

Mitteilung des Senats vom 22. April 2014

Die Überseestadt – Entwicklung und Perspektiven

Die Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen haben unter Drucksache 18/513 S eine Große Anfrage an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Das „Bremer Modell“ ist eine Vereinbarung, die das Nebeneinander von Industrie- und Hafenbetrieben mit den Belangen des Wohnens und der neuen Gewerbe in der Überseestadt regelt. Welchen Stellenwert misst der Senat diesem „Bremer Modell“ für die Weiterentwicklung des Ortsteils bei?

Leitbild der Überseestadt ist die Bewahrung der vorhandenen Wirtschaftsstrukturen und die gleichzeitige Entfaltung neuer Möglichkeiten in hoher städtebaulicher Qualität. In der Überseestadt ist dadurch ein dynamischer Branchenmix aus Industrie und Hafenwirtschaft, Dienstleistung, Einzelhandel, Kultur- und Kreativwirtschaft, Freizeit und Wohnen entstanden. Ein lebendiger Standort, der in diesem Sinne weiterentwickelt werden soll.

Das „Bremer Modell“ ist das zentrale Instrument um das Nebeneinander dieser unterschiedlichen Nutzungen zu ermöglichen und die Industrie- und Hafenbetriebe abzusichern. Die Entwicklung der Überseestadt soll nicht zu einer Verdrängung der ursprünglich dort ansässigen Betriebe führen. Die Hafen- und Industriebetriebe haben daher bei der Entwicklung der Überseestadt ergänzend zum Bestandsschutz die Möglichkeit erhalten, sich im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu erweitern und zu verändern. Um Wohnen und weitere neue Nutzungsformen zu ermöglichen, haben sich die Hafen- und Industriebetriebe mit der Stadtgemeinde auf eine verbindliche vertragliche Vereinbarung verständigt, die diesen bestehenden Nutzungskonflikt lösen soll.

2. Sieht der Senat Konflikte mit den geltenden planerischen Vorstellungen, die durch das „Bremer Modell“ entstehen können?
3. Sieht der Senat Konfliktpotenzial durch die unterschiedlichen Ansprüche und Vorstellungen der Nutzergruppen Wohnen bzw. Gewerbe?

Das enge Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen mit divergierenden Ansprüchen birgt grundsätzlich ein Konfliktpotenzial.

Das „Bremer Modell“ wurde entwickelt, um für mögliche Konflikte mit den geltenden planerischen Vorstellungen Lösungsmöglichkeiten anzubieten. Die Lösung des Nutzungskonflikts durch das „Bremer Modell“ war nur möglich, indem alle Beteiligten aufeinander zugegangen sind, Entwicklungen zugelassen und im Gegenzug Absicherungen erhalten haben. Diese „Haltung“ prägt von Beginn an die Entwicklung der Überseestadt.

Bei den planerischen Vorstellungen der Stadtgemeinde für die Überseestadt werden die Bedingungen des „Bremer Modells“ berücksichtigt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne sowie die Duldungspflichten der Bewohner und die Absicherungen der Bestandsunternehmen durch die Immissionschutzbehörde sind eindeutig formuliert, sodass das Konfliktpotenzial minimiert ist. Einzelheiten müssen aber für jedes konkrete Projekt ausgehandelt und umgesetzt werden.

4. Wie werden Senatsbeschlüsse zum Wohnraumförderprogramm in der Überseestadt umgesetzt?

Der Senat hat am 28. August 2012 entsprechend der Senatsvorlage „Stadtentwicklung durch soziales Wohnen stärken“ beschlossen, dass immer dann, wenn kommunale Grundstücke in der Stadt Bremen verkauft werden oder wenn neues Baurecht geschaffen wird, Sozialwohnungen entstehen sollen.

Diesen Beschluss hat die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 14. März 2013 dahingehend konkretisiert, dass eine Sozialwohnungsquote von 25 % ab einer Anzahl von 20 Geschosswohnungen bzw. 50 Einfamilienhäusern gelten soll.

Unter Nr. 9 e) der Regelungen zur Umsetzung der Sozialwohnungsquote ist für größere Baugebiete wie die Überseestadt folgende Vorgehensweise vorgesehen:

In größeren Baugebieten kann der Nachweis der 25 % an Sozialwohnungen auch so geregelt werden, dass für einzelne Grundstücke höhere Bindungsquoten sowie im Gegenzug Grundstücke mit entsprechend geringerer Sozialbindung realisiert werden können. Die Bindungsquote von 25 % für das Gesamtgebiet ist davon unbenommen.

Bei einem solchen Vorgehen ist zu gewährleisten, dass die Grundstücke mit unterschiedlicher Bindungsquote parallel entwickelt werden und keine ausschließliche Konzentration auf einzelne Teilräume erfolgt.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ist zwischen dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH einvernehmlich verabredet worden, wie hoch die Sozialwohnungsquote auf den einzelnen Baufeldern sein soll.

Diese Quote liegt bei dem bereits ausgeschriebenen Grundstück an der Marcuskaje bei 45 %. Bei dem Grundstück „Schuppen 3“, das ab April ausgeschrieben wird, soll die Quote bei 25 % liegen.

Die vorgenannten Verabredungen stellen sicher, dass die durchschnittliche Sozialwohnungsquote bei den städtischen Grundstücken, die nach den Regelungen zur Umsetzung der Sozialwohnungsquote veräußert werden, in der Überseestadt bei 25 % liegen wird.

5. Wurden bisher Mittel aus dem Wohnraumförderprogramm des Senats für Projekte in der Überseestadt beantragt? Falls ja, für welche?

Im Rahmen der vorgenannten Ausschreibung von Grundstücken in der Überseestadt ist bisher noch kein Zuschlag erteilt worden.

Es sind noch keine Mittel aus dem Wohnraumförderungsprogramm beantragt worden. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat die für diese Projekte erforderlichen Förderkontingente reserviert. Derzeit werden Gespräche zur Förderung der Wohnungen im ersten Bauabschnitt an der Marcuskaje geführt. Die zuständige Jury hat eine Empfehlung für die Grundstücksvergabe ausgesprochen. Auf der Grundlage dieser Empfehlung erfolgt die weitere Abstimmung zwischen der WFB und den Investoren.

6. Wie ist der gegenwärtige Stand bei der Umsetzung der Senatsbeschlüsse aus dem „Bündnis für Wohnen“ in der Überseestadt?

Diesbezüglich wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

7. Welche Pläne für die Nahversorgung (z. B. Lebensmittel und andere Waren des täglichen Bedarfs, Ärzte, Dienstleistungen) für die Bewohnerinnen, Bewohner und die Beschäftigten in der Überseestadt verfolgt der Senat im Rahmen des kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzepts?

Nahversorgung und Einzelhandel sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines funktionierenden, lebendigen Stadtteils. Mit dem Masterplan Überseestadt wurde der Entwicklung des Standorts ein Rahmen gegeben, der schrittweise konkretisiert, präzisiert und in umsetzbare Planung fortgeschrieben wird. Auf dieser Grundlage haben sich zwischenzeitlich mehrere Einzelhandelsbetriebe ange-

siedelt (u. a. ein Aldi-Markt, einige spezialisierte Möbelanbieter sowie kleinteilige Fachhandelsangebote).

