

Mitteilung des Senats vom 20. Juni 2000

Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Hafenreviere rechts der Weser in Bremen *)

Der Senat legt die Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Hafenreviere rechts der Weser der Stadtbürgerschaft zur Beschlussfassung vor.

Auf der Grundlage zahlreicher Gutachten und Analysen sowie aufgrund von intensiven Diskussionen mit Unternehmen, Handelskammer, Verbänden und politisch relevanten Institutionen und aufgrund eines daran sich anschließenden umfassenden Abwägungsprozesses zwischen unterschiedlichen Entwicklungsoptionen und Nutzungsmöglichkeiten stellt die Entwicklungskonzeption u. a. räumlich zugeordnete Nutzungsziele und die Instrumente zu ihrer Umsetzung dar. Ziel ist eine schrittweise Aufwertung der Hafenreviere zu einer attraktiven Adresse für wertschöpfungsintensive Aktivitäten. Um diesen Wandel zu erreichen, werden mit besonderem Vorrang die Neuordnung der Verkehrserschließung sowie städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen in Angriff genommen. Dies ist Voraussetzung für die Entwicklung der Hafenreviere zu einem neuen städtischen Quartier, wobei die Entwicklung von den „Rändern her“ – also von der Innenstadt und von Walle her – erfolgen soll.

Mit der vorgelegten Entwicklungskonzeption ist ein Handlungsrahmen geschaffen worden, an dem sich der längerfristig angelegte Umstrukturierungsprozess orientieren soll. Eine zustimmende Beschlussfassung der Stadtbürgerschaft wird das Maß an Planungssicherheit herstellen, das für den weiteren Planungsprozess sowie für ansässige Unternehmen und neue Investoren von hohem Rang ist.

*) Die im Kartenverzeichnis angegebenen Pläne sind den Abgeordneten der Stadtbürgerschaft zugeleitet worden und können außerdem in der Verwaltung der Bremischen Bürgerschaft – Bibliothek – eingesehen werden.

VAKAT

Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen

Senator für Bau und Umwelt
Senator für Wirtschaft und Häfen
Senator für Finanzen
Senatskanzlei

Bremen, im Mai 2000

Inhaltsverzeichnis

Kartenverzeichnis

Vorbemerkungen

0. Anlass und Ziele der Entwicklungskonzeption

1. Planungsgrundlagen und Entwicklungsziele

- 1.1 Ausgangssituation
 - 1.1.1 Lage im Raum
 - 1.1.2 Äußere und innere Erschließung
 - 1.1.3 Nutzungen, Ortsbild und beschlossene Projekte
 - 1.1.4 Hafenfunktionen und -infrastrukturen
 - 1.1.5 Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit
- 1.2 Nutzungsoptionen und Entwicklungsziele
 - 1.2.1 Kriterien für die Auswahl von Nutzungen
 - 1.2.2 Zusammenfassung der Gutachten und Unternehmensgespräche
 - 1.2.3 Abwägung von Nutzungsoptionen
 - 1.2.4 Schlussfolgerungen für das Entwicklungskonzept

2. Rahmenplan und Nutzungsziele

- 2.1 Grundsätze der Entwicklung
- 2.2 Städtebaulicher Rahmenplan
 - 2.2.1 Gesamtstädtische Einbindung
 - 2.2.2 Neugestaltung der Verkehrserschließung
 - 2.2.3 Stadträumliches Strukturkonzept
 - 2.2.4 Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes
 - 2.2.5 Nutzungsziele für Entwicklungsbereiche

3. Stadtwirtschaftliche und fiskalische Wirkungen

- 3.1 Nutzungsszenario
- 3.2 Investitionen für Erschließung und Baureifmachung
- 3.3 Private Investitionen
- 3.4 Direkte Beschäftigungseffekte in den Hafenrevieren
- 3.5 Regionalwirtschaftliche und fiskalische Rentabilität

4. Umsetzungskonzeption

- 4.1 Stufenplan der Realisierung
- 4.2 Schaffung von Planungs- und Baurecht
- 4.3 Neuordnung von Grundstücken (Schwerpunktbereiche)
- 4.4 Finanzierung
 - 4.4.1 Infrastrukturinvestitionen
 - 4.4.2 Förderung privater Unternehmen
- 4.5 Positionierung und Vermarktung
- 4.6 Organisation der Entwicklungsträgerschaft

Kartenverzeichnis

Karte 1	Lage im Raum	Karte 7	Historische Standortuntersuchung Altlastenverdacht
Karte 2	Städtebauliche Bestandssituation	Karte 8	Hauptstraßennetz (Planung)
Karte 3	Straßennetz (Bestand)	Karte 9	Stadträumliches Strukturkonzept
Karte 4	Arbeitsplatzdichte	Karte 10	Grün- und Freiraumkonzept
Karte 5	Eigentumsverhältnisse	Karte 11	Abgrenzung der Entwicklungsbereiche
Karte 6	Geruchsimmissionen		

Vorbemerkungen

Die Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere Bremen wurde auf der Grundlage eines Beschlusses des Senats der Freien Hansestadt Bremen vom 16. März 1999 von einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe („Operative Ebene“) im Zeitraum Juli 1999 bis April 2000 erarbeitet. Die Arbeiten wurden von einer Lenkungsgruppe von Staatsräten gesteuert, in der die Ressorts Bau und Umwelt, Wirtschaft und Häfen, Finanzen sowie die Senatskanzlei vertreten waren.

Namentlich benannte Mitglieder der Operativen Ebene waren die Herren

- Detlef Kniemeyer, Leiter des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung
- Manfred Lampe, Ltd. Hafenbaudirektor beim Senator für Wirtschaft und Häfen
- Dr. Dieter Russ, Geschäftsführer der WfG Bremer Wirtschaftsförderung GmbH

An allen Sitzungen hat ferner Herr Paul W. Düren, Baudirektor beim Senator für Wirtschaft und Häfen, teilgenommen.

Mit der Koordination und Geschäftsführung der Operativen Ebene war Dr. Nikolai Lutzky, Geschäftsführer der BNL Beratungssozietät, beauftragt.

Zur sachlichen Fundierung der Entwicklungskonzeption wurden von der Operativen Ebene 8 Fachgutachten in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse in der Entwicklungskonzeption zusammenfassend dokumentiert sind. Zwei kooperierende Planungsbüros lieferten den Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans und erstellten eine umfassende sachliche und kartographische Dokumentation der Ausgangsbedingungen und Planungen.

Parallel zu den gutachterlichen und planerischen Arbeiten wurden von der Operativen Ebene die in dem Entwicklungsgebiet tätigen Unternehmen über die Arbeiten informiert und deren Wünsche und Entwicklungsabsichten aufgenommen. Ausserdem wurden die Bietergemeinschaften des in den Jahren 1998/99 durchgeführten Verhandlungsverfahrens über Zwischenergebnisse unterrichtet.

Die Operative Ebene dankt allen Beteiligten und Gesprächspartnern für ihre konstruktive Unterstützung bei der Erarbeitung einer weitreichenden Konzeption für die Umstrukturierung der Alten Hafenreviere rechts der Weser.

0. Anlass und Ziele der Entwicklungskonzeption

Die Umstrukturierung der Alten Hafenreviere rechts der Weser zählt zu den größten Herausforderungen der bremischen Stadtentwicklung und Standortpolitik in den vor uns liegenden Jahrzehnten. Es gilt Entwicklungsperspektiven für ein 288 ha Landfläche umfassendes Areal zu entwickeln, auf dem über viele Jahrzehnte wesentliche Beiträge zur bremischen Wertschöpfung erwirtschaftet wurden - durch den Seeumschlag großer Gütermengen ebenso wie durch Lagerei und Verpackung, durch die Organisation internationaler Transportketten wie durch die Produktion einer breiten Palette von Produkten auf allen Verarbeitungsstufen.

Der Strukturwandel in der Seeverkehrswirtschaft als Folge der zunehmenden Containerisierung hat in den Alten Hafenrevieren markante Spuren hinterlassen. Der Seeumschlag hat sich in den 90er Jahren nahezu halbiert und ist inzwischen vor allem im Holz- und Fabrikenhafen konzentriert; der Überseehafen wurde verfüllt und bietet heute eine große zusammenhängende Fläche für neue Nutzungen; ob im Europahafen zukünftig wieder in nennenswertem Umfang Seeumschlag stattfindet, hängt von Entscheidungen der anliegenden Unternehmen ab. Großflächige Gleisanlagen sind als Folge dieser Entwicklung ebenso obsolet geworden wie manche Anlagen der hafenwirtschaftlichen Suprastruktur. Der Freihafenstatus weiter Teile der Hafenreviere hat sich in neuerer Zeit eher als Hemmnis für Umstrukturierungsprozesse erwiesen und wird in naher Zukunft aufgehoben werden.

Dennoch zählen die Alten Hafenreviere auch weiterhin zu den bedeutenden bremischen Gewerbestandorten, in denen rund 300 Unternehmen mit knapp 6 300 Beschäftigten tätig sind. Dieses wirtschaftliche Potenzial in seinem Bestand zu sichern und ihm wettbewerbsorientierte Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen ist eine zentrale Prämisse und Zielsetzung dieser Entwicklungskonzeption. Sie wird unterstrichen durch die Entscheidung zur Ansiedlung des Großmarktes, aus der sich weitere Entwicklungsimpulse auch für die bestehenden Unternehmen ableiten lassen.

Parallel zur Sicherung und Förderung des Unternehmensbestandes soll mit der Entwicklungskonzeption ein umfassender und langfristig angelegter Prozess der Aufwertung des Gebietes durch die Ansiedlung neuer Nutzungen eingeleitet werden. Hierzu bietet das Gebiet der Alten Hafenreviere in seinem heutigen Zustand vielfältige Standortpotenziale, die in Ergänzung der bestehenden Nutzungen erschlossen werden können. Darüber hinaus werden sich im Zuge der Realisierung der Entwicklungskonzeption über einen Zeitraum von 20 und mehr Jahren auch im gegenwärtigen Unternehmensbestand Veränderungen ergeben, die heute im Einzelnen noch nicht prognostizierbar sind. Sie werden sich vielmehr als Anpassungen an veränderte Marktsituationen und neue rechtlich-administrative Rahmenbedingungen

vollziehen und zu Veräusserungen von Grundstücken und Unternehmen, zu Investitionen in neue Geschäftsfelder, zu Verlagerungen oder auch zu Geschäftsaufgaben führen. Wo zukünftig derartige Änderungen bestehender Nutzungen auftreten, werden sie als Chancen zur Verstärkung des langfristig angestrebten Aufwertungsprozesses durch neue Nutzungen aufgegriffen.

Für die gesamte Entwicklungskonzeption gilt im Übrigen, dass sie sich nur dann als realisierbar erweisen wird, wenn es gelingt, für die vorgeschlagenen Nutzungen private Investoren und Nutzer zu gewinnen. Die Marktfähigkeit der Nutzungsziele ist deshalb eine wesentliche Rahmenbedingung dieser Entwicklungskonzeption.

Aufgabe des Landes bleibt es, die für diesen Aufwertungsprozess erforderlichen Voraussetzungen der städtebaulichen Ordnung und der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu schaffen. Durchgreifende Neuordnungen der verkehrlichen Erschließung zählen hierzu ebenso wie qualitätsorientierte Maßstäbe für die bauliche Gestaltung und die Öffnung von Gebietsteilen, Uferlinien, Standorten und einzelnen Gebäuden für Freizeit, Kultur und Sport. Die Mobilisierung privater Beiträge zur Entwicklung der Infrastruktur und zur städtebaulichen Aufwertung des Gebietes wird ein wesentliches Kriterium bei der Beteiligung privater Investoren an der Umsetzung der Konzeption sein.

Die Weichenstellungen des Städtebaus und der Verkehrserschließung dienen auch einer schrittweisen Integration der Alten Hafenreviere in die übergreifenden Prozesse bremischer Stadtentwicklung. Das bisherige „Sondergebiet Hafen“ wird geöffnet und zugänglich gemacht für die Bevölkerung der umliegenden Ortsteile, die Nähe zur Innenstadt soll ebenso prägend für die weitere Entwicklung der Alten Hafenreviere werden können wie die Lagequalitäten der Wasserkanten.

Diese Entwicklungskonzeption ist auch als Angebot an die private Wirtschaft sowie an die Bürger Bremens zu verstehen, von den Gestaltungsmöglichkeiten Gebrauch zu machen, die in den Hafenrevieren neu geschaffen werden. Die Konzeption schafft Planungssicherheit für privates Engagement in einem Gebiet mit großen Entwicklungspotenzialen.

