bis einschließlich zum Jahr</i>						
	<i>[in Mio. €]</i>			<i>[in Mio. €]</i>		
Vorleistungen aus prod./verarb. Gewerbe	229,8	484,4	1.027,1	229,8	519,8	1.199,0
Vorleistungen aus Handel, Lagerei, Logistik	302,8	606,2	1.022,7	302,8	632,3	1.089,1
Vorleistungen aus Dienstleistungen	1.515,3	3.672,1	7.362,9	1.515,3	3.817,5	7.915,4
Gesamt	2.048,0	4.762,7	9.412,7	2.048,0	4.969,5	10.203,5

Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

Bei den Vorleistungen je Arbeitsplatz erfolgt keine Unterscheidung in worst-case und best-case Szenario, da die Daten der Vorleistungen je Arbeitsplatz auf der amtlichen Statistik beruhen. Sie geben damit die realen Größen der einzelnen Wirtschaftszweige wieder. Die unterschiedlichen Summen der beiden Szenarien ergeben sich somit aus dem Beschäftigungsmodell. Die kumulierte Vorleistungsnachfrage für die Jahre 2003 bis 2035 liegt im Jahr 2035 zwischen 9,41 Mrd. € im worst-case und 10,20 Mrd. € im best-case Szenario (vgl. Tabelle 6). 2012 entstand über die Laufzeit 2003 bis 2030 insgesamt eine kumulierte Vorleistungsnachfrage zwischen 4,96 Mrd. € im worst-case Szenario bis knapp 5,96 Mrd. € im best-case Szenario.

Werden die Ergebnisse der Vorleistungsnachfrage im Jahr 2025 mit denen der Vorgängerstudien verglichen, so zeigen sich deutlich größere Werte. Die Vorleistungsnachfrage liegt im aktuellen worst-case Szenario mit 4,76 Mrd. € deutlich über den Ergebnissen von 2012 mit 3,49 Mrd. € sowie 2004 mit 1,68 Mrd. €. Im aktuellen best-case Szenario fragen die Unternehmen Vorleistungen in Höhe von etwa 916 Mio. € mehr nach als im Szenario von 2012. Die Vorleistungsnachfrage zeigt einen sich schließenden Entwicklungskorridor. 2004 lag die Differenz zwischen dem

worst-case und best-case Szenario bei etwa 2 Mrd. €. 2012 lag die Differenz bei gut 560 Mio. €. Die aktuellen Szenarien weisen nur noch eine Differenz von gut 207 Mio. € auf. Die Ursache liegt im schmaleren Entwicklungskorridor der direkten Beschäftigungseffekte, die mit den Vorleistungen unmittelbar zusammenhängen.

4.4 Induziertes Einkommen der Beschäftigten in der Überseestadt

Neben der Vorleistungsnachfrage der Unternehmen entstehen durch die Wiederverausgabung des Einkommens der Beschäftigten in der Überseestadt regionalwirtschaftliche Effekte in der bremsischen Wirtschaft. Diese Effekte werden durch die direkten Beschäftigungswirkungen noch nicht berücksichtigt und daher in die Berechnung integriert. Dabei wird das induzierte Einkommen als Konsumnachfrage innerhalb Bremens wirksam. Die Ermittlung der induzierten Einkommen basiert auf dem Beschäftigungsszenario für die einzelnen Wirtschaftszweige in der Überseestadt (analog zu den direkten Beschäftigungseffekten in Kapitel 4.2).

Wie bei der Vorleistungsnachfrage werden zur Berechnung des induzierten Einkommens Daten der amtlichen Statistik des Landes Bremen genutzt. Diese geben Aufschluss über den durchschnittlichen Bruttolohn der Beschäftigten in den einzelnen Branchen. Das aktuellste Jahr stellt 2017 dar. Ab 2018 werden die Daten mit den jährlichen Steigerungsraten der vergangenen knapp zehn Jahre, bereinigt um Extremwerte, fortgeschrieben. Nach Berechnung des Gesamteinkommens der Beschäftigten wird eine konsumtive Verausgabung der Einkommen in der Region in Höhe von 26,7 % unterstellt.⁴