Die Attraktivität der Überseestadt als Einzelhandelsstandort wird derzeit durch zahlreiche weitere Ansiedlungsanfragen untermauert. Im Spannungsfeld zwischen Innenstadt, dem Sonderstandort Waterfront im benachbarten Stadtteil Gröpelingen sowie den Stadtteilzentren der Umgebung wird hier zukünftig eine zentrenverträgliche Einzelhandelsentwicklung angestrebt, die sich auch an den geplanten Entwicklungen (u. a. hinsichtlich der Zahl der Wohnnutzungen und der Arbeitsplätze) im Stadtteil orientiert. Aufgrund noch nicht genau absehbarer Entwicklungen in der Überseestadt sowie der vermehrten Ansiedlungsanfragen von Einzelhandelsunternehmen, sind hinsichtlich der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung und -steuerung in diesem Bereich detailliertere Untersuchungen und konzeptionelle Aussagen erforderlich.

Die Fragestellungen werden derzeit aufbereitet und sollen zeitnah beauftragt werden.

8. Welche Infrastruktur im Bereich Kitas und Grundschulen ist derzeit für die Überseestadt vorhanden, und hält der Senat bei der zu erwartenden Zunahme der Bevölkerungszahlen im Ortsteil hier einen Ausbau für notwendig?

Die in der Überseestadt lebenden Schülerinnen/Schüler im Grundschulalter werden in den umliegenden Schulen in Walle beschult. Wenn in Zukunft zunehmend Familien mit Kindern in den Ortsteil ziehen, müssten anhand der neuen Situation die Plätze in den Schulen neu berechnet und gegebenenfalls auch Standorte entwickelt werden.

Der Senat hat im Rahmen des Ausbaus der Tagesbetreuung für Klein- und Vorschulkinder bereits in der Vergangenheit ein Angebot im Ortsteil geschaffen, welches dem aktuellen sowie dem in naher Zukunft absehbaren Bedarf Rechnung trägt. Das vorhandene Angebot wird auch von Familien des Stadtteils Walle genutzt, da allein durch die Nachfrage aus wohnort- bzw. arbeitsplatznahen Gründen vorhandene Plätze nicht belegbar sind.

Im Ortsteil „Überseestadt“ sind derzeit folgende Einrichtungen vorhanden:

- Elternverein „Drachenkinder“ e. V., Lloydstraße 4 - 6 (zwei Gruppen mit zehn und acht Plätzen für unter Dreijährige, eine Kindergartengruppe mit 20 Plätzen),
- Elternverein „Hafenkinder“ e. V., Tilsiter Straße 1 (eine Gruppe mit zehn Plätzen für unter Dreijährige),
- Landesverband evangelischer Tageseinrichtungen „City Kids Portland“, Konsul-Smidt-Straße 8v (drei Gruppen mit je acht Plätzen für unter Dreijährige).

Das vorhandene Angebot der Tagesbetreuung von Kindern im Stadtteil Walle wird vom Senat auf Basis der jährlichen Anmeldezahlen bedarfsgerecht fortgeschrieben. In der Bedarfseinschätzung wird die Bevölkerungsentwicklung im Ortsteil reflektiert und im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen werden frühzeitig die baulichen Entwicklungen einbezogen, die insbesondere einen Zuzug von Familien mit Kindern bewirken können. Die für den Ortsteil Überseestadt vorliegenden Interessensbekundungen verschiedener Träger eröffnen die Möglichkeit, auch mittelfristig angemessen auf die bauliche Entwicklung und den Zuzug von Familien mit Kindern reagieren zu können.

9. Welche Maßnahmen, Einrichtungen und Angebote machen die Überseestadt insbesondere für Familien mit Kindern als Wohnort derzeit und in Zukunft interessant?

Die Ausstattung des Stadtteils mit Angeboten, Maßnahmen und Einrichtungen der offenen Jugendarbeit wird grundsätzlich auf der Grundlage von Konzepten des zuständigen Ressorts entwickelt. Der Rahmen für die finanziellen Gestaltungsspielräume wird durch einen sozial gewichteten Verteilungsschlüssel gesetzt und durch den Jugendhilfeausschuss bestimmt. Dieser Verteilungsschlüssel wird in zwei- bis dreijährigem Rhythmus aktualisiert. Dabei werden einerseits die demografischen Veränderungen von Ortsteilen für die Zielgruppe der sechs- bis

18-jährigen jungen Menschen ermittelt und andererseits anhand der von der Senatorin für Soziales, Kinder, Jugend und Frauen ermittelten Sozialindikatoren gewichtet.

Nach dem ersten Ortsgesetz über hausnahe Spielplätze vom 3. April 1973 müssen die Eigentümer von Häusern und Wohnanlagen mit vier und mehr Wohnungen einen angemessenen und ausgestatteten hausnahen Spielplatz errichten und dauerhaft unterhalten. Mit den Wohnungsbauinvestoren sowie mit dem Bau- und dem Jugendressort besteht Einvernehmen, dass nur ein Teil der im direkten Wohnumfeld zu schaffenden Kinderspielbereiche als hausnahe Kleinkinderspielplätze geschaffen wird. Der größere Teil wird als zusammenhängendes und dann für alle Altersgruppen interessantes Spiel- und Freizeitangebot hergestellt und stellt so eine deutlich attraktivere Nutzungsoption für den öffentlichen Raum dar. Das Angebot leistet damit einen wesentlich besseren Beitrag zur familienfreundlichen Entwicklung der Überseestadt. So wurden diese Themen stets in die Freiraumgestaltung der Parkanlagen einbezogen. Für den Hilde-Adolf-Park wurden durch den Freiraumplaner Orte definiert, die bei einer Entwicklung von Wohnbauflächen nördlich des Parks für die Errichtung eines Spielplatzes geeignet wären. Die Etablierung von Sport- und Freizeiteinrichtungen war einer der wesentlichen inhaltlichen Schwerpunkte der Gestaltung des Übersee-Parks. Aktuell sehen die in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen hier neben hochwertigen Aufenthaltsräumen für die Allgemeinheit die Errichtung eines Kinderspielplatzes sowie von Freizeit- und Sportanlagen wie u. a. eine Bowl- und Skater-Anlage sowie eine Bühne für Tanzaktivitäten vor. Eine Fertigstellung des Überseeparks ist für den Sommer 2014 geplant.

10. Derzeit wird der Verkehrsentwicklungsplan 2025 erarbeitet. Welche städtebaulichen Entwicklungsperspektiven und konkreten Maßnahmen sind darin angedacht hinsichtlich Straßenbau und ÖPNV?

Der Entwurf für die Maßnahmen des Zielszenarios „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ (VEP), das die Grundlage für das noch zu entwickelnde Handlungskonzept bildet, schlägt als konkrete straßenbauliche Maßnahme einen Umbau der Westzufahrt Stephanibrücke vor, um hier die verkehrliche Situation im Kfz-Verkehr zu verbessern und Staus zu vermeiden.

Für die ÖPNV-Anbindung der Überseestadt sind in der bisherigen Planung zwei Buslinien vorgesehen: Zum einen die Verlängerung der bereits bestehenden Radiallinie 20 bis zur Hafenkante (Wendebecken). Diese Linie verbindet die Überseestadt über die Consul-Smidt Straße und die Eduard-Schopf-Allee mit der Altstadt (Haltestelle Am Wall) und dem Hauptbahnhof. Eine zweite vorgeschlagene neue Linie endet ebenfalls an der Hafenkante und soll von dort aus als Tangente über die Straße Am Winterhafen, Eduard-Suling Straße, Emdor Straße und Waller Ring in Richtung Findorff/Messe, Schwachhausen, Klinikum Mitte, Föhrenstraße, Mercedes und Osterholzer Heerstraße zum Weserpark geführt werden. Die Buslinien sollen in der Hauptverkehrszeit alle 15 Minuten verkehren. In der Normalverkehrszeit ist eine Taktfolge von 30 Minuten für die Linie 20 und von 15 Minuten für die Tangentenlinie vorgesehen. Wie schon bisher wird dieses Angebot durch die Straßenbahnlinie 3 (Gröpelingen – Hansator – Eduard-Schopf Allee – Brill – Domsheide – Weserwehr) im Zehn-Minuten-Takt ergänzt. Der Netzvorschlag des Zielszenarios sieht für die Linie 3 eine Verlängerung über den heutigen Endpunkt Gröpelingen hinaus bis zum Bahnhof Oslebshausen vor.