Die Umstrukturierung der Alten Hafenreviere wird einen bedeutenden Beitrag zum bremischen Sanierungsprogramm leisten und ist deshalb eines der stadtbremischen Projekte des Investitionsprogramms. Für die Gesamtkoordination der Umsetzung der Entwicklungskonzeption sieht sich die öffentliche Hand in der primären Verantwortung. Die Entwicklungskonzeption formuliert dementsprechend auch rechtliche, finanzielle und organisatorische Leitlinien für einen langfristig ausgerichteten Umstrukturierungsprozess. Sie machen deutlich, dass die Entwicklungskonzeption in allen weiteren Phasen nur in enger Partnerschaft von Verwaltung, Planung, Bürgern und Unternehmen erfolgreich realisiert werden kann.

1. Planungsgrundlagen und Entwicklungsziele

1.1 Ausgangssituation

1.1.1 Lage im Raum

Die „Alten Hafenreviere“ rechts der Weser umfassen ein Gebiet von rund 288 ha Landfläche entlang der Weser, des Europahafens, des ehemaligen Überseehafens und des Holz- und Fabrikenhafens (Karte 1 - Lage im Raum; Karte 2 - Orientierungskarte mit Bestandssituation). Der Raum schließt an die Bremer Innenstadt an und reicht bis zum ehemaligen Gelände der AG Weser, auf dem der „Space Park“ errichtet wird. Die kürzeste Entfernung der „Alten Hafenreviere“ zum Bremer Marktplatz beträgt ca. 2 km, die Gesamtlänge beträgt ca. 5 km.

Nach Südwesten begrenzt die Weser die „Alten Hafenreviere“, nach Nordosten die „Hafenrandstraße“ mit den benachbarten Stadtteilen Gröpelingen und Walle. Von der südöstlich angrenzenden Innenstadt ist das Gebiet durch die Zufahrt zur Eisenbahnbrücke und zur Stephanibrücke abgetrennt.

1.1.2 Äußere und innere Erschließung

1.1.2.1 Äußere Erschließung

Die äußere Straßenanbindung erfolgt über die Hafenrandstraße, die durchgehend vierspurig mit Richtungstrennung ausgebaut ist und im Richtungstrennstreifen eine Straßenbahnstrecke führt. Die kürzeste Anbindung der Alten Hafenreviere an das überregionale Straßennetz besteht über die B 6 und B 75 in Richtung Oldenburg und A 1 und über die Hansestraße sowie über den Autobahnzubringer an die A 27 Richtung Bremerhaven/Cuxhaven und „Bremer Kreuz“.

Die direkte verkehrstechnische Anbindung der Hafenreviere an die Innenstadt (Faulenstraße) durch Straße und ÖPNV wurde Ende der 60er Jahre mit dem Ausbau der Stephanibrücke aufgehoben. Heute hält die Straßenbahnlinie 3 an acht Haltestellen entlang der Hafenrandstraße mit Verbindungen zur Innenstadt und nach Gröpelingen.

Das Gleisnetz der Hafenbahn wird am Güterbahnhof Gröpelingen/Oslebshausen mit dem Netz der Deutschen Bahn AG verbunden.

Die stadtbremischen Häfen sind über den ca. 70 km langen seeschifftiefen Wasserweg der Unterweser mit der Nordsee verbunden. Flussaufwärts besteht für Binnenschiffe über die Mittelweser eine Verbindung zum Mittellandkanal und das daran anschließende Wasserstraßennetz.

1.1.2.2 Innere Erschließung

Das Straßennetz und die Gleisanlagen in den Alten Hafenrevieren sind durch die bandartige Siedlungsstruktur Bremens parallel zur Weser und durch die fingerförmigen Hafenbecken geprägt (Karte 3 - Derzeitige Straßenerschließung). Zusätzlich machte bisher die Lage des Zollfreigebietes in der Mitte der Alten Hafenreviere teilweise eine doppelte Erschließung durch Straße und Gleis erforderlich (Südseite Europahafen, Nordseite ehem. Überseehafen). Verkehrliche Querverbindungen von der Hafenrandstraße in die Hafenreviere und weiter bis zur Weser fehlen oder sind nur unzureichend und, soweit vorhanden, kompliziert ausgebildet. Die Aufhebung des Freihafenstatus schafft die Voraussetzungen für eine übersichtlichere und leistungsfähigere Erschließung des Gebietes.

Die mit einem hohen Verkehrsaufkommen belastete „Hafenrandstraße“ trennt die Alten Hafenreviere von den benachbarten Ortsteilen (Gröpelingen, Walle, Utbremen). Die Anlage eines bis heute funktionslosen Bahndamms in Teilen parallel zur Hafenrandstraße führt zusätzlich zu einer visuellen Abschirmung der Hafenquartiere vom „Bremer Westen“.

Die Versorgung des Gebiets mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt derzeit nur durch die Straßenbahnlinie 3 über die Hafenrandstraße. Insbesondere die Flächen südlich des Europahafens und im Bereich des ehemaligen Überseehafens haben somit keine oder nur eine mangelhafte Anbindung an das bestehende ÖPNV-Netz.

1.1.3 Nutzungen, Ortsbild und beschlossene Projekte

1.1.3.1 Bestehende Nutzungen

Die „Alten Hafenreviere“ weisen in den Kerngebieten und an den Rändern unterschiedliche Nutzungsstrukturen auf. Während im bisherigen Zollfreigebiet mit dem ehemaligen Überseehafen und dem Europahafen vorwiegend Umschlags-, Lagerungs- und Distributionsfunktionen zu finden sind, bestehen am Holz- und Fabrikenhafen sowie entlang der Weser Produktionsstätten, die über den Wasserweg mit Rohstoffen und sonstigen Waren versorgt werden. Nutzungsverluste waren in der Vergangenheit vor allem im Zollfreigebiet zu verzeichnen.

Großunternehmen der Nahrungs- und Genussmittelindustrie prägen südlich und östlich des Europahafens mit großen Betriebsflächen die gewerbliche Nutzung. Am Holz- und Fabrikenhafen sind u. a. Mühlenbetriebe, Futtermittelwerke, Lagereibetriebe vorzufinden. Auf der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens haben sich mehrere Betriebe des Holzhandels bzw. der Holzverarbeitung angesiedelt.

Großflächige bzw. großvolumige Hochregallager, Speicher und Schuppen sind für das Erscheinungsbild der Alten Hafenreviere in weiten Teilen charakteristisch. In Ergänzung der Lagerei haben sich eine Reihe von Unternehmen auch in der Verpackung und Verarbeitung der Lagerware engagiert. Die An- und Ablieferung der Ware findet überwiegend auf der Straße, teilweise über die Schiene und zu einem geringeren Anteil über den Wasserweg (v. a. Feederverkehre und Binnenschiffe) statt.

Neben den o. g. großflächigen Nutzungen sind vor allem im Bereich der Baumstraße und der Tilsiter Straße kleingewerbliche Strukturen unterschiedlicher Branchen zu finden. Am Hafenkopf II (früherer Überseehafen) befinden sich Verwaltungseinrichtungen der stadtbremischen Häfen (Hansestadt Bremisches Hafenamt, Bremer Lagerhausgesellschaft, Wasserschiffahrtspolizei etc.). Als neuer Entwicklungsimpuls wurden Speichergebäude an der Hans-Böckler-Straße und an der Cuxhavener Straße zu Büroflächen umgebaut.

Eine Wohnnutzung ist in den „Alten Hafenrevieren“, mit wenigen Ausnahmen in Randbereichen, nicht vorzufinden. Als ein in sich geschlossenes Wohnquartier in unmittelbarer Nachbarschaft ist das „Heimativiertel“ zu nennen. Ansonsten trennt vor allem die Hafenrandstraße Wohngebiete in den benachbarten Ortsteilen von vorwiegend gewerblich-industriellen Nutzungen in den „Alten Hafenrevieren“.

1.1.3.2 Städtebauliche Gestalt und Ortsbild

Die o. g. Nutzungsdifferenzen schlagen sich auch in der gegebenen städtebaulichen Gestalt und im Ortsbild der Alten Hafenreviere nieder. Die Betriebsflächen des produzierenden Gewerbes an den Rändern der „Alten Hafenreviere“ weisen eine überdurchschnittliche bauliche Dichte auf und sind mit einzelnen Silogebäuden (Holz- und Fabrikenhafen) oder Hochregallagern bebaut, die insbesondere durch ihre Höhe die Stadtsilhouette bestimmen. Gleiches gilt für die Speicherbauten I, II und III nördlich des Europahafens, deren funktionale Fassadengestaltung (Stahlbetonskelett mit Ziegelausfachungen) charakteristisch für die bremische Hafenarchitektur ist. Am westlichen Rand der „Alten Hafenreviere“ kommt der Getreideverkehrsanlage wegen der imposanten Gebäudekubatur eine besondere Bedeutung für das Stadtbild und die Sichtbeziehungen zu.

Im Kern der „Alten Hafenreviere“ wurden entlang der Handelshäfen dem kurzzeitigen Lagerzweck entsprechend eingeschossige, zum Teil auch zweigeschossige Schuppengebäude errichtet: Diese weisen mit bis zu 400 m außergewöhnliche Längen und Gebäudetiefen von bis zu 80 m auf.

Neben den o. g. Großstrukturen sind weite Teile der Hafenreviere aber auch durch kleine 1- bis 2-geschossige Gewerbebauten der Vor- und Nachkriegszeit bestimmt. Umnutzungen und Umbauten der Gebäude haben über die vergangenen Jahrzehnte ein heterogenes, teilweise ungeordnetes Erscheinungsbild entstehen lassen.

Der Speicher XI ist das einzige Speichergebäude, das trotz Kriegsschäden und baulicher Veränderungen die Gründerzeit der Handelshäfen repräsentiert. Es steht unter Denkmalschutz. Als architektonisch wertvolles und erhaltenswertes Gebäude aus den 50er Jahren gilt das Kühlhaus am Wendebecken. Speicher XI und Kühlhaus sind derzeit ungenutzt.

1.1.3.3 Arbeitsplätze

In den alten Hafenrevieren (288 ha) wurden 1999 insgesamt 6300 Arbeitsplätze ermittelt ¹. Die durchschnittliche Arbeitsplatzdichte beträgt danach 22 Arbeitsplätze je Hektar Bruttofläche. Ohne Berücksichtigung von Verkehrsflächen und mindergenutzten Flächen (ca. 136 ha) beläuft sich die Arbeitsplatzdichte auf 41 AP/ha.

Innerhalb des Gesamttraumes bestehen große Differenzen in der Arbeitsplatzdichte, die weitgehend mit den unterschiedlichen Nutzungs-/Brachenstrukturen korrelieren (Karte 4 - Arbeitsplatzdichte in den Alten Hafenrevieren). So weisen die Flächen am Kopf des Europahafens und an der Weser wegen der ansässigen Unternehmen des Nahrungs- und Genussmittelgewerbes eine Arbeitsplatzdichte von 50 bis 75 AP/ha auf. Auch die Verwaltungseinrichtungen am Hafenkopf II führen zu einer rechnerischen Arbeitsplatzdichte von 72 AP/ha. Aufgrund der Branchenstruktur liegt die Arbeitsplatzdichte um den Holz- und Fabrikenhafen und im Gebiet der Speicher II und III zwischen 22 und 27 AP/ha.

Im Kern der Alten Hafenreviere entlang dem Europahafen und um den ehemaligen Überseehafen sind die geringsten Arbeitsplatzdichten zu vermerken (0 bis 10 AP/ha). Dies lässt sich durch mangelnde Aktivitäten (zugeschüttete Hafenfläche, Leerstände) in diesem Gebiet erklären.

1.1.3.4 Beschlossene Projekte

Als dem ersten großen Projekt im Umstrukturierungsprozess der „Alten Hafenreviere“ kommt dem Großmarkt eine „Ankerfunktion“ für den weiteren Entwicklungsprozess zu. Er soll im östlichen Teil des ehemaligen, jetzt zugeschütteten Überseehafens errichtet und im Jahr 2002 in Betrieb genommen werden. Der Großmarkt soll zusammen mit weiteren lebensmittelwirtschaftlichen Nutzungen ein „Frischezentrum Nord“ entstehen lassen.