Tabelle 7: Induzierte Einkommen der Beschäftigten

Szenario	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
bis einschließlich zum Jahr						
	[in Mio. €]			[in Mio. €]		
Gesamt	602,3	1.558,5	3.464,4	602,3	1.630,8	3.761,5

Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

Wie Tabelle 7 zeigt, ergeben sich über den gesamten Betrachtungszeitraum im worst-case Szenario bis zum Jahr 2035 induzierte Einkommen in Höhe von 3,46 Mrd. €. Im best-case Szenario liegen die Einkommen im selben Zeitraum bei 3,76 Mrd. €. 2012 ergaben sich bis zum Jahr 2030 insgesamt induzierte Einkommen in Höhe von 1,37 Mrd. € (worst-case) und 1,62 Mrd. € (best-case).

Werden die Ergebnisse des induzierten Einkommens im Jahr 2025 mit denen der Vorgängerstudien verglichen, so zeigt sich, dass die aktuellen Werte über dem im Jahr 2012 gezeichneten Entwicklungskorridor liegen. Somit bestätigt sich der positive Trend, denn schon 2012 lag der Entwicklungskorridor über dem im Jahr 2004 gezeichneten Entwicklungsverlauf. Im Jahr 2012

⁴ Vgl. Prognos et al. (2007): Die formale und effektive Inzidenz von Bundesmitteln.

(2004) wurde von 963 Mio. € (439 Mio. €) im worst-case Szenario und 1.124 Mio. € (964 Mio. €) im best-case Szenario ausgegangen. Insgesamt verschiebt sich der gegenwärtige Entwicklungskorridor somit nach oben. Der wahrscheinliche Entwicklungskorridor zwischen dem aktuellen worst-case und dem best-case Szenario wird in der aktuellen Studie zudem kleiner und präziser (vgl. Tabelle 7). Lag die Differenz zwischen dem worst-case und dem best-case Szenario in der Untersuchung von 2004 noch bei etwa 520 Mio. €, zeigte sich bei der Analyse 2012 eine Differenz von ca. 160 Mio. €. In der gegenwärtigen Analyse verringert sich die Differenz auf 72 Mio. €.

4.5 Wohninvestitionen und Einwohnereffekte in der Überseestadt

Im aktuellen Nutzungsszenario (vgl. Kapitel 3.1) nimmt der Anteil des Wohnens einen deutlich höheren Stellenwert ein als noch in den Studien von 2004 und 2012. In den damaligen Studien kam dem Faktor Wohnen eine eher untergeordnete Rolle zu. Aufgrund der gegenwärtigen Planungen werden deutlich höhere Wohninvestitionen und die damit verbundenen Effekte erwartet. Neben den Investitionen in Wohnimmobilien werden die Einwohnereffekte quantifiziert. Die Einwohnereffekte sind ein wesentlicher Bestandteil für die Berechnung der fiskalischen Effekte.

Auf Basis der bis einschließlich 2017 erfolgten Investitionen in Wohnimmobilien – ohne Berücksichtigung der Ausgaben für den Flächenkauf – ergibt sich ein Investitionsvolumen von 1,5 Mio. € je 1.000 m² Nettogrundstücksfläche im worst-case Szenario und von 2,5 Mio. € je 1.000 m² Nettogrundstücksfläche im best-case Szenario (vgl. Kapitel 3.4). Die Höhe des Investitionsvolumens ist dabei u. a. abhängig von der Geschosshöhe des Investitionsobjekts.

Tabelle 8: Investitionen in neue Wohnimmobilien

Szenario	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
bis einschließlich zum Jahr						
	[in Mio. €]			[in Mio. €]		
Gesamt	235,7	420,2	519,5	235,7	543,2	708,8

Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

Auf den insgesamt rund 31,3 ha Nettogrundstücksflächen, welche für Wohnimmobilien ausgewiesen sind, ergibt sich ein Investitionsvolumen von 520 Mio. € im worst-case Szenario und von 709 Mio. € im best-case Szenario (vgl. Tabelle 8). In der Studie von 2012 ergab sich bis zum Jahr 2030 auf den insgesamt rund 10,8 ha Nettogrundstücksflächen, welche für Wohnimmobilien ausgewiesen waren, ein Investitionsvolumen von 176 Mio. € im worst-case Szenario und von 257 Mio. € im best-case Szenario.