Die weitere Entwicklung der Überseestadt (perspektivisch ist mit ca. 3 000 Bewohnern, 17 000 Beschäftigten und vermehrt Besucherinnen und Besuchern zu rechnen) und sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse sind in der langfristigen Perspektive zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sind zukünftig auch Netzergänzungen für die Straßenbahn möglich, wenn sich eine wirtschaftliche Tragfähigkeit einstellt. Die hierfür erforderlichen Trassen werden in den aktuellen Planungen, z. B. entlang der Consul-Smidt-Straße, planerisch berücksichtigt.

11. Welche Pläne und Möglichkeiten gibt es für Querungen der Nordstraße, um die alten Waller Quartiere mit dem neuen Ortsteil Überseestadt verkehrstechnisch besser zu verknüpfen?

Mögliche weitere Querungsmöglichkeiten der Nordstraße zur Verbindung der alten Waller Quartiere mit dem neuen Ortsteil Überseestadt werden zurzeit im

Rahmen des Gutachtens „Verkehrsuntersuchung/straßenräumliche Betrachtung in Bremen-Walle“ untersucht.

Dieses Gutachten wurde an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Die Ergebnisse dieses Gutachtens, die im Vorfeld auch mit dem Beirat Walle abzustimmen sind, werden bis Sommer 2014 vorliegen.

12. Wie wird sichergestellt, dass für den mit der Weiterentwicklung der genannten Quartiere einhergehend wachsenden Individualverkehr ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen?

Zur Genehmigung von Bauvorhaben müssen die Regeln der Bremischen Stellplatzverordnung eingehalten werden. Die erforderlichen Stellplätze sind hiernach auf den jeweiligen Grundstücken nachzuweisen. Bei der Planung und Ausführung der Erschließungsstraßen werden auch Parkplätze im öffentlichen Raum hergestellt.

Darüber hinaus bewirtschaftet die BREPARK zunächst provisorische ebenerdige Parkplätze an verschiedenen Stellen in der Überseestadt, die auch noch erweitert werden sollen. Sollte sich im Laufe der Bewirtschaftung die Nachfrage entsprechend erhöhen, ist beabsichtigt, das provisorische Parkplatzangebot zu „Mobilitätshäusern“ weiter zu entwickeln. Die Zielsetzung des neuen Mobilitätspunktes in der Überseestadt ist die Herstellung einer multifunktionalen Stellplatzanlage mit verschiedensten Mobilitätsangeboten „aus einer Hand und unter einem Dach“. Dazu gehören: Stellplätze für Pkw, Stellplätze für Fahrräder, Car-sharing, E-mobilität (Pkw & Bikes), Pkw- und Fahrrad-Verleih und zusätzliche Services.

Durch die Nutzung des neuen „Mobilitätspunktes“ der BREPARK könnte ein zentraler Kontaktpunkt für die KEP-Dienste (Kurier-Express-Paket-Dienste) und die Endkunden geschaffen werden. Dabei ist eine Vielzahl an ergänzenden Dienstleistungen denkbar. Hierzu zählen z. B. „Homelieferservice“ oder „Transportmittelverleih zu den Wohnungen“.

Die positive Entwicklung der Überseestadt in hoher städtebaulicher Qualität und Dichte bedingt ein zunehmendes Verkehrsaufkommen mit steigendem Parkdruck. Die weiter zunehmende Bautätigkeit wird dazu führen, dass heute noch provisorisch zur Verfügung stehende Parkflächen, z. B. im Bereich des Hilde-Adolf-Parks, bebaut werden. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, mit intelligenten Verkehrskonzepten den drohenden Belastungen entgegenzuwirken. Die hierfür erforderlichen Untersuchungen werden derzeit abgestimmt.

13. Welche Überlegungen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr (mIV) ohne Einschränkung individueller Mobilität gibt es bezüglich der Überseestadt?

Qualitätvolle Rad- und Fußwegverbindungen, z. B. auf den Promenaden entlang der Weser und dem Europahafen sowie geführt entlang der Parkanlagen, waren von Beginn an Grundlage der städtebaulichen Planungen.

Die realisierten Buslinien und der in der Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigte Ausbau der geplanten Linienergänzungen werden zu einer weiteren Vermeidung des mIV beitragen. Mit einer ergänzenden Realisierung einer schienengebundenen ÖPNV-Anbindung für den hinteren Teil der Überseestadt (Konsul-Smidt-Straße, Hafenkante Eduard-Suling-Straße) ist nachfrage- und damit rentabilitätsbedingt erst mittel- bis langfristig zu rechnen (siehe Frage 10). Verkehrstechnisch und städtebaulich wird mit einer ÖPNV-Trasse geplant, so dass eine spätere Trassenführung möglich ist.

Im vergangenen Jahr wurde erstmals eine Schiffslinie zwischen Woltmershausen, Gröpelingen und der Überseestadt eingerichtet. Der erfolgreiche Start dieser Schiffslinie und die beschlossene Realisierung eines weiteren Anlegers im Einfahrtsbereich des Europahafens unterstützen Überlegungen zur Einrichtung eines regelmäßigen Pendelverkehrs (vergleiche Antwort zu Frage 16).

Zudem ist derzeit eine Bewerbung Bremens zusammen mit einer europäischen Partnerstadt für das Projekt Smart City in der Vorbereitung. In diesem von der EU geförderten Programm, das unter anderem das Thema „Innovative Mobilitätskonzepte“ beinhaltet, wird schwerpunktmäßig die Überseestadt mit einbezo-

gen. Die hier geplanten innovativen Verkehrskonzepte sollen zu einer weiteren Reduzierung des mIV und zu einer Reduzierung des ruhenden Verkehrs beitragen, ohne zu Mobilitätseinschränkungen zu führen.

Siehe hierzu auch die Beantwortung zu Frage 20.

14. Welche weiteren öffentlichen Räume und welche Wegführungen sind für den Fuß- und Radverkehr in der Überseestadt vorhanden und geplant?

Der Entwurf des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplans sieht die Anbindung der Überseestadt an eine tangentielle Rad-Premiumroute (erhöhter Angebotsstandard in der Strecken- und Knotenführung) vor, die vom Europahafen über Walle, Findorff und Schwachhausen nach Sebaldsbrück entwickelt werden soll. Eine weitere Rad-Premiumroute (Innenstadtring) tangiert die Überseestadt im Bereich Stephanibrücke. Weiterhin sieht der Verkehrsentwicklungsplan zahlreiche kleinere Maßnahmen an Strecken und Knoten vor mit dem Ziel, die Reisezeit im Radverkehr zu verkürzen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Für die Entwicklung des Fußgängerverkehrs sind zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsfunktion von Straßenräumen, zur besseren Querbarkeit von Straßen und zur fußläufigen Vernetzung mit den städtischen Grünachsen vorgesehen. Der Masterplan für die Überseestadt sieht bereits eine hohe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität für die Straßenräume vor, von der insbesondere der Fußgängerverkehr profitiert und die nach und nach mit der weiteren Entwicklung des Stadtteils erreicht werden soll.