Die Errichtung des Urban Entertainment Centers „Space-Park“ in Sichtbeziehung zu den westlich gelegenen Teilen der Alten Hafenreviere wird sich für das Gebiet voraussichtlich sowohl als Entwicklungsimpuls wie auch als zukünftig zu beachtende Rahmenbedingung auswirken. Entwicklungsfördernd dürften sich die für den Space Park erforderlichen Maßnahmen der Verkehrserschließung auch für Teile der Hafenreviere auswirken. Für die ortsansässigen Unternehmen stellt der Space Park hingegen zunächst eine neue immissionssensible Nachbarschaftsnutzung dar. Zur Disposition steht mit der Ansiedlung des Space Parks die zukünftige Nutzung der benachbarten Getreideverkehrsanlage. Der Senat hat den Betreibern des Space Parks eine bis Mai 2004 befristete Option auf den Erwerb der Getreideverkehrsanlage eingeräumt. Danach besteht ein dinglich gesichertes Vorkaufsrecht.

1.1.4 Hafenfunktionen und -infrastrukturen

1.1.4.1 Historische Entwicklung

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in dem Gebiet westlich der Bremer Innenstadt die Hafenanlagen der Stadt konzentriert. 1888 wurde der Freihafen I (Europahafen) eingeweiht, 1893 folgte der Holz- und Fabrikenhafen und zu Beginn des 20. Jahrhunderts der Überseehafen. Parallel zu den Häfen entwickelten sich die Wohnquartiere der Werft- und Hafenarbeiter in den Ortsteilen von Walle und Gröpelingen.

Obwohl die Häfen und die benachbarten Ortsteile starke Schäden durch Bombenangriffe im zweiten Weltkrieg erlitten, erlebten die stadtbremischen Häfen in der Nachkriegszeit eine erneute wirtschaftliche Blüte. Der mit dem Gabelstapler und dem Container in den 70er Jahren einsetzende Technikwandel hat im Bereich der Stückgutverkehre zu ganz neuen Anforderungen an die stückgutbezogenen Hafenanlagen geführt, die im Europa- und Überseehafen hinsichtlich ausreichender Leistungsfähigkeit und damit Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben waren. Mit dem Neubau des Neustädter Hafens links der Weser in Bremen und des Containerterminals in Bremerhaven war der allmähliche Funktionsverlust der beiden Hafenbecken die logische Folge. Dagegen behielt der Holz- und Fabrikenhafen seine Bedeutung für den Import von Rohstoffen für die dort ansässigen Industriebetriebe. Der Überseehafen wurde 1998 zugeschüttet.

1 Planco, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Ortsteils Handelshäfen in Bremen, März 1999.

Im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg sind die Kajen und landseitigen Hafenanlagen bis etwa 1973 in weiten Teilen erneuert, umgestaltet und modernisiert worden. Von den alten städtischen Betriebsanlagen sind nur wenige in der alten Form weiter genutzt worden und bis heute erhalten geblieben, z. B. das große Silogebäude der Getreideanlage (Silo I/II, 1914/1930) oder der Speicher XI (1912).

1.1.4.2 Hafenfunktionen, Hafeninfra- und -suprastrukturen

Die einzelnen Hafenbereiche sind für unterschiedliche Aufgaben konzipiert worden. Ihre Funktionalität, ihre Struktur und räumliche Ausgestaltung ist dementsprechend auf den jeweiligen Nutzungszweck ausgerichtet:

- Europa- und Überseehafen sind für den Umschlag und die Lagerhaltung von konventionellem Stückgut (Handels Güter aller Art im Im- und Export) angelegt worden. Für die längerfristige Lagerung hochwertiger importierter Verbrauchsgüter, wie etwa Rohkaffee oder Tabak, war der Freihafenstatus von großer Bedeutung, da die Verzollung der Waren erst bei der Ausfuhr ins Binnenland fällig wurde. Zwischen 1960 und 1965 wurden etwa 3 Mio. t Güter jährlich je Hafenbecken umgeschlagen, was der Leistungsgrenze dieser beiden Anlagen entsprach. Die 13 Kajeschuppen beider Hafenbecken (Lagerfläche ca. 234.000 m²) dienten der kurzfristigen Lagerung als expeditionelles Sammelgutlager (Pufferfunktion). Dagegen dienten die vier Speicher (Lagerfläche ca. 180.000 m²) der längerfristigen Lagerung meist hochwertiger Handels Güter. Am landseitigen An- bzw. Abtransport der Güter war die Eisenbahn mit mehr als 50 % beteiligt, was die umfangreichen Anlagen des Bahnhofs Zollausschluss im Zollfreigebiet erklärt. Die wertsteigernde Warenver- und -bearbeitung ist im Zollfreigebiet nicht zulässig, so dass einige einschlägige Produktionsstätten zur Verarbeitung der angelandeten Güter sich um das Zollfreigebiet herum angelagert haben.

Die am früheren Überseehafen gelegenen Schuppen 13, 14, 15 und 16 werden im Zusammenhang mit dem Bau des Großmarktes abgerissen. Die Schuppen 17, 18 und 19 sind zurzeit vermietet. Der Speicher XI steht leer.

Im Europahafen betreibt zurzeit nur eine Weinverarbeitende Firma Seeschiffsumschlag (Schuppen 2). Zukünftig ist damit zu rechnen, dass auch wieder im Bereich des Platzes A und des Schuppens 1 von zwei dort angesiedelten Unternehmen Schiffsumschlag durchgeführt wird. Umschlagsmenge und Schiffsfrequenzen richten sich nach dem Bedarf der Unternehmen. Die Schuppen 1 und 3 befinden sich in Firmeneigentum, der ehemalige Ro-Ro-Schuppen und der Schuppen 2 sind im längerfristigen Mietverhältnis und die Schuppen 4 und 6 im Erbbaurecht bis 2017 vergeben. Für die Speicher I, II und III bestehen längerfristige vertragliche Nutzungsbindungen mit verschiedenen Unternehmen.

Der technische Zustand der Kajen des Europahafens ist unterschiedlich.

Die Nordseite, die zwischen 1954 und 1963 in mehreren Stufen für einen Schiffstiefgang bis - 8,5 m unter SKN² als verankerte Spundwandkonstruktion erbaut worden ist, weist eine Länge von ca. 1720 m auf. Davon sind ca. 1170 m für Schiffsumschlag weiterhin nutzbar. Die restlichen 550 m liegen im Bereich der engen Hafeneinfahrt, in der Schiffe nicht anlegen können. Dieser Abschnitt ist deshalb nicht nutzbar.

Die Südseite (Gesamtlänge 1480 m; nutzbare Länge ca. 990 m, Schiffstiefgang - 6,4 m u. SKN) besteht aus der Kajenkonstruktion von 1888 (gemauerter Kajenkopf auf Holzpfehlern), vor die 1936 eine neue Spundwand vorgerammt wurde, die dann an der alten Konstruktion verankert worden ist. Die technische Lebensdauer dieser Kaje ist erreicht. Schwerer Schiffsumschlag kann hier nicht mehr stattfinden. Dieser Abschnitt ist deshalb aus dem Umschlagsbetrieb herausgenommen worden. Der stromab im Bereich der Hafeneinfahrt anschließende Teil dieser Kaje und die daran anschließende Mole (Länge zusammen ca. 490 m) sind abgängig.

Die umfangreichen Eisenbahnanlagen des Bahnhofs Zollausschluss sind weitgehend entbehrlich geworden und an zukünftige Nutzungen anzupassen.

Die Straßenverkehrsflächen sind ebenfalls neuen Strukturen anzupassen.

Der Status des Zollfreigebietes soll aufgegeben werden. Mit der rechtlichen und physischen (Beseitigung des Zollzaunes) Aufhebung ist in der 2. Jahreshälfte 2000 zu rechnen.

- Der Holz- und Fabrikenhafen liegt außerhalb des Zollfreigebietes. Er wird von den anliegenden Unternehmen ausschließlich im Rahmen ihrer Betriebstätigkeit für die Anlandung ihrer Vorprodukte und ggf. für die Verschiffung ihrer Erzeugnisse genutzt. Die Branchenstruktur setzt sich auf der Nordseite des Hafens schwerpunktmäßig aus Unternehmen des Getreide- und Futtermittelsektors (Import, Verarbeitung, Export und Inlandsvermarktung), des Mineralölsektors (Import und Ver-

2 Seekarten-Null (SKN) = - 1,5 m NN (z. B. - 8,5 m SKN = -10,0 m NN); SKN = mittleres Tideniedrigwasser

marktung) sowie des Umschlags- und Lagerhaltersektors zusammen. Auf der Südseite überwiegen Unternehmen des Holzimportes, der Holzbearbeitung und des Holz- und Holzprodukthandels.

Die Kaje- und Umschlagsanlagen sind auf die speziellen Anforderungen der Unternehmen ausgerichtet. Sie sind deshalb sehr unterschiedlich strukturiert. In vielen Fällen stehen Betriebsgebäude so nah an der Kajenkante, dass ein Handling von anderen Gütern auf den Kajeflächen gar nicht möglich ist. Diese Kaje mit ihren spezialisierten Umschlagseinrichtungen sind deshalb in der Regel nicht universell oder für andere Umschlagsarten verwendbar.

Der technische Zustand der Kaje des Holz- und Fabrikenhafens ist sehr unterschiedlich.

Auf der Nordseite ist der Kajakörper in den letzten 40 Jahren in mehreren Baustufen grunderneuert worden, wobei die Solltiefen vor der Kaje Linie entsprechend den Anforderungen der anliegenden Unternehmen - mit deren finanzieller Beteiligung - hergestellt wurden. Im Einzelnen ergibt sich für die 1 290 m lange Nordkaje folgendes Bild:

STATION ³	LÄNGE (m)	SOLLTIEFGANG (SKN)
0 - 9	90	Böschung
9 - 31	220	- 10,5 m
31 - 68	370	- 9,0 m
68 - 82	140	- 7,0 m
82 - 118	360	- 8,5 m
118 - 129	110	- 6,2 m
129 - 138	90	- 7,0 m
138 - 156	180	- 3,2 m (Dalbenplätze)

Die Südseite weist einschließlich der Kühlhauskaje eine Kaje Länge von ca. 1520 m auf, die seit 1950 in mehreren Baustufen errichtet wurde. Im Einzelnen ergibt sich für die Südkaje folgendes Bild:

STATION	LÄNGE (m)	SOLLTIEFGANG (SKN)
0 - 9 ⁴	90	Böschung
9 - 91	820	- 5,5 m
91 - 125	340	- 7,0 m
0 - 36 ⁵	360	- 7,0 m

Die Umschlagsleistungen und Schiffsfrequenzen im Holz- und Fabrikenhafen sind abhängig vom Bedarf der anliegenden Unternehmen. In den letzten 20 Jahren bewegte sich die Umschlagsleistung in einer Bandbreite von 1,5 bis 2,0 Mio. t jährlich. Die Schiffsfrequenzen sind tendenziell rückläufig und beliefen sich in 1998 auf 1.729 Schiffsbewegungen (See- und Binnenschiffe).

Tab. 1.1.4-1: Umschlag in Mio. t und Schiffsfrequenzen im Holz- und Fabrikenhafen

Umschlag	1990	1995	1996	1997	1998
Seeschiff	1,62	1,57	1,66	1,57	1,56
Binnenschiff	- ⁶	0,30	0,31	0,30	0,30
Σ	1,62	1,87	1,97	1,87	1,86
Frequenz ⁷	1990	1995	1996	1997	1998
Seeschiff	1683	1421	1244	1023	945
Binnenschiff	- ⁶	834	804	828	784
Σ	1683	2255	2048	1851	1729

Die landseitige Infrastruktur auf der Nordseite entspricht weitgehend den Bedürfnissen der ansässigen Unternehmen. Auf der Südseite ermöglicht die Aufhebung des Zollfreigebietes eine Neuordnung der Grundstücke sowie der gleis- und straßenseitigen Erschließung, die den ansässigen Unternehmen neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet.