Durch die neu entstehenden Wohnimmobilien wird das Einwohnerpotenzial in der Überseestadt deutlich erhöht. Im Berechnungsmodell wird eine zeitliche Verschiebung von einem Jahr zwischen der Investition und der Fertigstellung der Immobilie zugrunde gelegt. Der Bezug der Immobilie und die damit einhergehende Einwohnerentwicklung erfolgt dann über die folgenden drei Jahre.

Die Zahl an neu entstehenden Wohneinheiten ist dabei entscheidend für die Ermittlung der Anzahl an neuen Einwohnern. Auf Grundlage der bis 2017 neugebauten Wohnungen in der Überseestadt wird von 2018 an von 12,5 Wohneinheiten je 1.000 m² Nettogrundstücksfläche im worst-case Szenario und von 17,5 Wohneinheiten je 1.000 m² Nettogrundstücksfläche im best-case Szenario ausgegangen. Für den Europahafen Südseite (Überseeinsel) wird die Berechnung dabei abweichend auf den städtebaulichen Rahmenplan aufgesetzt (vgl. Kapitel 3.2). Mittels der durchschnittlichen Haushaltsgröße in Bremen werden anschließend die Einwohner berechnet. Dabei sinkt die durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,82 Personen im Jahr 2011, über 1,79 Personen im Jahr 2018 auf bis zu 1,74 Personen im Jahr 2035. Für die Überseeinsel wird auch hier von einer abweichenden Haushaltsgröße von 1,90 ausgegangen.

Tabelle 9: Neue Einwohner in der Überseestadt

Szenario <i>bis einschließlich zum Jahr</i>	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
Gesamt	2.133*	4.746	8.728	2.133*	5.251	9.288

Quelle: Eigene Berechnungen *Die Daten stammen vom StaLa Bremen für 2017 und geben die gemeldeten Einwohner der Überseestadt wieder.

© Prognos AG, 2019

Insgesamt ergeben sich bis zum Jahr 2035 Einwohnereffekte von knapp 8.700 Personen (worst-case) bis rund 9.300 Personen (best-case) in der Überseestadt (vgl. Tabelle 9). Im Bericht von 2012 wurden bis zum Jahr 2030 in der Überseestadt rund 2.500 Personen (worst-case) bis 3.300 Personen (best-case) erwartet. Am Ende des aktuellen Betrachtungshorizonts liegen die Einwohner in der aktuellen Untersuchung also drei bis dreieinhalb Mal so hoch wie noch in der Untersuchung von 2012. Diese Änderungen werden sich insbesondere bei den fiskalischen Effekten niederschlagen.

5 Bruttowertschöpfung und fiskalische Effekte

Die Ergebnisse des Ansiedlungsverlaufes für die Jahre 2003 bis 2035, die in den vorherigen Kapiteln dargestellt wurden, stellen den Ausgangspunkt für die Bewertung dar (vgl. Tabelle 10). Auf diesen Ergebnissen aufbauend erfolgt eine regionalwirtschaftliche Gesamtbewertung des Masterplans Überseestadt.

Tabelle 10: Ergebnisse des Berechnungsmodells im Jahr 2035

Szenario bis einschließlich zum Jahr	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
(1) Öffentliche Investitionen [Mio. €]	289,9	422,2	505,0	289,9	410,1	485,4
(2) Privatwirtschaftliche Investitionen [Mio. €]	1.095,2	1.587,1	2.093,8	1.095,2	1.837,9	2.483,9
(3) Privatwirt. Investitionen für Wohnen [Mio. €]	235,7	420,2	519,5	235,7	543,2	708,8
(4) Potenzial: Direkte Beschäftigung						
<i>davon: neue direkte Arbeitsplätze (Anzahl)</i>	11.521	15.405	17.809	11.521	17.282	19.853
<i>Bestand (nicht über Modell-/Flächenszenario)</i>	Jahr 2035 = ca. 4.000			Jahr 2035 = ca. 4.000		
(5) Vorleistungsnachfrage Unternehmen [BWS in Mio. €]	1.019,5	2.406,1	4.787,9	1.019,5	2.509,8	5.181,7
(6) Induziertes Einkommen Beschäftigte [Mio. €]	602,3	1.558,5	3.464,4	602,3	1.630,8	3.761,5

Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

Im gesamten Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 ergibt sich eine kumulierte Bruttowertschöpfung zwischen 32,2 Mrd. € im worst-case Szenario und 34,9 Mrd. € im best-case Szenario (vgl. Tabelle 11). 2012 wurde im Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2030 eine kumulierte Bruttowertschöpfung von 15,9 Mrd. € (worst-case) bis 19,3 Mrd. € (best-case) erwartet.

Unterscheidet man die Ergebnisse der kumulierten Bruttowertschöpfung im Jahr 2025, so stellt sich heraus, dass die Daten der aktuellen Berechnung über denen aus den Jahren 2004 bzw. 2012 gezeichneten Entwicklungskorridors liegen. 2012 (2004) wurde von einer kumulierten Bruttowertschöpfung von 11,3 Mrd. € (6,7 Mrd. €) im worst-case Szenario und 13,3 Mrd. € (14,8 Mrd. €) im best-case Szenario ausgegangen. Insgesamt verschiebt sich der gegenwärtige Entwicklungskorridor somit nach oben. Grund für diesen Anstieg ist auch hier das deutlich gestiegene Gesamtbeschäftigungspotenzial.

Tabelle 11: Kumulierte Bruttowertschöpfung der Jahre 2003 bis 2035

Szenario	worst-case			best-case		
	bis einschließlich zum Jahr	2017	2025	2035	2017	2025
	[in Mio.€]			[in Mio.€]		
BWS aus privatwirt. Investitionen	203	309	436	203	367	530
BWS aus privatwirt. Invest. (Wohnen)	54	104	136	54	138	190
BWS aus direkter Beschäftigung	5.047	12.356	25.447	5.047	12.903	27.533
BWS aus Vorleistungen	1.019	2.406	4.788	1.019	2.510	5.182
BWS aus induziertem Einkommen	266	670	1.429	266	700	1.549
Gesamt	6.590	15.845	32.236	6.590	16.617	34.984

Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

Im gesamten Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 ergeben sich vor Abzinsung fiskalische Effekte von 996 Mio. € im worst-case Szenario sowie 1.068 Mio. € im best-case Szenario. Im Bericht von 2012 ergaben sich in Summe für den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2030 vor Abzinsung fiskalische Effekte von 349 Mio. € im worst-case Szenario. Im best-case Szenario beliefen sich die fiskalischen Effekte auf 432 Mio. €.

Die fiskalischen Effekte nach LFA wurden auf Basis der vom Senator für Finanzen veröffentlichten Daten für das Land Bremen berechnet. Mit Stand 2019 ist ein Arbeitsplatz in Bremen fiskalisch mit 945 € nach LFA (2012: 881 €) zu bewerten. Ein neuer Einwohner nach LFA hat fiskalische Effekte von 5.327 € zur Folge (2012: 3.831 €). Die Entwicklung der fiskalischen Effekte für einen Arbeitsplatz bzw. einen Einwohner zeigten in den vergangenen Jahren ansteigende Werte, trotzdem wird für die Berechnungen bis 2035 von konstanten fiskalischen Effekten ausgegangen. Damit eine Überschätzung der Effekte vermieden wird.⁵

Die Veränderungen bei den Eingangswerten zur Ermittlung der fiskalischen Effekte erklären den Anstieg der Ergebnisse zwischen der Studie aus 2012 und der aktuellen Untersuchung bereits zum Teil. Je Arbeitsplatz werden 64 € mehr angesetzt. Bei den Einwohnern ist der Unterschied noch deutlich gravierender. Hier sind es rund 1.500 €. Zusätzlich werden auf Basis der aktuellen Planungen drei bis dreieinhalb Mal so viele Einwohner in der Überseestadt erwartet als noch 2012. Entsprechend sind auch die fiskalischen Effekte deutlich gestiegen. In der Studie des Jahres 2012 lagen sie im Jahr 2030 bei 148,9 Mio. € (worst-case) bzw. 192,7 Mio. € (best-case). In der aktuellen Studie liegen sie im selben Jahr bei 355,1 Mio. € (worst-case) bzw. 379,6 Mio. € (best-case). Mit Verlängerung des Betrachtungshorizonts auf das Jahr 2035 steigen sie zudem auf 568,8 Mio. € (worst-case) bzw. 608,1 Mio. € (best-case) an.