15. Welche Grünzüge, Naturflächen, Bepflanzungen und Grünufer sind in der Überseestadt vorhanden und geplant?

Der Masterplan aus dem Jahr 2003 ist nach wie vor das Grundgerüst bei der Entwicklung der Überseestadt. Schrittweise werden seine Aussagen konkretisiert und präzisiert und in umsetzbare Planung fortgeschrieben. Schwerpunkte sind derzeit der westliche Abschluss der Überseestadt und die Schnittstellen zu den privaten Freiräumen auf Bauflächen. Die im Masterplan konzipierten Grün- und Freiflächen sowie Flächen für den Fuß- und Radverkehr werden dabei aufgegriffen und gezielt weiterentwickelt.

16. Welche Pläne hat der Senat, die Fährverbindungen zwischen der City, Walle, Gröpelingen und Woltmershausen auszubauen und regelmäßig anzubieten?

Die Weser ist die historische Lebensader des Landes Bremen – für die Wirtschaft, für Touristinnen und Touristen, für Bremerinnen und Bremer. Die Nutzung des Flusses und seiner Ufer hat sich in den vergangenen Jahren deutlich erweitert: In der City wurde die Weserpromenade Schlachte zum Erfolgsmodell, die Überseestadt bietet zunehmend ein attraktives Miteinander von Gewerbe, Freizeit und Wohnen. Links und rechts der Weser entlang wachsen die Innenstadt und die einst durch Zollzäune abgeschotteten Hafengebiete zusammen, für die umgebenden Wohnquartiere öffnet der neue Stadtteil den Zugang zum Fluss. Erstmals hat im Sommer 2013 die Reederei Hal Över einen neuen Fährdienst zwischen Lankenauer Höft, Überseestadt und Waterfront angeboten, der sehr gut angenommen wurde und ab Mai 2014 wieder angeboten wird.

Im Tourismuskonzept „Land Bremen 2015“ sind die wirtschaftsstrukturpolitischen Schwerpunkte für den Tourismus im Land Bremen bis zum Jahr 2015 aufgezeigt. Einer der inhaltlichen Schwerpunkte ist es, Bremen und Bremerhaven als Städte am Fluss und Meer weiter zu profilieren. Als Maßnahmen sind u. a. der Bau weiterer Schiffsanleger an der Weser zum Ausbau der touristischen Schiffsverkehre auf der Weser (Weserfähre/Wesertaxi), die touristische Erschließung und Anbindung des Europahafens sowie der Ausbau der Weserpromenade von der Tiefer zum Weserstadion benannt, um die Weser noch intensiver erlebbar zu machen. Mit der Vorlage 18/473 vom 27. November 2013 wurden Mittel bereitgestellt, um zunächst die wasserseitige Verbindung zur Überseestadt zu stärken. Durch den Bau eines Anlegers an der Ausfahrt des Europahafens, soll die Überseestadt in das bestehende System der Fahrgastschiffe eingebunden werden, der die Überseestadt in die bestehenden Längsverkehre zwischen Bremen, Bremen-Nord und Bremerhaven einbindet. Die Linienfahrten von und nach Bremerhaven, Oldenburg und Vegesack werden von rund 80 000 Nutzerinnen und Nutzern im Jahr in Anspruch genommen.

Zudem soll der Anleger genutzt werden, um die Überseestadt in einen Längsverkehr zwischen Pier 2, Martinianleger und dem Weserstadion einzubinden. Mit dieser Maßnahme wird die Möglichkeit geschaffen, diesen jungen, kreativen Standort in den bestehenden Schiffsverkehr zu integrieren. Die Fahrzeit vom Europahafen zum Martinianleger wird rund 15 Minuten betragen. Eine Anbindung an den Personenverkehr ist durch die Buslinie 26 vorhanden. Ebenso integriert wird der Transfer zu Veranstaltungen im Weser-Stadion. Zu erwähnen ist auch, dass Hal über auf allen seinen Linien einen Bike-and-Ship-Verkehr durchführt und somit eine Verbindung zum Weserradweg herstellt. Die neuen Angebote sollen vor allem Tagesgäste und Tagesausflügler ansprechen, aber auch die Übernachtungsgäste der Stadt Bremen sowie Urlauber in der Region und an der Nordseeküste, für die dies ein attraktives Angebot für einen Tagesausflug nach Bremen werden soll.

Das Potenzial von bedarfsgerechten Querverbindungen für den touristischen aber auch wassergebundenen Personennahverkehr zeigt die diesjährige Wiederaufnahme der Fährverbindung zwischen Woltmershausen, Lankenauer Höft, Gröpelingen Pier 2 und Walle/Überseestadt Molenturm. Von Mai bis September nutzten rund 17 000 Gäste, davon 7 000 mit dem Fahrrad, die neue Verbindung. Ca. 20 % der Gäste kamen aus dem Umland. Bei einer Verstetigung dieser Anbindung ergäben sich neue attraktive Wegemöglichkeiten insbesondere für den Radverkehr sowie für den ÖPNV.

Um Standorte für neue Anlegermöglichkeiten auf der linken Weserseite zu prüfen, ist eine Konzepterstellung erforderlich. Dabei sollen u. a. die Standorte Woltmershausen, das Umfeld von Beck's sowie der Bereich Stadtwerder einbezogen werden. Neben der Prüfung der wasserbaulichen und technischen Rahmenbedingungen, muss insbesondere eine Ein- und Anbindung an den Personennahverkehr betrachtet werden. Finanzmittel für eine Konzepterstellung stehen zur Verfügung. In den nächsten Wochen wird das Vorhaben ausgeschrieben und ein Auftrag vergeben.

17. Welche Überlegungen gibt es im Senat, die „Waterfront“ mit der linken Weserseite durch regelmäßig verkehrende Wassertaxis zu verbinden?

Siehe hierzu Beantwortung zu Frage 16.

18. Welchen Stellenwert misst der Senat dem Erhalt traditioneller Einrichtungen in den bremischen Hafenuartieren bei der weiteren Entwicklung der Überseestadt bei? Ist z. B. der Betrieb der „Anbiethalle“ an einem neuen Standort abgesichert?

Für die Entwicklung der Überseestadt sind der Erhalt der hafentypischen Infrastruktur, Immobilien und Institutionen von hoher Bedeutung. Gerade die hafengewirtschaftlichen Immobilien wirken identitätsstiftend und tragen zur Attraktivität bei. Prominente Beispiele sind der Speicher XI, die Feuerwache, das Hafencasino sowie der Speicher 1. Vor diesem Hintergrund wird auch die Gastronomieeinrichtung „Anbiethalle“ grundsätzlich als erhaltenswert angesehen.

Nach Prüfung und unter Einbezug des Betreibers ist ein Alternativstandort in der Überseestadt gefunden worden. Zurzeit werden durch die WFB die Kosten für den Umbau ermittelt, sodass in Kürze mit einer Befassung der Gremien zu rechnen ist.

19. Welchen Stellenwert haben aus Sicht des Senats Kultur und Kreativwirtschaft für die zukünftige Entwicklung der Überseestadt? Wie können Zwischennutzungen weiterhin unterstützt und nachhaltig in das neue Profil der Überseestadt integriert werden?

Die durch den Senat unterstützte Ansiedlung der Hochschule für Künste im Speicher XI ist eine der wesentlichen Triebkräfte für die positive Entwicklung der Überseestadt. Der Stellenwert der Kultur- und Kreativwirtschaft wird für die Entwicklung der Überseestadt auch weiter als bedeutend eingeschätzt, was sich in der Entwicklungsdynamik auf diesem Gebiet in der jüngsten Vergangenheit widerspiegelt. Die Vielzahl der in der Überseestadt angesiedelten Unternehmen der Kultur- und Kreativwirtschaft, die insbesondere Dienstleistungen für Unternehmen anderer Branchen erbringen (Werbeagenturen, Grafik-

büros, Webdesigner, Architekten oder IT-Unternehmen) stärkt die Attraktivität des Standortes nachhaltig.