3 Stationierung beginnt am Hafenkopf mit 0

4 Stationierung beginnt am Hafenkopf mit 0

5 Stationierung der Kühlhauskaje beginnt am östlichen Ende wieder mit 0

6 Umschlagszahlen spezifiziert nach Häfen liegen nicht vor

7 Frequenz = Schiffsbewegungen, d. h. einkommende und ausgehende Schiffe

- Die Getreideumschlagsanlage ist 1999 von der BLG an die Stadtgemeinde Bremen zurückgegeben worden. In den drei Silos (Baujahre 1914/1930/1973) und den sechs Lagerhallen der Anlage (Bj. 1958) konnten bis zu 125.000 t Getreide oder Futtermittel gelagert werden. Die Anlage weist eine 300 m lange Kaje mit einem Solltiefgang von - 11,5 m unter SKN auf, die erst 1973 hergestellt worden ist. Außerdem hat die Anlage eine ebenfalls 1973 errichtete Fingerpier zur Be- und Entladung von Binnenschiffen.

Das Areal der Getreideanlage soll für eine spätere Erweiterung des Space-Park-Areals verfügbar gehalten werden. Zu diesem Zweck ist vertraglich eine Option mit dem Space-Park-Investor getroffen worden.

- Die Umschlagsanlagen entlang der Weser dienen einer Reismühle und einem Cerealienhersteller für die Belieferung mit den Vorprodukten. Der Umschlag erfolgt aus Binnen- und Küstenmotorschiffen. Umschlagsleistung und Schiffsfrequenzen richten sich nach den Anforderungen der Unternehmen.
- Die Kaje vor dem Weserbahnhof II, ca. 220 m lang mit einem Solltiefgang von - 5,2 m unter SKN, ist 1960 fertiggestellt worden. Sie wird zurzeit nicht für Schiffsumschlag genutzt. Im Zusammenhang mit den Entwicklungsplänen des Investors, der den Weserbahnhof II gekauft hat, könnte die Kaje z. B. als Anlegestelle für kleinere Kreuzfahrtschiffe genutzt werden, sofern neben dem geplanten Kreuzfahrtterminal in Bremerhaven noch eine Nachfrage in Bremen gedeckt werden müsste.

1.1.5 Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit

Die gegenwärtigen Eigentumsverhältnisse an den Flächen der Alten Hafenreviere bestimmen wesentlich die Verfügbarkeit von Flächen für die Entwicklung neuer Nutzungen. Beide Aspekte sind in Tab. 1.1.5.-1 dargestellt. Insgesamt liegt der Grundbesitz in den Alten Hafenrevieren zu ein Drittel in privatem Eigentum (ca. 96 ha). Zwei Drittel der Flächen (ca. 192 ha) befinden sich im Eigentum der Freien Hansestadt Bremen. (Vgl. hierzu Karte 5 - Eigentumsverhältnisse an den Grundstücken)

Privates Eigentum besteht vornehmlich außerhalb des Zollfreigebietes, an den Rändern der „Alten Hafenreviere“:

- Nördlich des Holz- und Fabrikenhafens,
- zwischen Europahafen und Weser sowie
- zwischen der Straße Hansator und der Oldenburger Bahn.

Außerdem ist eine Fläche nördlich des Europahafens an einen privaten Nutzer veräußert worden.

Aus dem städtischen Eigentum sind ca. 23 ha in Erbpacht an ansässige Firmen vergeben. Diese Grundstücke befinden sich hauptsächlich

- nördlich und südlich des Holz und Fabrikenhafens,
- am Speicherhof und
- an der Südkaje des Europahafens.

Weitere ca. 38 ha des städtischen Grundeigentums sind derzeit vermietet. Die restlichen ca. 131 ha des städtischen Grundbesitzes teilen sich auf in Verkehrsflächen (Straßen, Gleisanlagen, Kaje etc.) und sonstige Flächen (bebaute und unbebaute Grundstücke, z. T. auch Flächen ohne Nutzung).

Tab. 1.1.5.-1: Eigentumsverhältnisse im Bestand/Flächenverfügbarkeit bis 2020

Eigentumsverhältnisse im Bestand	Verwertbare Flächen in städtischem Eigentum			
	Absolut in ha	%	Absolut in ha	%
Privates Eigentum	96,5 *1	33,5		
Städtisches Eigentum – Erbpacht	23,2	8,1	10,3	11,5
Städtisches Eigentum – Vermietung	37,7	13,1	24,7	27,5
Städtisches Eigentum – Verkehrsflächen	100,0 *2	34,7	54,8	61,0
Städtisches Eigentum – Sonstige Flächen	30,6 *2	10,6		
Insgesamt	288,0	100	89,9 *3	100

Anmerkungen:

*1 Inklusive Großmarkt mit 14,2 ha

*2 Schätzung

*3 Ohne Großmarkt mit 14,2 ha

Auf dem ca. 288 ha großen Gesamtareal der „Alten Hafenreviere“ können demnach bis zum Jahr 2020 ca. 90 ha aus städtischem Eigentum für den Umstrukturierungsprozess mobilisiert werden (v. a. Verkehrsflächen und sonstige Flächen, darunter das zugeschüttete ehem. Überseehafenbecken). Ein Teil dieser Flächen ist derzeit vermietet (ca. 25 ha) oder in Erbpacht vergeben (ca. 10 ha) und steht deshalb grundsätzlich erst nach Ablauf der vertraglichen Bindungsfristen zur Verfügung. Diese Flächen können mittel- oder langfristig für andere Nutzungen mobilisiert werden. Manche Erbpacht- und Mietverträge reichen über das Jahr 2020 hinaus. Bei vorzeitiger Kündigung können Re-Allokationen der heutigen Nutzer - mit entsprechenden Verlagerungskosten - notwendig werden. Von den rd. 131 ha Verkehrsflächen und sonstiger Flächen in städtischem Eigentum können rd. 55 ha verwertet werden, während rd. 76 ha auch zukünftig als Verkehrsflächen oder sonstige nicht verwertbare Flächen bestehen bleiben müssen.

Die ca. 90 ha, die aus städtischem Eigentum verfügbar sind, werden ergänzt um diejenigen Flächen, die von privaten Eigentümern verwertet werden. Die entsprechenden Größenordnungen sind allerdings nicht quantifizierbar. Dennoch muss angesichts eines Anteils von rund 96 ha an privaten Grundstücken betont werden, dass der Umstrukturierungsprozess der Alten Hafenreviere in erheblichem Masse auch von der Bereitschaft der privaten Eigentümer zur Umnutzung und Aufwertung ihrer Grundstücke abhängt. Notwendig sind private Grundstücksarrondierungen u. a. im Bereich der Lloydstrasse, insbesondere aufgrund der dort gegenwärtig stark zersplitterten Flächennutzung.

Eine spekulative Hortung von untergenutzten Grundstücken in Erwartung von Erhöhungen des Grundstückswertes infolge des Umstrukturierungsprozesses wäre mit den Zielsetzungen der Entwicklungskonzeption keinesfalls vereinbar und hätte zwangsläufig Überlegungen zur Nutzung der städtebaurechtlichen Möglichkeiten zur Baulandmobilisierung zur Folge. Umgekehrt ergibt sich aus der Prämisse des Bestandsschutzes, dass der Senat bzw. der zukünftige Entwicklungsträger verdrängungsbedrohte Nutzer unterstützen wird.

Insgesamt ergibt sich aus den gegenwärtigen Eigentumsstrukturen ein für neue Nutzungen grundsätzlich mobilisierbares öffentliches und privates Flächenpotenzial von rd. 180 ha. Unter der Annahme, dass 50 % der Grundstücke in privatem Eigentum im Verlauf der nächsten 20 Jahre an neue Eigentümer veräußert werden, beläuft sich der voraussichtliche Grundstücksumschlag auf rd. 140 ha. Einige Vergleichsdaten mögen abschließend die Dimensionen dieses Umstrukturierungsprozesses illustrieren:

- Das gesamte bremische Angebot an Gewerbeflächen beläuft sich derzeit auf 322 ha, im regionalen Umfeld des Kommunalverbandes Niedersachsen/Bremen stehen rd. 700 ha an Gewerbeflächen bereit. Hinzu kommen längerfristige Erweiterungsmöglichkeiten bestehender bremischer Gewerbegebiete von rd. 200 ha (Bremer Industriepark, Technologiepark Universität, Hansalinie, Airport Stadt).
- Der jährliche Umschlag an Gewerbeflächen in Bremen belief sich in den vergangenen zehn Jahren auf rd. 30 ha/Jahr.
- Jährlich wurden in den vergangenen Jahren zwischen 30.000 und 50.000 m² Büroflächen in Bremen neu vermietet.

Diese Daten machen deutlich, dass die Alten Hafenreviere als Gewerbegebiet ein insgesamt bereits großes Angebot an Gewerbeflächen in Bremen und seinem Umland weiter ergänzen. Alleine schon aufgrund seiner Dimensionen eröffnet dieses Flächenangebot auf lange Sicht weitreichende und vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten für die bremische Stadtentwicklung und Standortpolitik. Eine Verengung der Diskussion über die Zukunft dieses Gebietes auf eine Kontroverse „Wohnen“ contra „Gewerbe“ wird diesen Gestaltungsmöglichkeiten in keiner Weise gerecht.

1.2 Nutzungsoptionen und Entwicklungsziele

Für die Entwicklung des großen Areals der Alten Hafenreviere kann grundsätzlich keine Nutzung ausgeschlossen werden. Als Nutzungsarten kommen insbesondere in Betracht:

- Verarbeitendes Gewerbe,
- Hafenwirtschaft, Lagerei, Logistik,
- Bürodienstleistungen,
- Freizeit und Kultur,
- Wohnen.

Welche Nutzung in welchem Bereich des Entwicklungsgebietes angestrebt wird, ist im Rahmen eines Abwägungsprozesses zu bestimmen, der die gegenwärtigen Nutzungen und Nutzungsbedingungen ebenso berücksichtigt wie die mit der Entwicklungskonzeption beabsichtigte Aufwertung des Gebietes. In diesem Kapitel werden zunächst die diesem Abwägungsprozess zugrunde liegenden Kriterien referiert.

Zur fundierten Ableitung der zu verfolgenden Nutzungsziele hatte der Senat eine Reihe von Gutachten in Auftrag gegeben. Zusätzlich hatte der Senat die Operative Ebene beauftragt, in Gesprächen mit ortsansässigen Unternehmen deren Entwicklungsabsichten zu ermitteln. Die Ergebnisse der Gutachten und Unternehmensgespräche werden in einem zweiten Abschnitt zusammenfassend dargestellt.

In einem dritten Abschnitt werden die Nutzungsoptionen anhand der o. g. Kriterien hinsichtlich ihres Stellenwerts im Rahmen der Entwicklungskonzeption beurteilt. Dieser Abwägungsprozess mündet in Schlussfolgerungen zu den sich ergebenden Nutzungsprioritäten im Rahmen der Entwicklungskonzeption.

1.2.1 Kriterien für die Auswahl von Nutzungen

Maßgebliche Leitlinien für die Bestimmung der für die Alten Hafenreviere anzustrebenden Nutzungen ergeben sich aus dem Senatsbeschluss vom 16. März 1999, der mit der Koalitionsvereinbarung vom Sommer 1999 bestätigt wurde. Danach unterstreicht der Senat „als zentralen Eckpunkt der Planungen den Bestandsschutz für die ortsansässigen Unternehmen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten, . . .“. Die Koalitionsvereinbarung bestätigt den Bestandsschutz und ergänzt diesen um die Erwartung, dass die bestehenden Nutzungen um „höherwertige“ Nutzungen (Dienstleistungen, Freizeit und Kultur, Wohnen) ergänzt werden. Als übergreifende Leitlinien für die Entwicklung der Hafenreviere ergeben sich somit

- die Sicherung des Bestandes und der Entwicklungsmöglichkeiten der ortsansässigen Unternehmen sowie
- die Aufwertung des Gebietes durch die Ergänzung um geeignete Nutzungen.

In Verbindung mit den generell gültigen Zielen des Immissionsschutzes und Nachbarschaftsschutzes lassen sich aus diesen Leitlinien die nachfolgenden Kriterien für die Auswahl unter den zur Verfügung stehenden Nutzungsoptionen ableiten.

Bestehende Nutzungen

Heute bereits bestehende und absehbare Veränderungen von Nutzungen stellen Rahmenbedingungen dar, die bei der Planung unter dem Aspekt des Nachbarschaftsschutzes zu beachten sind. Unter der vom Senat vorgegebenen Prämisse des Erhalts und der Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten ortsansässiger Unternehmen in den Alten Hafenrevieren müssen neue Nutzungen jeweils in ihren Auswirkungen auf den Unternehmensbestand beurteilt werden. Zu den zu beachtenden bestehenden Nutzungen zählen auch diejenigen in Gebieten, die den Alten Hafenrevieren unmittelbar benachbart liegen oder von Verkehrsströmen in die und aus den Hafenrevieren berührt werden. Neue Nutzungen, die eine Konfliktlage mit bestehenden Nutzungen hervorrufen können, werden ausgeschlossen oder in ihren Einwirkungen auf ihr Umfeld begrenzt.