⁵ Quelle: Senatorin für Finanzen, Bereich Haushalt und Finanzen: https://www.finanzen.bremen.de/haushalt/wirtschaftlichkeitsuntersuchungen/1_hilfe_fuer_vorlagenersteller/1_3_rahmen-daten/1_3_7_steuerliche_effekte-7663 (Stand: 17.10.2019).

Auch bei den fiskalischen Effekten aus direkter Beschäftigung zeigen sich höhere Effekte. Durch den gestiegenen Anteil des Dienstleistungssektor nehmen die direkt Beschäftigten zu. In der Studie des Jahres 2012 lagen die fiskalischen Effekte im Jahr 2030 bei 157,5 Mio. € (worst-case) bzw. 188,3 Mio. € (best-case). In der aktuellen Studie liegen sie im selben Jahr bei 256,9 Mio. € (worst-case) bzw. 273,1 Mio. € (best-case). Mit Verlängerung des Betrachtungshorizonts auf das Jahr 2035 steigen sie zudem auf 340,0 Mio. € (worst-case) bzw. 365,6 Mio. € (best-case) an.

Tabelle 12: Kumulierte fiskalische Effekte der Jahre 2003 bis 2035

Szenario <i>bis einschließlich zum Jahr</i>	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
	[in Mio.€]			[in Mio.€]		
Fiskal. Effekte aus privatwirt. Investitionen	2,2	3,0	3,9	2,2	3,5	4,6
Fiskal. Effekte aus privatwirt. Investitionen (Wohnen)	0,9	1,4	1,6	0,9	1,7	2,2
Fiskal. Effekte der Einwohner	40,4	189,1	568,8	40,4	198,7	608,1
Fiskal. Effekte aus direkter Beschäftigung	80,1	181,3	340,0	80,1	188,7	365,6
Fiskal. Effekte aus Vorleistungen	16,1	35,1	63,4	16,1	36,4	68,1
Fiskal. Effekte aus induziertem Einkommen	4,1	9,5	18,2	4,1	9,9	19,7
Gesamt	143,8	419,3	996,0	143,8	438,9	1.068,3

Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

6 Fiskalische Rentabilität

Über den Betrachtungszeitraum bis 2035 wird eine fiskalische Bilanz erstellt. Für die Berechnung werden dort den öffentlichen Aufwendungen die zu erwartenden Erträge aus Flächenverkäufen, sowie die fiskalischen Effekte gegenübergestellt. Zum Einsatz kommt dabei die sog. Discounted-Cash-Flow-Methode (DCF). Diese wird auch von Seiten der EU zur Bewertung von Investitionsprojekten eingesetzt. Dabei werden die einzelnen Zahlungsströme auf der Einnahmen- und Ausgabenseite ab dem Jahr 2018 mit einem kalkulatorischen Zinssatz von 2 % abgezinst, um entgangene Zinsen, z. B. durch die Verwendung der öffentlichen Aufwendungen am Kapitalmarkt, abzubilden.

Die fiskalische Rentabilität liegt über den vollständigen Betrachtungszeitraum im Jahr 2035 bei 478,8 Mio. € im worst-case Szenario und bei 556,8 Mio. € im best-case Szenario (vgl. Tabelle 13) und zeigt damit ein äußerst positives Bild für die Überseestadt. Im Vergleich zur Studie des Jahres 2012 ist das Ergebnis deutlich positiver. Wird das Jahr 2030 zugrunde gelegt, liegt die fiskalische Rentabilität in der aktuellen Untersuchung zwischen 266,4 Mio. € (worst-case) und 323,0 Mio. € (best-case). In der Studie des Jahres 2012 lag die fiskalische Rentabilität für dasselbe Jahr noch bei -37,0 Mio. € (worst-case) bis 28,4 Mio. € (best-case).