Zwischennutzungen von Immobilien sind für Kulturprojekte und Akteure der Kultur- und Kreativwirtschaft gute Instrumente, um Ideen und Innovationen auf Zeit auszuprobieren. Kreativen, unkonventionellen, raumsuchenden Zwischennutzern, die Ideen erproben und perspektivisch verstetigen wollen, werden über dieses Instrument kostengünstige Räumlichkeiten angeboten.

Angestrebt wird eine nachhaltige Integration von Zwischennutzungen als Instrument für eine zeitlich befristete Erprobungsphase von Projekten.

20. Welche Gebäude, Anlagen und Unternehmen ließen hinsichtlich ihrer besonderen Architektur, bemerkenswerten Energieeffizienzkonzepte und -techniken und/oder ihrer Branchenzugehörigkeit die Überseestadt z. B. als vorbildlichen „Green Office“-/„Green Technologies“-/„Nachhaltiges Bauen“-/„best practice“-Standort oder Ähnliches vermarkten?

Für eine lebenswerte Zukunft in unseren Städten werden Investitionen in nachhaltige Gebäude, in moderne Mobilitätskonzepte und Energieinfrastrukturen benötigt. Der Bremer Westen und die Überseestadt sind ein Standort, in dem modernes und ressourceneffizientes Wohnen und Arbeiten mit verändertem Mobilitätsverhalten modellhaft erprobt werden kann. Derzeit wird daher geprüft, ob Bremen sich mit der Überseestadt und dem Bremer Westen an einer Ausschreibung „Smart City“ beteiligen wird. Entsprechend der Ausschreibung der EU könnte hier ein „near zero energy“-Gebiet entwickelt werden, das beispielgebend für weitere Bereiche Bremens und andere europäische Städte ist. Der Fokus einer „Smart City Bremen“ liegt in der Umsetzung von innovativen und stadtviertelbezogenen Leuchtturmprojekten in drei Handlungsfeldern. Ein Handlungsfeld bezieht sich auf urbane und innovative Mobilitätskonzepte unter Einsatz von Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr. Ein weiteres Handlungsfeld zielt auf die Realisierung von „Zero-energy“-Standards im Neubau von Gebäuden und die energetische Sanierung bestehender Stadtquartiere unter Nutzung lokaler regenerativer Energiequellen und Energiespeicher, die innovative technische Ansätze mit einer sozialverträglichen Umsetzung verbinden. Schließlich sollen durch den Einsatz intelligenter Informations- und Kommunikationstechnologien integrierte Infrastrukturen, etwa in der Straßenbeleuchtung oder in den Versorgungsnetzen geschaffen werden. Wichtig ist der interdisziplinäre Ansatz, mit dem die beschriebenen Bereiche eng miteinander verzahnt werden sollen. Die sich hieraus ergebenden Leuchtturmprojekte sollen durch Partnerschaften zwischen Unternehmen und der Stadt verantwortet werden. Die Projekte müssen innovativ, mit unternehmerischem Risiko behaftet und nachahmenswert sein.

Die Überseestadt eignet sich in besonderem Maße als Pilotregion, denn die Überseestadt ist eines der europaweit größten innerstädtischen Hafentwicklungsprojekte mit aktuell bereits über 600 Unternehmen und mehr als 11 000 Beschäftigten und Einwohnern.

In der Überseestadt sind von einzelnen Unternehmen bereits ambitionierte Energie- und Mobilitätskonzepte umgesetzt bzw. geplant worden (Solaranlage Großmarkt, Energieplus-Bürogebäude „Kontorhaus am Europahafen“ der PROCON Ingenieurgesellschaft mbH und geplanter Neubau der Hansewasser-Zentrale, VENIOX als Lieferant für Lösungen im Bereich Elektromobilität etc.).

Die Überseestadt ist ein moderner, innovativer Standort, der in einer interessanten Mischung in moderner Architektursprache unterschiedliche Nutzungen mit unterschiedlichen Mobilitäts- und Wohnansprüchen vereint.

Sie bietet bereits heute Industrie- und Unternehmensbeteiligungen im Rahmen der Elektromobilität, die weiter zu Unternehmensverbänden ausbaufähig sind.

Sie bietet mit den Unternehmen der Wind- und Solarenergie bereits heute eine moderne „Energieemeile“ (WPD, Siemens Wind Power, Reetec, Adler Solar etc.).

Sie ist Unternehmenssitz von Ingenieurbüros, von Umweltdienstleistungsunternehmen und innovativen Unternehmen aus dem Themenfeld der Elektromobilität (e-mobility nord, VENIOX GmbH & Co. KG, pro Eco etc.).

Sie hat als neuer Standort besondere infrastrukturelle Anforderungen, die zukunftsfähig gelöst werden müssen.

Sie ist ein Standort unterschiedlicher Mobilitätsformen auf kleinstem Raum: Hier lassen sich neue Antriebs- und Energie- und Mobilitätsformen für Schiff, Auto, Straßenbahn, Bus und Fahrrad ausprobieren und in moderner Form präsentieren.

Sie bietet die Möglichkeit der anwendungsnahen Forschung und Entwicklung vor Ort und unter realen Alltagsbedingungen (Kooperation der Unternehmen, Wissenschaft, öffentliche Einrichtungen . . .).

21. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Wasserflächen der alten Hafenbecken durch Projekte für das „Wohnen und Arbeiten auf dem Wasser“ sowie schwimmende Häuser mit unterschiedlichen Nutzungen (z. B. Studierendenunterkünfte, Hotels, Büros) dauerhaft zu beleben?

Nach Prüfung einiger Standorte für Wohnen auf dem Wasser in Bremen scheint derzeit gegebenenfalls der Europahafen für solche Angebote nutzbar zu sein, wobei Tidenhub und insbesondere Aspekte des Immissionsschutzes sowie die forcierte Entwicklung von Wohnstandorten auf Bauflächen zu berücksichtigen sind. Deshalb soll zunächst auf einer Wasserzone in Höhe Schuppen 3 die Möglichkeit einer Nutzung auf dem Wasser erprobt werden. Ein Investor kann dort sogenannte Floating Homes erst einmal in Form eines Musterhauses an einer der vorhandenen Steganlagen als Ausstellungsobjekt präsentieren.

Nach Auswertung der Erfahrungen mit der Nutzung auf dem Wasser kann dann geprüft werden, ob oder in welchem Ausmaß eine Ausweitung von schwimmenden Häusern im Europahafen erfolgen kann.

22. Hält der Senat mittel- oder langfristig die Ansiedlung weiterer privater oder öffentlich geförderter Kultureinrichtungen für sinnvoll und möglich?

Für einen städtebaulich und sozial ausgewogenen neuen Ortsteil mit Lebensqualität von Walle ist das kulturelle Angebot von privaten und öffentlich geförderten Kultureinrichtungen ein entscheidender Faktor. Bisher sind bereits mit der Musikszene e. V., der Speicherbühne, dem Hafenmuseum oder den Atelierhäusern wie dem Hafenkopfgebäude mehrere private oder öffentlich geförderte Kultureinrichtungen in der Überseestadt angesiedelt. In allen Fällen sind die nutzerspezifischen Interessen vereinbar mit dem unmittelbaren Umfeld in der Überseestadt und den angrenzenden Stadtteilen Walle und Innenstadt. Entlang dieser Kriterien ist eine weitere Ansiedlung grundsätzlich sinnvoll. Die Entwicklungsdynamik in der Überseestadt ist sehr hoch, sodass sich die konkreten Bedürfnisse und Bedarfe noch nicht eindeutig auf mittel- und langfristige Sicht definieren lassen. Auf kurzfristige Perspektive bezogen sind dem Senator für Kultur keine konkreten Ansiedlungswünsche von privaten Kultureinrichtungen oder anderen in kommunaler Trägerschaft befindlichen Kultureinrichtungen bekannt. Der Senator für Kultur plant gegenwärtig selbst keine Ansiedlungsvorhaben.