Der Bestandsschutz gilt grundsätzlich auch bei Änderungen vorhandener Nutzungen (Grundstücksveräußerungen, -erweiterungen, -arrondierungen, Neubauten, Veränderungen wirtschaftlicher Aktivitäten, Verlagerungen, ggf. Geschäftsaufgaben etc.). Derartige Nutzungsänderungen sind im Laufe des langfristigen Zeithorizontes der Umsetzung in großer Zahl zu erwarten und bieten in der Regel Ansatzpunkte für neue Nutzungen im Sinne des übergreifenden Aufwertungszieles. Nur im konkreten Einzelfall kann beurteilt werden, ob Nutzungsänderungen im Bestand vorhandene Nutzungen in unzumutbarer Weise beeinträchtigen oder ob ein Interessensausgleich zwischen bestehenden und neuen Nutzungen herbeigeführt werden kann.

Immissionsbedingungen/Anforderungen an den Immissionsschutz

Die an einem Standort bzw. in einem Gebiet bestehenden Immissionsbedingungen können zu einem Ausschluss von Nutzungen mit einem erhöhten Schutzbedürfnis gegenüber negativen Umwelteinwirkungen führen. Aus dem Immissionsschutzrecht sind bei Nutzungsentscheidungen insbesondere die folgenden Rechtsvorschriften und Normen zu beachten:

- Lärm:
 - Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26. August 1998 (TA Lärm)
 - Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (Verkehrslärmschutzverordnung)
 - DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren“ (Mai 1987)
 - Diverse weitere Richtlinien und Normen
- Luft: TA Luft
- Geruch:
 - Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) vom 7. Mai 1999
 - VDI-Richtlinie 3940 Bestimmung der Geruchsstoffimmissionen durch Begehungen, Oktober 1993

Altlastensituation

Eine Bodenkontamination kann insbesondere für sensible Nutzungen ein Ausschlusskriterium darstellen. Die 1998 verabschiedete Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung unterscheidet dementsprechend vier in ihren Anforderungen an die Schadstofffreiheit des Bodens unterschiedliche Nutzungen:

- Kinderspielflächen,
- Wohngebiete,
- Park- und Freizeitanlagen,
- Industrie- und Gewerbegrundstücke.

Die Verordnung gibt für jede dieser Nutzungskategorien Prüfwerte für die wichtigsten möglichen Schadstoffe im Boden an, die in einer LAGA-Liste als Grenzwerte konkretisiert werden, die bei Sanierungsmaßnahmen zu beachten sind. Die hieraus sich ergebenden Sanierungskosten für zukünftige Nutzungen als Wohnstandort oder für eine gewerbliche Nutzung unterscheiden sich nach bremischen Erfahrungen an anderen Standorten um den Faktor 4 bis 10 (d. h. dass der Sanierungsaufwand für ein gegebenes kontaminiertes Areal bei einer angestrebten Wohnnutzung vier bis zehn mal höher liegen kann als bei einer zukünftigen gewerblichen Nutzung)⁸.

Legt man die Wohnnutzung als sensibelste Nutzungsart zugrunde, so lassen sich drei Kategorien möglicher Nachnutzungen definieren⁹:

- (1) Wohnbebauung ist vorbehaltlich der Ergebnisse der Rasteruntersuchung grundsätzlich möglich, so dass alle Nutzungen möglich sind.
- (2) Wohnbebauung ist vorbehaltlich einer gezielten Sanierungsuntersuchung wahrscheinlich möglich, d. h., dass auch Gewerbe- und Industrieansiedlungen mit hoher Flächenversiegelung möglich sind.
- (3) Wohnbebauung ist vermutlich trotz hohen Sanierungsaufwandes problematisch, Industrieansiedlungen oder verdichtetes Gewerbe mit Flächenversiegelung sind denkbar.

Städtebauliche Standortqualität

Die in Betracht kommenden Nutzungsarten unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Anforderungen an die städtebauliche Standortqualität. Hierbei handelt es sich allerdings um ein nur qualitativ zu beurteilendes Kriterium, bei dem subjektive Wertungen eine beachtliche Rolle spielen können. In dieser Konzeption werden als städtebauliche Qualität in erster Linie verstanden:

- die Qualität der äußeren und inneren Erschließung,
- die städtebauliche Grundordnung und die architektonische Gestalt,
- die Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Grünflächen.

Zweifellos sind Wohnnutzungen mit höheren Anforderungen an die städtebauliche Qualität ihres Umfeldes verbunden als beispielsweise logistische Aktivitäten. Allerdings spielt auch bei unternehmerischen Ansiedlungsentscheidungen - insbesondere bei Bürodienstleistungen und Technologieunternehmen - heute die Attraktivität des Umfeldes des Standortes als „Unternehmensadresse“ eine zunehmend bedeutsame Rolle. Umgekehrt unterstützen sowohl Wohn- als auch Büronutzungen städtebauliche Aufwertungsprozesse, wenn sie eine entsprechende architektonische Qualität aufweisen.

Konkurrenzfähigkeit des Standortes/alternative Standortangebote

Bei der Definition von Nutzungszielen für das Entwicklungsgebiet muss auch die Konkurrenzfähigkeit des Standortes gegenüber anderen bremischen und regionalen Standortangeboten berücksichtigt werden. Dies gilt in gleicher Weise für gewerbliche Nutzungen, für die Bremen eine breite Palette von Flächenangeboten bereit hält, wie auch für Wohnnutzungen, für die ebenfalls ein umfangreiches Alternativangebot bereit steht. Nutzungsziele für die verschiedenen Nutzungsarten müssen deshalb die Position der Alten Hafenreviere im jeweiligen städtischen und regionalen Umfeld alternativer Standorte bewerten.

Marktfähigkeit geplanter Nutzungen

Umsetzungsfähige Nutzungsziele müssen den für die verschiedenen Nutzungsarten jeweils absehbaren Marktbedingungen Rechnung tragen. Dies setzt Beurteilungen der Nachfrageentwicklungen auf den verschiedenen Nutzermärkten voraus, auch unter Berücksichtigung entsprechender Akquisitions-

8 Erfahrungen der WfG bei Sanierungsmassnahmen auf der ehemaligen Vulkan-Werft und im Gebiet Airport-Stadt Mitte.

9 Vgl. Histinvest Dr. Klaus Schlottau: Alte Hafenreviere rechts der Weser - Historische Standortuntersuchung. Kurzfassung des vorläufigen Abschlussberichtes unter dem Gesichtspunkt künftiger Nutzungsmöglichkeiten. Im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen. Januar 2000.

möglichkeiten im Rahmen der Vermarktung des Entwicklungsgebietes. Hierzu zählt auch die realistische Beurteilung des Investoren- und Nutzerverhaltens unter den Gesichtspunkten der Zahlungsbereitschaft für Grundstückspreise oder Mieten, der Risikobereitschaft bei Investitionsprojekten sowie der Standortwahl. Entscheidend für die Beurteilung der Marktfähigkeit angestrebter Nutzungen sind jedenfalls die Aussichten für die Gewinnung von Nutzern für die angebotenen Flächen und Gebäude aufgrund der absehbaren regionalen Nachfrage nach Flächen für die entsprechenden Nutzungsarten. Bei einer ausschließlichen Orientierung der Grundstücksvermarktung auf Finanzinvestoren oder Bauunternehmen gelingt es erfahrungsgemäß häufig nicht, die ursprünglich angestrebte Nutzung zu erreichen.

Auslastung von Infrastruktur

Die angestrebten Nutzungen sollen zu einer guten Auslastung der verschiedenen Infrastrukturen des Entwicklungsgebietes führen. Dies gilt für technische Infrastrukturen des Verkehrs, der Hafenwirtschaft und der Ver- und Entsorgung ebenso wie für Wohnfolgeeinrichtungen. Sowohl Über- als auch Unterauslastungen können problematisch werden. Deshalb ist für den Infrastrukturausbau eine zeitliche Staffelung entsprechend der absehbaren Nutzungsentwicklung vorzusehen.

Wertigkeit geplanter Nutzungen

Mit dem Entwicklungskonzept wird ein umfassender Prozess der Aufwertung der Alten Hafenreviere eingeleitet. Dieses Ziel muss sich auch in den Nutzungszielen niederschlagen. Allerdings sind die Wertigkeiten geplanter Nutzungen nur selten anhand eines eindeutigen Kriteriums zu beurteilen. Als Indikatoren kommen beispielsweise die erzielbaren Grundstückspreise, die Flächenproduktivitäten (Wertschöpfung je Flächeneinheit), die Beschäftigungseffekte, der Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung in Betracht. Derartige Kriterien lassen vor allem Wohnnutzungen, Bürodienstleistungen, produktive Aktivitäten des verarbeitenden Gewerbes und Freizeit- und Kulturaktivitäten als zielführend im Sinne des Aufwertungsprozesses erscheinen. Unter dem Aspekt der Bestands- und Arbeitsplatzsicherung ist aber auch Umstrukturierungen und anderen Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit bestehender Betriebe eine hohe Wertigkeit beizumessen. Im Hinblick auf die langfristige Ausrichtung der Entwicklung der Alten Hafenreviere ist bei der Beurteilung der Wertigkeit von aktuell sich bietenden Nutzungen auch zu berücksichtigen, dass diese sich im Zeitablauf wandeln können, so dass abschließende Beurteilungen der Wertigkeit geplanter Nutzungen immer unter dem Vorbehalt ihres zeitlichen Bestandes stehen.

1.2.2 Zusammenfassung der Gutachten und Unternehmensgespräche

Die zur Fundierung des Abwägungsprozesses in Auftrag gegebenen Gutachten stehen der Öffentlichkeit bei den zuständigen Senatsdienststellen zur Einsichtnahme zur Verfügung. Nachstehend werden die wichtigsten Aussagen zusammenfassend dargestellt.

1.2.2.1 Schalltechnisches Gutachten ¹⁰

Die Gutachter haben die Lärmimmissionen im September und Oktober 1999 an 15 ausgewählten Messorten erfasst. Zu den wesentlichen Lärmemittenten, die das Entwicklungsgebiet beschallen (oder aufgrund der planerischen Ausweisung als Hafengebiete beschallen können) zählen neben verschiedenen im Gebiet ansässigen Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes auch die Hafengebiete links der Weser. Ausserdem wird eine erhebliche Belastung durch Verkehrslärm konstatiert.

Für die Beurteilung der Lärmimmissionen stützt sich der Gutachter auf die TA Lärm und die 16. BImSchV. Im Hinblick auf die zur Debatte stehenden Nutzungsoptionen kommt das Gutachten zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Gegen eine „hafentypische“ gewerbliche Nutzung des Plangebietes bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Künftige Planungen sollten jedoch insbesondere an den „Rändern“ der Hafengebiete durch ausreichende Schutzabstände und Gebäudeausrichtungen so gestaltet werden, dass ein typischer flächenbezogener Schalleistungspegel von 45 bis 50 dB(A) nicht überschritten wird. Hierdurch sollen insbesondere auch die an die Hafenreviere angrenzenden Wohngebiete geschützt werden.
- Hinsichtlich möglicher Wohnnutzungen wird ausgeführt, „dass Wohnnutzungen innerhalb des Plangebietes allenfalls dann realisiert werden könnten, wenn deren Schutzanspruch nicht über den eines Mischgebietes hinausgeht. Allerdings ist selbst unter dieser Prämisse eine Überschreitung der für diese Baugebiete maßgeblichen Richtwerte nicht grundsätzlich auszuschließen.“ Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass durch eine Ausnutzung der sog. Eigenabschirmung künftig entstehender Baukörper eine Überlagerung von aus verschiedenen Richtungen einwirkenden Gewerbelärmimmissionen weitgehend vermieden werden kann.
- Zum Schutz möglicher Wohnnutzungen vor Verkehrslärm wird innerhalb des Hafengebietes ein Mindestabstand von 200 m zur nächstgelegenen Haupterschließungsstrasse empfohlen.

¹⁰ Bonk - Maire - Hoppmann Beratende Ingenieure: Schalltechnisches Gutachten zur geplanten Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen. Garbsen, 24. November 1999.