Tabelle 13: Rentabilitätsrechnung

Szenario <i>bis einschließlich zum Jahr</i>	worst-case			best-case		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
Rentabilität vor Abzinsung	<i>[in Mio. €]</i>			<i>[in Mio. €]</i>		
Investitionen des Landes Bremen	-301,6	-434,2	-516,7	-301,6	-422,1	-497,1
Erlöse aus Flächenverkäufen	83,5	120,0	138,7	83,5	122,1	142,6
Fiskalische Effekte nach LFA (gesamt)	143,8	419,3	996,0	143,8	438,9	1.068,3
Fiskalische Rentabilität nach LFA	-74,3	105,1	618,0	-74,3	138,8	713,7
Rentabilität nach Abzinsung (Zinssatz 2,0% p.a.)	<i>[in Mio. €]</i>			<i>[in Mio. €]</i>		
Fiskalische Rentabilität nach LFA	-74,3	89,4	478,8	-74,3	119,7	556,8

Quelle: Eigene Berechnungen

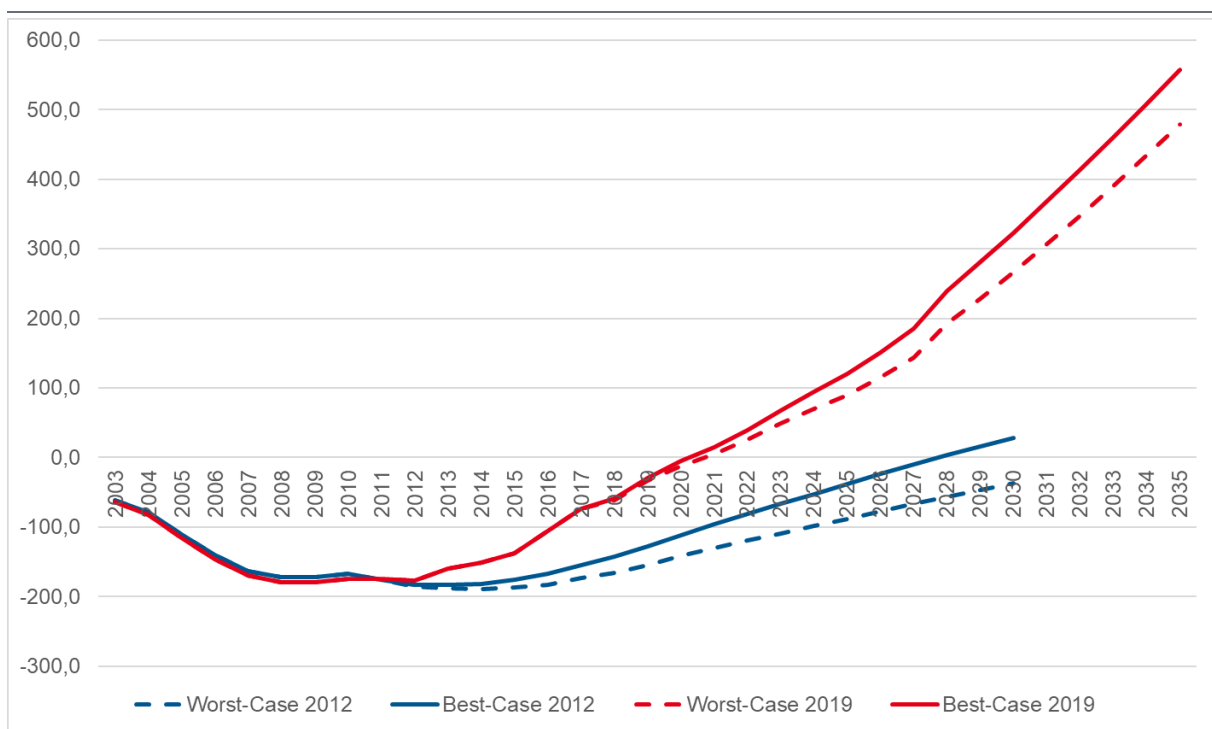
© Prognos AG, 2019

Allerdings ist ein direkter Vergleich der aktuellen Ergebnisse mit denen des Jahres 2012 aus mehreren Gründen nur eingeschränkt möglich. Zum einen haben sich die Planungen gegenüber 2012 deutlich verändert. Der Funktion Wohnen kommt eine viel höhere Bedeutung zu als noch 2012, was sich in drei bis dreieinhalb Mal so vielen Einwohner ausdrückt. Dadurch ergeben sich bereits deutlich höhere fiskalische Effekte, die zusätzlich noch durch verbesserte Rahmendaten (1.500 € höhere fiskalische Effekte je Einwohner als 2012) profitieren (vgl. Kapitel 5). Zum anderen bestehen neue Gestaltungsmöglichkeiten für die Überseeinsel, die es 2012 auch noch nicht

gab. Neben den zusätzlichen Einwohnern sollen die Flächen dem beschäftigungsintensiveren Dienstleistungssektor zugeführt werden. Die Planungen aus 2012 sahen hier zum Teil noch Bestandsarbeitsplätze im verarbeitenden Gewerbe.

Abbildung 5 verdeutlicht die erheblich verbesserte fiskalische Rentabilität gegenüber den Ergebnissen aus dem Jahr 2012. In der Studie von 2012 konnte bis zum Jahr 2030 nur das best-case Szenario eine positive fiskalische Rentabilität aufweisen. In der aktuellen Untersuchung liegt der return on invest in beiden Szenarien bereits im Jahr 2021.

Abbildung 5: Verlauf der fiskalischen Rentabilität



Quelle: Eigene Berechnungen

© Prognos AG, 2019

7 Schlussbetrachtung