23. Gibt es Standorte, die der Senat – gemeinsam mit der Hochschule für Künste oder anderen Partnern – für Kunstprojekte im öffentlichen Raum für geeignet hält?

In der Überseestadt haben an unterschiedlichen Orten seit 2006 mehrfach Kunstprojekte im öffentlichen Raum stattgefunden. Sie hatten temporären Charakter und/oder waren als Diskussionsplattformen für Strategien künstlerischer Praxis in der Überseestadt angelegt. Als Beispiele sind zu nennen das Hotelprojekt/dilettantproduktionsbüro der Städtischen Galerie und des Künstlerinnenverbandes Bremen, Gedok in der ehemaligen Zollkontrollstation Europahafen, das Projekt „Point Gray – Sequences“ der Künstlergruppe Fort im Rahmen des Bremer Kunstsatelliten und die Projekte „Treasure-Land“ der Hochschule für Künste im Zeitraum von 2009 bis 2012.

Die städtebauliche Entwicklung in der Überseestadt lässt zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussagen über konkrete Standorte für dauerhafte Kunstwerke zu. Eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen berät mit Mitgliedern des Landesbeirates für Kunst im öffentlichen Raum, der Hochschule für Künste und weiteren Kreativen sowie mit Ver-

treten des Bau- und KulturreSORTS strukturelle Entwicklungslinien von Kunst im öffentlichen Raum in der Überseestadt und wäre in der Lage, konkrete Vorschläge für sinnvolle Standorte zu unterbreiten.

24. Wie soll die Absicht, die Überseestadt auch als Freizeit- und Tourismusstandort zu entwickeln, kurz- und mittelfristig konkret umgesetzt werden?

Im Jahr 2010 wurde die ift-Freizeit- und Tourismusberatung GmbH von der WFB beauftragt, im Rahmen des Masterplans Überseestadt ein umsetzungsorientiertes Konzept zur touristischen Entwicklung der Überseestadt vorzulegen.

Das Konzept, das am 30. November 2011 der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorgelegt wurde, nennt mehrere touristische Entwicklungsbereiche. Diese sind bereits mit folgenden konkreten Projekten hinterlegt:

1. Verlängerung Schlachte-/Weser-Quartier: Errichtung einer Marina und Schiffsanleger für auch touristisch nutzbare Angebote, Ansiedlung eines Hotels: Steigenberger Hotel, GOP-Theater,
2. Verbindungsmeile: Bau eines Hostels,
3. Erlebnisquartier Europahafen: Marina im Europahafen, Eröffnung Schuppen 1 mit Gastronomie und Sportangeboten sowie dem Mobileum,
4. Kreativquartier,
5. Aktivquartier am Wendebassin.

Viele private Einrichtungen (Hafenmuseum mit Infocenter Überseestadt, Mini-golf etc.), Segway-Touren, die Einbeziehung der Überseestadt in die EMMA-Tour der BTZ, Pedelec-Touren, spezielle Führungen durch die Überseestadt, Hafenrundfahrten, der Bau eines Anlegers am Landmark Tower zur Realisierung eines Wesershuttles und die vielen Gastronomieangebote stärken diese touristische Qualität weiter.

Die gute Erreichbarkeit von der Innenstadt per Rad ist bereits hergestellt worden (Rampe im Verlauf der Promenade an der Schlachte). Im Zuge des weiteren Ausbaus werden eine entsprechende Radwegeinfrastruktur geschaffen sowie vorhandene Wegeabschnitte angepasst und verbessert. Durch frühzeitige Einbindung der Fachplaner wird die entsprechende Berücksichtigung der radverkehrlichen Belange sichergestellt (Netzschlüsse, Verbesserung der Wegebeziehungen, Rückbau vorhandener Barrieren). Weiter ist die Entwicklung innerstädtischer touristischer Routen nach dem Vorbild des Bremer Stadtwegs geplant – so auch eine Tour durch die Überseestadt, die dann entsprechend vermarktet werden soll (Flyer – Beschreibung, Streckenverlauf).

Der Standort „Überseestadt“ hat bereits in den vergangenen Jahren eine überaus positive Entwicklung genommen. Unter Berücksichtigung der aktuell absehbaren Wohnbauentwicklung, der schon vorhandenen Anwohnerinteressen sowie der Erfahrung aus dem Tourismusfreizeitverhalten steht nun eine Evaluierung an, die die Möglichkeiten einer weiteren Freizeit- und Tourismusentwicklung in der Überseestadt, auch mit Blick auf die Situation schon vorhandener Freizeiteinrichtungen vornimmt.

Aus Sicht des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ist die Realisierung eines touristischen Projekts, das Bezüge zum Thema Nahrungs- und Genussmittel herstellt, erstrebenswert. Weiterhin ist eine verstärkte Nutzung der Wasserfläche im Europahafen ein kurzfristiges Ziel, das umgesetzt werden soll.

Die Gästebefragung der BTZ von 2012 sowie die aktuelle Imageanalyse des LIM (Universität Bremen) zeigen deutlich, dass gezieltes Marketing für eine stärkere touristische Nutzung geeignet und unumgänglich ist. Hierzu wurde vor vier Jahren der Überseestadt-Marketingverein e. V. gegründet. Seine primäre Aufgabe ist es, durch touristisches Standortmarketing die Überseestadt als Erlebnisraum zu vermarkten und die Umfeldqualität für die in der Überseestadt lebenden und arbeitenden Menschen durch abgestimmte Maßnahmen zu stärken. Er soll Einzelhändler und Gewerbetreibende durch gemeinsames Marketing vor Ort unterstützen sowie neue Kunden und Besucher für die ansässigen Unternehmen, Institutionen, Einzelhändler und Kultureinrichtungen sowie andere vorhandene und neu zu entwickelnde touristische Angebote generieren.

Die dynamische Entwicklung der letzten Jahre hat dazu beigetragen, dass in der Überseestadt inzwischen zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote, Einkaufsmöglichkeiten sowie interessante Restaurants und Bars feste Größen sind. Viele Veranstaltungen machen die Überseestadt bekannt und bringen zahlreiche Besucher. Sie sorgen für Medieninteresse und hohe Aufmerksamkeit. Die Überseestadt wird zunehmend als Erlebnisraum wahrgenommen. Um jedoch die Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner der Überseestadt aber auch der angrenzenden Quartiere während der Durchführung von Veranstaltungen angemessen zu berücksichtigen, wird der Marketingverein zukünftig die erste Anlaufstelle für alle diejenigen sein, die eine Veranstaltung in der Überseestadt planen bzw. durchführen wollen. Dort werden die Vorhaben beurteilt, indem beispielsweise Zeitabfolgen geprüft und die Belange von Anwohnern und anderen Interessengruppen abgewogen und einbezogen werden. Veranstaltungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass es wichtig ist, die Belange aller Interessensgruppen der Überseestadt und der angrenzenden Quartiere zu berücksichtigen und zu koordinieren.