Zusammenfassend wird konstatiert, „dass schutzbedürftige Nutzungen mit dem Schutzanspruch von Mischgebieten allenfalls i. V. mit weitgehenden Regelungen zum baulichen Schallschutz umgesetzt werden können. Eine Einhaltung der für derartige Nutzungen in der Nachtzeit maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte „vor den geöffneten Fenstern“ (vgl. TA Lärm) ist auch unter Ausnutzung der „Eigenabschirmung“ künftiger Baukörper nur in sehr kleinen, allseitig abgeschirmten Zonen/Innenhöfen möglich.

1.2.2.2 Ermittlung von Luftschadstoffbelastungen ¹¹

Die Messungen zur Ermittlung der Luftschadstoffbelastungen bezogen sich auf gasförmige Luftschadstoffe, Schwebstaub und Staubbiederschlag in Anlehnung an die TA Luft. Das Gutachten führt zu der zusammenfassenden Feststellung, „dass die lufthygienische Situation im Hafenrevier derzeit keine Einschränkungen der Planungen im Zusammenhang mit der Umstrukturierung erfordert. Dennoch sollte aber beachtet werden, dass als Folge der Planungen zukünftig wieder verstärkt Luftschadstoffe im Hafenrevier durch Gewerbe, Industrie und vor allem den Verkehr freigesetzt werden.“

1.2.2.3 Ermittlung von Geruchsbelastungen ¹²

Die Ermittlung der Geruchsbelastungen wurde durch Rasterbegehungen für 14 Beurteilungsflächen und vier Einzelpunkte vorgenommen (Karte 6 - Geruchsimmissionen). Die Beurteilung erstreckte sich vor allem auf Gebiete, die zukünftig für Nutzungsänderungen in Betracht kommen. Nicht in die Beurteilung einbezogen wurden die Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens, sowie die Gebiete, die an den Kopf des früheren Überseehafens anschließen bis zur östlichen Grenze des Entwicklungsgebietes sowie der Bereich um den Europahafen. Unter Zugrundelegung der Kriterien der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass fünf der 14 Beurteilungsflächen für eine Gebietsausweisung als Wohn- oder Mischgebiet geeignet sind. Diese liegen allerdings überwiegend auf den zukünftigen Flächen des Großmarktes oder auf dessen östlichem Vorfeld. Von der Ansiedlung des Großmarktes werden zusätzliche Geruchsbelastungen erwartet. Die an die Weser angrenzenden Flächen des zugeschütteten Überseehafens sowie der Bereich am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens sind als Gewerbe- und Industriegebiete geeignet. Auf Flächen, die an die Gewerbebetriebe auf der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens und an den Kopf des früheren Europahafens angrenzen, sind die Geruchsbelastungen so hoch, dass sich nach Aussagen der Gutachter „Personen nicht dauerhaft aufhalten“ sollten. Allerdings weist das Gutachten auch auf das „Irrelevanzkriterium“ der GIRL hin, das „auch bei Überschreiten der Immissionswerte eine Erweiterung bzw. Neuansiedlung von Betrieben zulässt“.

1.2.2.4 Historische Standortuntersuchung ¹³

Die historische Standortuntersuchung dient der Ermittlung von Flächen, bei denen aufgrund früherer Nutzungen der Verdacht einer Bodenkontamination besteht und auf denen somit Nutzungsausschlüsse oder ein hoher Sanierungsaufwand zu erwarten ist. (Karte 7 - Historische Standortuntersuchung Altlastenverdacht - Erstgefährdungsabschätzung für Wohnnutzung). Die Untersuchung weist insbesondere die Fläche des früheren Überseehafens als ohne Einschränkung für eine Wohnnutzung geeignet aus. Für alle anderen Bereiche werden vor einer wohnungswirtschaftlichen Nutzung Prüfungen kleinräumiger Verunreinigungen empfohlen. Unter dieser Voraussetzung kann „ein verhältnismäßig hoher Anteil der Hafenfläche potentiell wohnungswirtschaftlich genutzt werden“. Vor allem Gleis-, Schuppen und ehemalige Gewerbeflächen können nach einer Sanierung prinzipiell einer wohnungswirtschaftlichen Sanierung zugeführt werden. Ehemalige Freilager für Erze, Holz und Kohle sowie Eisenprofilen und Schrott sollten dagegen als Wohnstandorte trotz einer prinzipiellen Sanierungsmöglichkeit ausgespart werden. Als Flächen, die aufgrund der Vorbelastungen einen hohen Sanierungsaufwand erfordern und auch danach für eine Wohnnutzung mutmaßlich ungeeignet sind, hebt das Gutachten das südlich dem Europahafen benachbarte Weserufer hervor, wo bereits im 19. Jahrhundert Mühlen, Eisengießereien, Werften und eine große Raffinerie mit Gasanstalt angesiedelt waren. Insgesamt kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass „gegenwärtig noch keine Teilfläche des Untersuchungsgebietes als mutmaßlich altlastenfrei aus den weiteren Untersuchungen entlassen werden kann“.

1.2.2.5 Marktpotenzial- und Standortanalyse „Gewerbe und Dienstleistungen“ ¹⁴

Die beim BAW Institut für Wirtschaftsforschung in Auftrag gegebene Expertise behandelt die Marktfähigkeit möglicher Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen in den Alten Hafenrevieren unter Berück-

11 TÜV Nord Gruppe: Ermittlung der Luftschadstoffbelastung im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Hafenreviere Bremen. Hannover, 6. Januar 2000.

12 TÜV Nord Umweltschutz: Bericht über die Durchführung von Geruchsbegehungen im Planungsgebiet „Alte Hafenreviere“. Bremen, 14. Dezember 1999

13 Histinvest Dr. Klaus Schlottau: a. a. O.

14 BAW Institut für Wirtschaftsforschung: Expertise „Das Marktpotential für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zur Umstrukturierung der Hafenreviere rechts der Weser in Bremen“. Bremen 1999.

sichtigung des gesamtbremischen und regionalen gewerblichen Flächenangebotes. Die Ausgangslage der Beschäftigungssituation im Entwicklungsgebiet weist die nachstehende Tabelle aus ¹⁵:

Beschäftigte in den Handelshäfen nach Wirtschaftsbereichen 1999

Wirtschaftsbereich	Firmen- beschäftigte	Fremd- kräfte	Beschäftigte insgesamt
Umschlag- und Lagerbetriebe	578	85	663
Speditionen, Verkehrsvermittlung, Bahn	1531	26	1557
Seehafenbetriebe, Schifffahrt	231	0	231
Schiffsausrüstung, Containerreparatur	173	4	177
Verarbeitendes Gewerbe	2198	0	2198
Dienstleistungen	292	1	293
Handel	339	7	346
Öff. Betriebe u. Org. o. Erwerbscharakter	689	0	689
Sonstige Betriebe	257	0	257
Summe	6288	123	6411

Quelle: PLANCO, a. a. O., 1999, S. 8

Nach deutlichen Arbeitsplatzverlusten in den 70er und 80er Jahren - vor allem aufgrund des Strukturwandels in der Seeverkehrswirtschaft unter den Bedingungen zunehmender Containerisierung - hat sich die Gesamtbeschäftigung in den Alten Hafenrevieren in den 90er Jahren bei rund 6.300 stabilisiert, das sind etwa 2 % aller Arbeitsplätze in der Stadt Bremen.

Bei den in den Alten Hafenrevieren tätigen Unternehmen handelt es sich - neben wenigen Großunternehmen der Nahrungs- und Genussmittelindustrie - vor allem um kleine und mittelständische Unternehmen, die sich überwiegend in Familienbesitz befinden. Unternehmen mit Seeumschlag sind um den Holz- und Fabrikenhafen konzentriert, insbesondere auf dessen Nordseite. Die überwiegende Zahl der Unternehmen ist allerdings nicht mehr auf direkten Hafenzugang am Betriebsstandort angewiesen; seewärtige Transporte der Unternehmen in den Alten Hafenrevieren werden vielmehr zunehmend per Lkw-Zwischentransport via Bremerhaven, Hamburg oder andere Hafenplätze abgewickelt.

Für die Entwicklung der Alten Hafenreviere als Unternehmensstandort ist davon auszugehen, dass die Flächennachfrage aus dem Unternehmensbestand alleine auch langfristig das verfügbare Flächenpotenzial in den Alten Hafenrevieren nicht ausfüllen wird. Ob und mit welchen Branchenschwerpunkten sich die Alten Hafenreviere als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort vermarkten lassen, ist allerdings nur im Gesamtzusammenhang der bremischen Gewerbeflächenpolitik zu beurteilen.

Das bremische Gewerbeflächenangebot wird vom Bremer Ausschuss für Wirtschaftsforschung als „... ein relativ breit gefächertes Angebot an Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten in Bremen (beschrieben), das sich einerseits durch eine bessere Verkehrsanbindung (Gewerbepark Hansalinie, Industriepark West) andererseits durch ein attraktiveres städtebauliches Umfeld (Airport Stadt, Technologiepark, Büropark Oberneuland) auszeichnet.“ Erschwerend für die Alten Hafenreviere kommt nach BAW hinzu, dass sich Neuflächen ohnehin leichter vermarkten lassen als Bestandsflächen. Hinsichtlich der Nachfrage nach Standorten für Bürodienstleistungen sei davon auszugehen, dass sich der für Bremen absehbare Büroflächenbedarf in den kommenden 5 bis 8 Jahren durch die Potenziale im Bestand und durch die bekannten Neubauvorhaben abdecken lasse. Eine Entwicklung der Hafenreviere als weiterer bremischer Ansiedlungsschwerpunkt für Gewerbe und Dienstleistungen müsse dementsprechend in zeitlicher Staffelung und kleinräumiger Differenzierung betrieben werden. Insgesamt ergibt sich danach für die gewerbliche Nutzungsentwicklung ein langfristiger Zeithorizont.

Für die zukünftige Zonierung der Nutzungen im Entwicklungsgebiet schlagen die Gutachter folgende Themen vor:

Bestandspflege orientiert an den Entwicklungsabsichten der bestehenden Unternehmen. Zusätzlicher Kajebedarf von Unternehmen mit Seeumschlag sollte vorrangig durch intensivierte Nutzung vorhandener Kaje gedeckt werden. Die vorhandenen wasserseitigen Umschlagsmöglichkeiten sollten gleichzeitig verstärkt in der Unternehmensakquisition herausgestellt werden.

Nahrungs- und Genussmittelverarbeitung: Mit der Betriebsaufnahme des Großmarktes in 2002 wird ein neuer „Ankernutzer“ weitere Kooperationsmöglichkeiten und Ansatzpunkte für Unternehmensansied-

15 PLANCO Consulting GmbH: Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Ortsteils Handelshäfen in Bremen-Stadt. Essen 1999.

lungen im Bereich der Ernährungswirtschaft/Lebensmittellogistik eröffnen. In diesem Umfeld kann sich - auch im Zusammenhang mit einer zukünftigen Nutzung des Speichers XI als Lagerraum sowie als Kultur- und qualifizierter Einzelhandelsstandort - ein kleinteiliger Lebensmittelbereich entfalten, der die eher größeren Unternehmenseinheiten im Bereich Europahafen ergänzt.

Exportorientierte Neuansiedlungen: Dieses für den Aussenhandelsstandort Bremen generell bedeutsame Thema kann in den Alten Hafenrevieren vor allem durch Neuansiedlungen entsprechender Dienstleistungsunternehmen an attraktiven Standorten entwickelt werden.

Freizeitnutzungen: Verschiedene, über das Gebiet verteilte Freizeitprojekte können dem Gebiet notwendige Belebungsimpulse vermitteln. Das Gebiet verfügt über landschaftlich attraktive Positionen und Wasserlinien, für die jeweils eigene Nutzungsüberlegungen angestellt werden können.

Bürodienstleistungen: Unter Berücksichtigung alternativer Standortangebote und Planungen in Bremen wird für die Hafenreviere langfristig ein Büroflächenangebot von 100.000 m² für marktgängig gehalten. Voraussetzung für jegliche Neuentwicklung seien allerdings eine städtebauliche Aufwertung und Neuordnung der Erschließung.

Für alle Maßnahmen zur Entwicklung der Hafenreviere als wettbewerbsfähiger Gewerbestandort gilt nach BAW, dass diese „nicht zuletzt im Interesse der benachbarten Stadtteile und der gesamten Stadt mit einer schrittweisen städtebaulichen Aufwertung verbunden sein sollte(n)“.