Die gegenwärtigen Entwicklungen in der Überseestadt sind wirtschaftlich betrachtet ein klarer Erfolg. Basis für die Analyse stellen die bisherigen Entwicklungen gemäß der Monitoring-Daten der WFB, die amtliche Statistik sowie die weiteren Planungen für das Quartier dar. Die beiden Szenarien (worst- und best-case) spannen einen Korridor für die wahrscheinliche weitere Entwicklung der Überseestadt bis 2035 auf. Dabei ist zu beachten, dass – wie schon in den Vorgängerstudien – eventuell entstehende Verlagerungseffekte innerhalb Bremens nicht berücksichtigt werden. Eine Machbarkeitsanalyse wurde wie schon 2012 nicht vorgenommen.

Insgesamt besteht für die Überseestadt im Jahr 2035 ein Potenzial von 17.800 bis 19.900 gesicherten und neu entstehenden Arbeitsplätzen (ohne 4.000 Bestandearbeitsplätze im Jahr 2035). Hinzu kommen noch etwa 4.100 bis 4.600 Arbeitsplätze durch Vorleistungsverflechtungen und aus dem induzierten Einkommen der Beschäftigten. Werden alle Effekte über den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 fiskalisch bilanziert, so ergeben sich im Jahr 2035 positive Ergebnisse von 478,8 Mio. € (best-case) bzw. 556,8 Mio. € (worst-case). Ab dem Jahr 2021 zeigt sich in beiden Szenarien eine dauerhaft positive fiskalische Bilanz.

Die positive Entwicklung der Untersuchung aus dem Jahr 2012 konnte somit fortgeführt und zudem noch deutlich übertroffen werden. Die in der aktuellen Untersuchung aufgezeigte Entwicklung der Überseestadt bis zum Jahr 2017 stellt sich als deutlich positiver dar, als noch 2012 angenommen. Insbesondere die direkten Beschäftigten haben sich sehr positiv entwickelt und liegen oberhalb des Szenariotrichters der 2012er Studie. Daraus ergeben sich bereits für die Beschäftigten bis zum Ende des Betrachtungsraums insgesamt deutlich positivere Ergebnisse als in der Vorgängerstudie. Ein Grund hierfür ist zum einen der, auch in den zukünftigen Planungen, gestiegene Anteil des beschäftigungsintensiven Dienstleistungssektors gegenüber der deutlich weniger beschäftigungsintensiven Nutzung durch den Bereich Handel, Lagerei und Logistik. Zum anderen hat sich gezeigt, dass im Abgleich zwischen den Monitoring-Daten der WFB und der amtlichen Statistik die vergangenen Entwicklungen in der Überseestadt eine sehr hohe Arbeitsplatzdichte aufweisen, in dessen Folge auch die Parameter für die zukünftige Entwicklung angepasst wurden.