Folgende Veranstaltungen sind bisher für das Jahr 2014 geplant:

- 27. April: Weserwege Bremer Fährtag, u. a. Europahafen, Holz- und Fabrikenhafen,
- 3. Mai: Stoffmarkt Holland, Europahafen, Stoffe, Zubehör, Schnittmuster, Kurzwaren,
- 11. Mai: Lenzmarkt vor dem Speicher XI, Blumen, Pflanzen und mehr,
- 18. bis
20. Mai: Maritime Day, u. a. Weserbahnhof, Schlachte, Europäischer Tag der Meere,
- 15. Juni: Sommermarkt vor dem Speicher XI, Spargel, Erdbeeren und mehr,
- 6. Juli: Speichermarkt vor dem Speicher XI, Kunst, Kultur, Lebensart,
- 13. Juli: Waller Stadtteilstfest Vegesacker Straße, Sommerfest,
- 23./24. August: Überseetörn rund um den Europahafen, Quartiersfest für jung und alt
- September: Musikfest Bremen, BLG-Forum, Musikfest Surprise,
- 3. Oktober: Herbstmarkt vor dem Speicher XI, Herbstlicher Markt.

25. Wie viele Arbeitsplätze wurden inzwischen durch die Ansiedlung von Unternehmen geschaffen, wie hat sich die Zahl der Beschäftigten in den angestammten Betrieben entwickelt? Welche sozial- und arbeitsmarktpolitischen Kenn- und Zielzahlen sind mit der weiteren Entwicklung der Überseestadt verbunden?

Gegenwärtig arbeiten in der Überseestadt rund 11 500 Beschäftigte, davon rd. 5 300 Beschäftigte in Bestandsunternehmen und rd. 6 200 in neuen Unternehmen.

Nach der Untersuchung von Prognosen aus August 2012 werden die Bestandsarbeitsplätze bis zum Jahr 2030 auf ca. 4 800 Arbeitsplätze sinken, während in den neuen Unternehmen in diesem Zeitraum zwischen 9 300 (worst-case) bzw. etwa 12 100 neue Arbeitsplätze (im best-case-Szenario) entstehen.

26. In welchem Verhältnis stehen nach aktuellem Planungsstand in der Überseestadt Flächen für Industrie- und Hafenaktivitäten, für andere gewerbliche Nutzungen und für Wohnen? Wie sollen sich diese Nutzungsarten in den kommenden Jahren entwickeln?

Die Überseestadt hat eine Gesamtfläche von 288 ha. Abzüglich von 73,1 ha Verkehrs- und Grünflächen beträgt die Nettofläche ca. 214,9 ha. Hiervon gehören rd. 116,8 ha zum erhaltungswürdigen Bestand (Flächen um den Holz- und Fabrikenhafen, der Speicherhof, Flächen südlich der Straßen Auf der Muggenburg und Stephanikirchenweide sowie Teilflächen in der Hafenvorstadt). Von diesen 116,8 ha sind rd. 70 %, entsprechend rd. 82 ha industriell genutzt.

Für eine Neuentwicklung stehen rd. 98,1 ha zur Verfügung, die sich im Wesentlichen wie folgt aufteilen:

- Sondernutzung Großmarkt 16,1 ha,
- gewerbliche Nutzung 52,5 ha,
- Mischgebiet 29,3 ha.

Für die Mischgebiete wird derzeit davon ausgegangen, dass der Wohnanteil rd. 60 % (= 17,6 ha) und der gewerbliche Anteil rd. 40 % (= 11,7 ha) beträgt.

Werden die oben genannten Zahlen zu den einzelnen Nutzungsarten zusammengefasst, so ergibt sich in etwa folgendes Bild:

Nutzungsart	Bestand	Neuordnung	Gesamt	Davon erschlossen
Hafen, Industrie	82,0 ha		82,0 ha	82,0 ha
Großmarkt, Gewerbe inklusive gewerblicher Anteil im MI	34,8 ha	80,3 ha	115,1 ha	79,4 ha
Wohnanteil im MI		17,8 ha	17,8 ha	12,0 ha
Gesamt	116,8 ha	98,1 ha	214,9 ha	173,4 ha

Die Aufstellung berücksichtigt sowohl die bereits erschlossenen sowie die geplanten Entwicklungen.

27. Welche künftige Nutzung strebt der Senat für die Getreideverkehrsanlage an, die gemäß Beschlussfassung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zunächst baulich gesichert und dann veräußert werden soll?

Nach dem derzeitigen Stand der Planungen soll die Getreideverkehrsanlage auch nach einer Ausschreibung als Anlage für den Umschlag und die Lagerung von Getreide und anderen staubarmen Schüttgütern erhalten bleiben.

28. Welche langfristigen Perspektiven sieht der Senat für die Entwicklung des Großmarkts am aktuellen Standort bzw. gibt es Überlegungen, den Großmarkt zugunsten alternativer Nutzungen dieses Geländes langfristig zu verlagern? Welche Rahmenbedingungen sind dafür von Belang?

Der Bremer Großmarkt verzeichnet auch nach zwölf Jahren Betrieb in der Überseestadt eine sehr große Zufriedenheit sowohl bei den über 100 Mietern, als auch bei den Kunden. Die kontinuierlich hohe Auslastung von über 90 % dieser Spezialimmobilie ist Garant für die wirtschaftlich starke Struktur der Gesellschaft mit ihren differenzierten Aufgabengebieten im Marktwesen in Bremen und Bremerhaven. Als Lieferant für die Wochenmärkte, die unabhängigen Lebensmittel Einzelhändler, Kantinen, Restaurants, Hotels und Gemeinschaftsverpflegungseinrichtungen (Schulen) übernimmt der Großmarkt die Versorgung weiter Teile der Bevölkerung und der Gäste Bremens.

Aufgrund der spezifischen Großmarktaktivitäten ist der Großmarkt auf eine uneingeschränkte Erreichbarkeit angewiesen. Durch die zentrale Lage ist die erforderliche gute Erreichbarkeit für Kunden und Lieferanten am Standort Überseestadt gesichert. Die kurzen Wege zu den Abnehmern im Stadtgebiet führen zu kürzeren Transportstrecken und CO₂-Einsparungen bei gleichzeitig hoher Lieferbereitschaft mit frischen Lebensmitteln.

Die hohen Eigen- und Mietererstinvestitionen mit langfristigen Mietverträgen (Univeg, EDEKA-MIOS, Solaranlage usw.), sowie Nachfolgeinvestitionen in Verbindung mit den zugehörigen Darlehensverbindlichkeiten haben in den vergangenen Jahren zu einer sehr hohen Kapitalbindung beim Großmarkt und vielen Mietern geführt.

Vor diesem Hintergrund gibt es keine Überlegungen, den Großmarkt zu verlagern.

Der Großmarkt mit seinem 24-Stunden-Marktbetrieb hat bereits erfolgreich Maßnahmen zur Verträglichkeit mit der Nachbarschaft (Umleitung von Lkw-Verkehren, Parkraum für Nachbarn, Kommunikation mit Nachbarn) eingeleitet. Er

ist als Veranstalter der Speichermärkte, des Überseeetorns und des Tages der offenen Tür akzeptierter und lebendiger Teil der Überseestadt.

Mit einer der größten Solaranlagen Bremens (1 MW), mehreren Elektrofahrzeugen im Wochenmarktbetrieb und einer Recyclingstation, in der jährlich mehrere 1 000 t Restwertstoffe einer Wiederverwertung zugeführt werden, verfolgt der Großmarkt bereits intensiv Aspekte des nachhaltigen Wirtschaftens.

Der kontinuierliche Wandel auf deutschen Großmärkten im Hinblick auf Kundenwünsche bedingt möglicherweise eine sukzessiv veränderte Nutzung einzelner Großmarktbereiche. Die Option, sich noch besser in das sich verändernde Umfeld zu integrieren, wird konzeptionell mit den betroffenen Senatsstellen unter Einbeziehung der Großmarktteiligen erörtert werden. Die Gespräche hierzu wurden bereits aufgenommen.

29. Welche konkreten Entwicklungsperspektiven sieht der Senat hinsichtlich des Holz- und Fabrikenhafens sowie seiner gewerblichen Anrainer im Kontext einer langfristigen Entwicklungsplanung?