1.2.2.6 Entwicklungsabsichten der Unternehmen

Ergänzend zu den gutachterlichen Arbeiten wurden von der Operativen Ebene zur Beurteilung der zukünftigen Nachfrage nach gewerblichen Flächen aus dem Unternehmensbestand mit zahlreichen Unternehmen deren Entwicklungsabsichten im persönlichen Gespräch erörtert. Die Vielfalt der Vorhaben, Wünsche und Entwicklungsabsichten sind nachfolgend zusammengefasst.

Bildung von Kooperationen, Netzwerken, Standortpools

Derartige Überlegungen werden bei einer Reihe von Unternehmen der Holzwirtschaft, der Nahrungsmittelverarbeitung und der Logistik angestellt und stellen vielfach eine Weiterentwicklung bereits bestehender Kooperationsbeziehungen zwischen Unternehmen im Gebiet dar. Sie konkretisieren sich verschiedentlich in Wünschen nach Grundstücksneuordnungen und Verlagerungen, vor allem auf der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens.

Konzentration und Neuordnung von Aktivitäten

Einige Unternehmen mit mehreren, über verschiedene Standorte verteilte Betriebsstätten streben eine räumliche Konzentration und Neuordnung ihrer Geschäftstätigkeit in den Alten Hafenrevieren an.

Erweiterungen der Geschäftstätigkeit

Verschiedene Unternehmen können beabsichtigte Erweiterungen ihrer Geschäftstätigkeit auf ihren heutigen Grundstücken nicht realisieren. Die Wünsche richten sich überwiegend auf eine Erweiterung ihrer Grundstücke, weniger auf neue Standorte.

Verstärkung bzw. Neuordnung des Seeumschlags

Vor allem am Holz- und Fabrikenhafen sind eine Reihe von Unternehmen nach wie vor auf leistungsfähige Hafenanlagen angewiesen. Bestimmte Entwicklungsabsichten einzelner Unternehmen sind auch mit der Forderung nach einer neuen Querkaje am Wendebecken verbunden. Dem stehen teilweise untergenutzte Kajenanlagen gegenüber.

Ansiedlung von Freizeit- und Kulturaktivitäten

Für den Weserbahnhof II und den Speicher XI bestehen Vorstellungen für eine künftige - zumindest partielle - kulturelle Nutzung. Weitere Überlegungen zu Sport- und Freizeitnutzungen an geeigneten Standorten sind bisher noch nicht weiter konkretisiert.

Grundstücksarrondierungen

Neben den bereits erwähnten Entwicklungsabsichten spricht auch der gegenwärtig unbefriedigende Zuschnitt vieler Grundstücke im Einzugsbereich der Lloydstrasse und auf der Südseite des Europahafens für eine Arrondierung. Im Bereich der Lloydstrasse sind solche Arrondierungen Voraussetzung für eine von verschiedenen Grundstückseigentümern verfolgte Aufwertung des Bereichs durch tertiäre Nutzungen.

Umnutzungen von Gebäuden

Vor allem die Speichergebäude an der Hafenrandstraße und an der Cuxhavener Straße waren schon in der Vergangenheit Gegenstand von Umnutzungen. Entsprechende Überlegungen werden für weitere Speichergebäude angestellt. Für den historischen Speicher XI liegt ein Nutzungs- und Betriebskonzept für eine gemischte Nutzung als Lager, für den Einzelhandel und als Kulturstandort vor.

Aus den Unternehmensgesprächen sind außerdem folgende Schlüsse zu ziehen:

- Alle Unternehmen sind grundsätzlich an einer Aufrechterhaltung ihres gegenwärtigen Standortes interessiert.
- Für mehrere Unternehmen ist die Sicherung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten am bestehenden Standort Voraussetzung für ihren Verbleib in Bremen.
- Bei den meisten Unternehmen bestehen Vorstellungen zur weiteren unternehmerischen Entwicklung, für deren Realisierung allerdings Klarheit über die zukünftige Entwicklung der Hafenreviere gefordert wird.
- Insbesondere mögliche Wohnnutzungen in den Alten Hafenrevieren lehnen die bestehenden Unternehmen ab; jegliche gewerbliche Entwicklung wird hingegen als unproblematisch betrachtet.
- Sinnvollen Grundstückneuordnungen stehen die Unternehmen in der Regeln aufgeschlossen gegenüber; verschiedentlich werden konkrete Wünsche und Planungen verfolgt.
- Das Bewusstsein für die Notwendigkeit einer Umstrukturierung und städtebaulichen Aufwertung der Alten Hafenreviere ist weit verbreitet; die Unternehmen sind interessiert, die eigenen Standorte zu attraktiven Unternehmensadressen zu entwickeln.

1.2.2.7 Marktpotenzial- und Standortanalyse „Wohnen“

Die Frage der Eignung des Entwicklungsgebietes „Alte Hafenreviere“ für die Nutzungsoption Wohnen wurde von dem beauftragten Gutachter ¹⁶ unter Standort- und Marktgesichtspunkten geprüft. Grundsätzlich bescheinigen die Gutachter den Alten Hafenrevieren aufgrund ihrer Lage innerhalb der Stadt (Nähe zur Innenstadt, Lage am Wasser) gute Entwicklungsmöglichkeiten. Unter der Prämisse des Bestandsschutzes und der Sicherung von Entwicklungsmöglichkeiten für das bestehende Gewerbe werden für eine Wohnbebauung Standorte in den stadtnahen Teilflächen 1 und 3 sowie in der Teilfläche 12 (früheres Überseehafengebiet) als bedingt möglich angesehen. Die restlichen Flächen können kurz- bis mittelfristig nicht für den Wohnungsbau entwickelt werden, vor allem aufgrund vorhandener, z. T. stark störender gewerblicher Nutzungen, starken Verkehrsbelastungen und mäßigen bis schlechten Erschließungsmöglichkeiten.

Rein rechnerisch können nach Auffassung der Gutachter in den Alten Hafenrevieren 500 bis 700 Wohnungen (TF 1 und 3) bzw. 1.800 bis 2.400 Wohnungen (TF 12) errichtet werden. Für ein solches Angebot sei über einen Zeitraum von zehn Jahren in Bremen ein ausreichendes Nachfragepotential vorhanden.

Unter der Prämisse des Bestandsschutzes und der Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten der ortsansässigen Unternehmen sehen die Gutachter allerdings aufgrund der weiteren Flächenbeschränkungen und des Fortbestehens der verkehrlichen Belastungen Wohnungsbau lediglich als „eine Restgröße und letztlich nicht zu verwirklichen“.

Um das ermittelte potenzielle Wohnungsangebot auf dem Gelände des zugeschütteten Überseehafens tatsächlich zu realisieren, wären deshalb nach GEWOS grundsätzlich neue Voraussetzungen zu schaffen:

- Die verkehrliche Erschließung der TF 12 müsste wesentlich verbessert werden, vor allem durch den Bau einer Brücke zwischen TF 12 und der Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens.
- Umfangreiche verkehrliche Neuordnungen müssten vor allem im Bereich der Lloydstrasse für eine Reduktion des Schwerlastverkehrs sorgen.

Auch unter den Aspekten einer angemessenen sozialen Mindestversorgung ist in den Alten Hafenrevieren kein eigenständiges neues Stadtquartier zu entwickeln. „Für private Nahversorgungseinrichtungen (z. B. Supermarkt) reicht (auf der TF 12) das einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotenzial nicht aus. Zudem führt das relativ geringe Bevölkerungspotenzial in Verbindung mit der zu erwartenden haushaltsstrukturellen Zusammensetzung der Bewohner zu einem geringen Bedarf an sozialen Infrastruktureinrichtungen (Kita, Grundschule). Die notwendige Mindestnachfrage nach Plätzen in Kitas bzw. Grundschulen kann durch das künftige Bevölkerungspotenzial nur schwer bzw. nicht gedeckt werden.“ „... Für die Entwicklung eines eigenständigen Stadtquartiers sind die zur Verfügung stehenden Flächen nicht ausreichend.“ (Gewos, Kurzfassung S. VI)

Als Gesamtfazit kommt das Gutachten zu folgender Bewertung: „Langfristig gesehen besitzen die Alten Hafenreviere eine gute Eignung für Wohnnutzung. Dies gilt insbesondere für die Bereiche entlang der Weser bzw. der Hafenbecken ... Voraussetzung hierfür wäre allerdings die Verlagerung aller belastenden Industrie- und Gewerbebetriebe aus den Alten Hafenrevieren. Dazu gehören auch der Großmarkt, der einen der zentralen Standorte im Gesamtgebiet einnimmt, sowie die umliegenden Unternehmen (Frischezentrum, Hameico etc.).“ (S. 53)

¹⁶ Gewos: Bremen Alte Hafenreviere - Marktpotential Wohnen. Fachgutachten. Hamburg/Berlin, Februar 2000.

1.2.3 Abwägung von Nutzungsoptionen

Aus den gutachterlichen Ergebnissen und den Unternehmensgesprächen ergeben sich für die verschiedenen Nutzungsoptionen unter Berücksichtigung der unter 1.2.1 dargelegten Abwägungskriterien die nachfolgenden Schlussfolgerungen :

Nutzungsoption Verarbeitendes Gewerbe

Das verarbeitende Gewerbe ist derzeit mit rd. 2.400 Beschäftigten in den Alten Hafenrevieren vertreten. Im Verhältnis zu bestehenden Nutzungen in den Hafenrevieren dürften in der Regel weder bei Betriebsweiterungen noch bei Neuansiedlungen Schwierigkeiten bestehen. In den Randlagen der Hafenreviere müssen allerdings die Einwirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete beachtet werden. Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes weisen die geringste Schutzbedürftigkeit hinsichtlich Immissionen und Altlasten auf, umgekehrt sind Verarbeitungsaktivitäten oft selbst mit Emissionen verbunden. Relativ gering ist in der Regel der Beitrag zur städtebaulichen Qualität, umgekehrt sind entsprechende Anforderungen an den Standort vergleichsweise untergeordnet. Aufgrund der bestehenden innerbremischen und regionalen Standortkonkurrenz werden sich die Ansiedlungsprozesse über einen langen Zeitraum verteilen. Das Verarbeitende Gewerbe hat in der Regel keine herausragenden Anforderungen an die Infrastruktur, im Vordergrund stehen die Verkehrserschließung und die technische Infrastruktur. Je nach Produktionszweig kann das Verarbeitende Gewerbe eine mittlere bis überdurchschnittliche Wertigkeit der Grundstücksnutzung (Flächenproduktivität) aufweisen; durch kontinuierliche Umstrukturierungen und Produktivitätssteigerungen kann auch das bestehende verarbeitende Gewerbe einen Beitrag zur Aufwertung der Hafenreviere leisten.

Im Ergebnis stellt das verarbeitende Gewerbe für weite Bereiche der Alten Hafenreviere eine auch zukünftig bedeutende Nutzungsoption dar. Aus Gründen der Marktfähigkeit sollten sich die Nutzungen auf die vom BAW empfohlenen Schwerpunkte und Ergänzungen bestehender Strukturen konzentrieren.

Nutzungsoption Hafenwirtschaft, Lagerei, Logistik

In diesem Wirtschaftszweig sind derzeit rund 2.700 Beschäftigte in den Alten Hafenrevieren tätig. Erweiterungen oder Neuansiedlungen können wegen des hohen Flächenbedarfs und des zusätzlichen Verkehrsaufkommens Konflikte mit bestehenden Nutzungen aufwerfen. Dies gilt ebenso für benachbarte gewerbliche Nutzer in den Hafenrevieren wie auch für die an die äußeren Erschließungswege angrenzenden Ortsteile. Die Sensibilität gegenüber Immissionen und Altlasten ist gering, allerdings können Betriebe dieses Wirtschaftsbereichs selbst Verursacher von Emissionen sein. Der Beitrag zur städtebaulichen Qualität ist in der Regel eher negativ zu beurteilen, umgekehrt weisen die Unternehmen dieser Branche selbst keine hohen Anforderungen in dieser Hinsicht auf. Als Standort für entsprechende Aktivitäten müssen sich die Hafenreviere gegen Konkurrenzstandorte auf der rechten und linken Weserseite und in Autobahnnähe behaupten. Die Marktfähigkeit neuer hafenwirtschaftlicher Nutzungen im Sinne von Umschlagsleistungen für Dritte muss negativ beurteilt werden, in Verbindung mit Verarbeitungsaktivitäten können erweiterte Hafennutzungen dagegen wirtschaftlich tragfähig sein. Von Lagerei- und Logistikunternehmen werden die Hafenreviere als Standort generell positiv bewertet, so dass derartige Nutzungen an diesem Standort auch zukünftig marktfähig sein dürften. Allerdings ist die Wertigkeit derartiger Nutzungen aufgrund des hohen Flächenbedarfs je Arbeitsplatz und des Niveaus der erzielbaren Grundstückspreise als eher gering zu beurteilen. Aus übergeordneter strukturpolitischer Sicht hat jedoch auch dieser Wirtschaftsbereich im Gesamtzusammenhang der bremischen Wirtschaftsstruktur einen wichtigen Stellenwert. Hinsichtlich der Infrastruktur ist für den Komplex Lagerei und Logistik die innere und äußere Verkehrserschließung von erstrangiger Bedeutung. Für hafenwirtschaftliche Funktionen kommen die entsprechende Hafeninfra- und -suprastruktur hinzu.