Ein direkter Vergleich mit den Ergebnissen der Untersuchung aus 2012 ist jedoch nur eingeschränkt möglich. Im aktuellen Nutzungsszenario nimmt der Anteil der Funktion Wohnen einen deutlich höheren Stellenwert ein als noch in den vorangegangenen Studien. Auf den insgesamt rund 31,3 ha Nettogrundstücksfläche, welche für Wohnimmobilien ausgewiesen sind, ergibt sich ein Investitionsvolumen von 520 Mio. € im worst-case Szenario und von 709 Mio. € im best-case Szenario. 2012 waren insgesamt nur knapp 10,8 ha Nettogrundstücksfläche ausgewiesen, die ein Investitionsvolumen von 176 Mio. € (worst-case) bzw. 257 Mio. € (best-case) umfasste. Insgesamt ergeben sich bis zum Jahr 2035 Einwohnereffekte von knapp 8.700 Personen (worst-case) bis rund 9.300 Personen (best-case) in der Überseestadt, welche mit einem jährlichen fiskalischen Effekt von 5.327 € (2012: 3.831 €) je Einwohner entscheidenden Einfluss auf die fiskali-

sche Bilanz des Projekts haben. Im Bericht von 2012 wurden bis zum Jahr 2030 in der Überseestadt mit rund 2.500 (worst-case) bis 3.300 Personen (best-case) deutlich weniger neue Einwohner erwartet.

Mit der Betrachtung des Areals der Überseestadt kann nach knapp 20 Jahren ein sehr positives Zwischenfazit gezogen werden. Über die Jahre entsteht in dem Gebiet tatsächlich ein moderner Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnstandort, der sich bis zum Jahr 2035 noch weiterentwickelt. Das Ziel des Masterplans, in der Überseestadt die Voraussetzungen zur Entwicklung eines modernen Dienstleistungs- und Gewerbebestandorts mit Wohndurchmischung zu schaffen, ist somit auf einem sehr guten Weg. Die Entwicklung der Überseestadt verläuft noch erfolgreicher als in den Planungen des Masterplanes von 2012 angenommen. Somit scheint die positive Entwicklung eines sowohl für Gewerbe als auch Wohnnutzung attraktiven Stadtteils bei gleichzeitiger Bewahrung der Entwicklungschancen alteingesessener Unternehmen erfolgreich zu gelingen. Die erheblichen öffentlichen Infrastrukturinvestitionen und Entwicklungsimpulse lassen langfristig vor dem Hintergrund einer positiven fiskalischen Bilanz einen Erfolg des Projektes realistisch erscheinen.

Impressum

Wirtschaftliche Bewertung der Entwicklung in der Überseestadt Bremen 2019

Erstellt im Auftrag von

Kontorhaus am Markt
Langenstraße 2-4 (Eingang Stintbrücke 1)
28195 Bremen
T +49 (0) 421 9600-10
www.wfb-bremen.de

Bearbeitet von

Prognos AG
Goethestraße 85
10623 Berlin
Telefon: +49 30 52 00 59-210
Fax: +49 30 52 00 59-201
E-Mail: info@prognos.com
www.prognos.com
twitter.com/Prognos_AG

Autoren

Fabian Malik
Bernhard Wankmüller

Alle Inhalte dieses Werkes, insbesondere Texte, Abbildungen und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei der Prognos AG. Jede Art der Vervielfältigung, Verbreitung, öffentlichen Zugänglichmachung oder andere Nutzung bedarf der ausdrücklichen, schriftlichen Zustimmung der Prognos AG.

Zitate im Sinne von § 51 UrhG sollen mit folgender Quellenangabe versehen sein: Prognos AG (2019): Wirtschaftliche Bewertung der Entwicklung in der Überseestadt Bremen 2019.