Viele Unternehmen im Holz- und Fabrikenhafen haben dort seit mehreren Jahrzehnten ihre Heimat und bilden ein äußerst stabiles Gerüst im Bremer Wirtschaftsleben. An keiner anderen Stelle in Bremen können die Unternehmen direkt am seeschifftiefen Wasser liegen und haben so einen großen Standortvorteil. Dazu kommen die gute Verkehrsanbindung über die „Hafenrandstraße“ inklusive der ÖPNV-Anbindung mit zwei Straßenbahnlinien sowie das Schienennetz der Hafenbahn. In den vergangenen Jahren haben die Unternehmen hohe Beträge in ihre Umschlagsanlagen, Speicherkapazitäten und Verarbeitungsanlagen investiert. Vor allem Produkte aus dem Bereich Nahrungs- und Genussmittel sowie Futtermittel werden hier umgeschlagen und verarbeitet. Die enge Nachbarschaft hat mittlerweile auch zu einigen Synergieeffekten geführt. Für die Unternehmen stehen keine nennenswerten städtischen Flächenpotenziale mehr zur Verfügung, sodass die Modernisierung und Effizienzsteigerung der Anlagen auf den vorhandenen, privaten Grundstücken geschieht. Der industrielle Charakter der Hafenumschlagsunternehmen soll durch den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan effektiv geschützt und zukunftsfähig in das städtebauliche Umfeld integriert werden. Die weitere positive Entwicklung der vorhandenen Unternehmen soll weiter von Bremen unterstützt werden.

30. Wie hat sich der finanzielle Status des Sondervermögens von 2008 bis 2013 entwickelt und nach Einnahmen und Ausgaben jeweils zum Jahresende saldiert?

Eine ausschließliche Betrachtung der Jahre 2008 bis 2013 führt zu keinem aussagefähigen Ergebnis. Von daher wurden die Jahre 2001 bis 2007 zusammengefasst als „Vortrag“ mit aufgeführt.

Beträge in T€	Einnahmen					Summe Einnahmen
	Erträge	erhaltene Drittmittel	Zuführung aus dem Haushalt	Kredit-aufnahme	nicht liquiditäts-wirksam	
Vortrag	43.617	32.125	30.715	56.000	4.965	167.422
2008	13.592	2.274	21.285	0	279	37.430
2009	4.798	8.219	17.773	0	-539	30.252
2010	3.758	9.821	14.655	17.000	86	45.321
2011	7.182	2.465	17.477	0	-1.235	25.889
2012	8.798	13.107	7.923	0	-3.333	26.494
2013 (vorläufig)	4.208	4.059	6.550	0	0	14.817
Summe 2008-2013	42.336	39.946	85.662	17.000	-4.741	180.204
GESAMT	85.954	72.071	116.378	73.000	223	347.626

Tabelle 1: Einnahmen des Sondervermögens

Zu den Erträgen gehören die Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung, aus Erbbaurechtsverträgen und aus Grundstückverkäufen. Daneben wurden insbesondere für Investitionen Zuführungen aus dem Haushalt geleistet und Drittmittel erlangt (z. B. aus Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur [GRW], Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrar-

struktur und des Küstenschutzes [GAK] und des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung [EFRE]). Ebenfalls zur Finanzierung der Investitionen wurden bis zum Jahr 2010 Kredite aufgenommen. Der Vollständigkeit halber werden auch die nicht liquiditätswirksamen Gewinne aus Anlageverkäufen und Bestandsveränderungen durch Grundstücksverkäufe aufgeführt.

Die Einnahmen lagen im Zeitraum 2008 bis 2013 bei rd. 180 Mio. € und insgesamt bei rd. 348 Mio. €.

Beträge in T€	Ausgaben					Summe Ausgaben
	Aufwand	Steuern	Kredittilgung	Investitionen	nicht liquiditätswirksam	
Vortrag	41.737	4.498	14.000	108.545	44.920	213.700
2008	4.982	386	21.000	16.153	7.322	49.844
2009	5.855	420	17.000	18.672	5.336	47.283
2010	4.767	422	4.000	9.743	6.750	25.683
2011	4.197	402	0	10.493	7.673	22.766
2012	4.642	396	8.000	16.112	8.673	37.822
2013 (vorläufig)	4.743	387	9.000	8.760	2.871	25.761
Summe 2008-2013	29.185	2.414	59.000	79.933	38.625	209.158
GESAMT	70.922	6.912	73.000	188.479	83.546	422.858

Tabelle 2: Ausgaben des Sondervermögens

Zum Aufwand gehören insbesondere die Unterhaltung der Gebäude, Straßen und Hafeninfrastuktur, das Marketing sowie die Geschäftsbesorgung. In den nicht liquiditätswirksamen Ausgaben werden die Abschreibungen, die Verzinsung des Gesellschafterkapitals und die Verluste aus Anlagenverkäufen erfasst.

In den Jahren 2008 bis 2013 betragen die Ausgaben rd. 209 Mio. € und insgesamt rd. 423 Mio. €.

Eine Betrachtung des Ergebnisses ist jedoch nur unter Berücksichtigung des Vortrags sinnvoll.

Summe Einnahmen	347.626
Summe Ausgaben	422.858
Einnahmen - Ausgaben	-75.232
abzüglich nicht liquiditätswirksame Einnahmen und Ausgaben	83.322
Ergebnis nur liquiditätswirksame Beträge	8.090
davon für beschlossene Erschließungsmaßnahmen in 2014 ff	3.800
Reserviert für geplante Erschließungsmaßnahmen	4.290

Tabelle 3: Zusammengefasstes Ergebnis für das Sondervermögen

Werden die Einnahmen und Ausgaben einschließlich der nicht liquiditätswirksamen Einnahmen und Ausgaben betrachtet, ergibt sich ein Verlust von rd. 75 Mio. €. Ohne die liquiditätswirksamen Einnahmen und Ausgaben besteht derzeit ein Überschuss von rd. 8 Mio. €. Hiervon sind rd. 3,8 Mio. € durch Beschlüsse zu Erschließungsmaßnahmen gebunden. Der verbleibende Rest ist reserviert für geplante Erschließungsmaßnahmen.

31. Auf Basis welcher inhaltlichen und konzeptionellen Vorgaben wird das Sondervermögen Überseestadt bewirtschaftet?

Die Basis für die inhaltlichen und konzeptionellen Vorgaben für das Sondervermögen Überseestadt sind die „Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung

der Alten Hafendreiecke in Bremen“ aus dem Jahr 2000 und der hieraus abgeleitete Masterplan für die Überseestadt aus dem Jahr 2003. Bestandteil des Masterplans sind ein städtebauliches Konzept, ein Nutzungskonzept, ein Grün- und Freiraumkonzept sowie ein Verkehrskonzept. Die Grundzüge der einzelnen Konzepte gelten bis heute fort, dabei wurde das Nutzungskonzept auf der Grundlage der vorliegenden aktuellen Immissionsuntersuchungen zuletzt im Jahr 2011 aktualisiert. Mit einem Workshop der Steuerungsgruppe Überseestadt Ende 2013 wurden der Status quo sowie Problemstellungen und Potenziale einer weiteren städtebaulichen Profilierung identifiziert. Daran soll in weiteren konzeptionellen Schritten angeknüpft werden. Aufbauend auf den Konzepten wurden für einzelne Quartiere die städtebaulichen Grundlagen – teilweise mittels Wettbewerbe – erarbeitet und die Bauleitplanverfahren durchgeführt. Die für die Erschließung der einzelnen Quartiere erforderlichen Mittel wurden durch die parlamentarischen Gremien bereitgestellt.