Insgesamt werden alleine schon aufgrund des Bestandsschutzes Hafenwirtschaft, Lagerei und Logistik in den Alten Hafenrevieren einen hohen Stellenwert haben. Zukünftig sollten derartige Nutzungen jedoch verstärkt unter dem Gesichtspunkt ihrer Verträglichkeit mit anderen Nutzungen überprüft werden. Dies gilt sowohl hinsichtlich einer Bündelung von Verkehrsströmen als auch hinsichtlich einer möglichst konfliktarmen Standortverteilung, d. h. Konzentration auf bestimmte Teilgebiete.

Nutzungsoption Bürodienstleistungen

Etwa 1.000 Beschäftigte sind derzeit in den Alten Hafenrevieren in Bürodienstleistungen tätig. In der Regel wirft die Nachbarschaft mit bestehenden gewerblichen Nutzungen keine größeren Probleme auf. Allerdings gelten für Dienstleistungsstandorte in Mischgebieten teilweise höhere Immissionsanforderungen; die von Bürodienstleistungen selbst ausgehenden Emissionen sind vernachlässigbar. Altlasten können sich für Bürostandorte als problematische Vorbelastung darstellen. Bürogebäude können in Verbindung mit entsprechenden Umfeldgestaltungen hohe Beiträge zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität leisten; umgekehrt artikulieren Unternehmen der Dienstleistungsbranche besonders hohe Anforderungen an ein attraktives städtebauliches Umfeld. Als Bürostandort müssen sich die Hafenreviere gegen etablierte und anerkannte Konkurrenzstandorte, vor allem in der Innenstadt, in Oberneuland, am

Flughafen, im Technologiepark sowie den geplanten Promotionpark durchsetzen. Der aktuelle Leerstand an Büroflächen im Umfang von 87.000 m² liegt zwar durchaus in der Größenordnung vergleichbarer Städte, lässt aber auf mittlere Sicht keinen generellen Angebotsengpass erkennen. Da die Dienstleistungsbranche den wichtigsten Wachstumsbereich der bremischen Wirtschaft darstellt, werden sich Büronutzungen in den stadtnah gelegenen Alten Hafenrevieren jedoch in der Regel als marktfähig erweisen. Dies zeigen bereits die bisherigen Vermietungsschwerpunkte in der erweiterten Innenstadt (29 % der Neuvermietungen). Die Anforderungen an die Infrastruktur beziehen sich vor allem auf eine gute Erreichbarkeit, Anschluss an alle geschäftlich bedeutsamen Kommunikationsnetze, Angebote der gastronomischen Nahversorgung und auf das Umfeld des öffentlichen Raumes. Bürodienstleistungen ist eine hohe Wertigkeit der Flächennutzung beizumessen, die Flächenproduktivität ist in der Regel hoch, ebenso die erzielbaren Grundstückspreise und Mieten. Auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht leisten Bürodienstleistungen wesentliche Beiträge zur Umstrukturierung der bremischen Wirtschaft.

Insgesamt stellen Bürodienstleistungen eine mit Priorität zu verfolgende Nutzungsoption im Zuge der Aufwertung und Durchmischung der Alten Hafenreviere dar.

Nutzungsoption Freizeit und Kultur

Freizeit- und Kulturnutzungen können zu einer Attraktivitätssteigerung und Belebung der Alten Hafenreviere beitragen. Die Eignung der Hafenreviere für derartige Nutzungen ergibt sich einerseits aus den landschaftlichen Reizen der langgestreckten Wasser- und Hafenkanten, aus dem städtebaulichen Reiz einiger historischer Gebäude, aus dem teilweise noch spürbaren Hafenflair und dem Interesse, das von Kulturbetrieben und Künstlern an unkonventionellen Aufführungs- und Ausstellungsorten, z. B. in großen Hallen und Speichern, gezeigt wird. Allerdings können für diese Nutzungsoption, ob für private oder öffentliche Einrichtungen, kaum generelle Schlussfolgerungen hinsichtlich ihrer Eignung für die Hafenreviere gezogen werden. So kann ihre Verträglichkeit mit bestehenden Nutzungen nur im Einzelfall geprüft werden. Soweit Kultureinrichtungen zu einer Wiederbelebung brachliegender Bausubstanz oder Flächen führen, können sie einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität leisten. Fragen nach Konkurrenzstandorten werden von den Kulturbetrieben in der Regel intensiv geprüft. Generell gilt die Kultur- und Freizeitbranche jedoch als Wachstumsbereich, sodass von Seiten der Marktfähigkeit entsprechender Nutzungen vieles für eine Aktivierung dieses Potenzials für geeignete Standorte in den Hafenrevieren spricht. Die infrastrukturellen Anforderungen bestehen vor allem in einer guten Erreichbarkeit für das Publikum. Die Wertigkeit von Kultur- und Freizeitnutzungen im Sinne der übergreifenden Leitlinie der Aufwertung des Gebietes ergibt sich eher indirekt durch die Belebungsimpulse und die damit möglicherweise auftretenden Steigerungen der Grundstückspreise. Die Wertigkeit, die sich aus der Öffnung des Gebietes für nicht-kommerzielle Freizeitnutzungen entlang den Wasserkannten ergibt, ist als qualitativer Faktor ebenso zu berücksichtigen. Insgesamt sollten Kultur- und Freizeitnutzungen an geeigneten Standorten - d. h. in der Regel nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zu emittierenden Betrieben - als Chancen zur Aufwertung, Öffnung und Durchmischung der Hafenreviere begriffen werden.

Nutzungsoption Wohnen

Aus quantitativer Sicht haben die wohnungswirtschaftlichen Gutachter die mittel- bis langfristige Marktfähigkeit des von ihnen für die Hafenreviere ermittelten Wohnungspotenzials bestätigt. Problematisch sind dagegen die infrastrukturellen Bedingungen, vor allem auf der Fläche des früheren Überseehafens: Das ermittelte Potenzial reicht nicht aus, um auf dieser Fläche ein eigenständiges Quartier mit den notwendigen Einrichtungen der sozialen und schulischen Grundversorgung zu entwickeln. Auf der Grundlage der hierzu vorliegenden Schätzungen des Gutachters Gewos (s. Kap. 1.2.2.7) hat die Operative Ebene eigene Berechnungen unter Berücksichtigung der im Zuge der Planungen konkretisierten Flächenverfügbarkeiten vorgenommen. Danach steht für Wohnnutzungen auf dem Gelände des früheren Überseehafens Bruttobauland in einem Umfang 15,6 ha zur Verfügung. Dieser Wert berücksichtigt die Erweiterungsabsichten der Unternehmen an der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens, notwendige Pufferflächen zwischen einem Wohngebiet und dem Großmarkt sowie die Anlage von Grünflächen. Flächen am Wendebecken bleiben für Freizeitnutzungen zunächst ebenfalls aus den Berechnungen ausgeklammert. Unter diesen Voraussetzungen errechnet sich für die Fläche des früheren Überseehafens ein maximales Potenzial von 1.382 Wohneinheiten; zieht man die Flächen am Wendebecken in die Betrachtung mit ein, so ergibt sich ein maximales Potenzial von 1.560 Wohnungen. Dieses Potenzial würde durch eine Ansiedlung eines Fruchthandels am Westrand des Großmarktes weiter eingeschränkt. Geht man von 1.382 Wohneinheiten aus, so führt dies zu einer Bevölkerung von 2.488 Einwohnern mit 70 Kindern im Kita-Alter und 92 Kindern im Grundschulalter. Eine Kindertagesstätte ist jedoch erst mit 80 Kindern, eine Grundschule erst mit 200 Schülern funktionsfähig.

Im Bereich der technischen Infrastruktur ist die verkehrliche Erschließung des früheren Überseehafengebietes - auch nach der Beurteilung durch Vertreter der bremischen Wohnungswirtschaft - für eine Wohnnutzung unzureichend. Die nach Ansicht der Gutachter für eine Entwicklung als Wohngebiet erforderliche Brückenerschließung über den Holz- und Fabrikenhafen - die von Vertretern der Wohnungs-

wirtschaft geteilt wird - wäre mit unvertretbar hohen Kosten und mit Beeinträchtigungen der Betriebe auf der Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens verbunden.

Vorteilhafter als auf dem früheren Überseehafengelände sind die Versorgungsbedingungen für eine Wohnnutzung in den stadtnah am östlichen Rand der Hafenreviere gelegenen Arealen und im Bereich des zukünftigen Überseetors/Heimatviertel, wo eine Grundversorgung aus den benachbarten Stadtteilen hergestellt und die Verkehrsbelastung in Grenzen gehalten werden kann.

Wegen ihrer hohen Wertigkeit (Grundstückspreise, Beitrag zur Stabilisierung der bremischen Bevölkerungsbilanz) sollten Wohnnutzungen trotz der ungünstigen Ausgangsbedingungen zukünftig an geeigneten Standorten möglich sein. Solche Standorte sind in erster Linie im östlichen Teil des Entwicklungsgebietes zu finden; längerfristig können sich auch in anderen Teilgebieten im Gefolge der Entwicklung von Bürostandorten - z. B. entlang der Wasserkanten - Situationen ergeben, die Wohnnutzungen ermöglichen.

Gegenüber den heute in den Alten Hafenrevieren bestehenden Nutzungen stehen Wohnnutzungen in deutlichem Kontrast. Von Seiten der ortsansässigen Betriebe werden sie überwiegend kritisch betrachtet. Mit der Ansiedlung des Großmarktes ergeben sich für die freien Flächen auf dem früheren Überseehafen weitere Einschränkungen. Für die angrenzenden Ortsteile - einschließlich dem Heimatviertel - dagegen könnte die Ausweisung von Wohnstandorten in den Hafenrevieren interessante Entwicklungs- und Erweiterungsperspektiven eröffnen. Dabei lassen allerdings die Immissionsbedingungen und Altlastensituation erwarten, dass die Wohnqualität - auch bei entsprechenden passiven Schutzvorkehrungen - in den meisten Teilgebieten der Hafenreviere erheblich beeinträchtigt wäre. Zweifellos könnte die Entwicklung von Wohnstandorten einen erheblichen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung leisten; umgekehrt stellen Wohnquartiere selbst die höchsten Anforderungen an ein attraktives Umfeld und eine gute, sichere Erschließung. Solche Voraussetzungen sind auf jeden Fall vor der Fertigstellung neuer Wohnungsangebote in den Hafenrevieren herzustellen, sodass Wohnungsprojekte keinesfalls als Initialzündung für die Umstrukturierung der Hafenreviere in Betracht kommen. Generell können Wohnungssuchende in Bremen aus einem breiten und - im Bundesvergleich - preisgünstigen Wohnungsangebot auswählen, so dass Wohnungsangebote in den Hafenrevieren sich gegenüber einem vielfältigen Konkurrenzangebot durchsetzen müssen.

1.2.4 Schlussfolgerungen für das Entwicklungskonzept

Als Gesamtergebnis dieses Abwägungsprozesses sieht die Entwicklungskonzeption die größten Chancen für eine schrittweise Aufwertung des Gebietes in der Entwicklung der Hafenreviere zu einer attraktiven Adresse für möglichst wertschöpfungsintensive unternehmerische Aktivitäten. Diese sollen in erster Linie aus dem vorhandenen Unternehmensbestand, zunehmend aber auch durch die Ansiedlung neuer Unternehmen - vor allem aus dem Dienstleistungsbereich - entwickelt werden. Ansatzpunkte für eine gezielte Akquisition neuer Ansiedlungen bieten sich u. a. mit der Inbetriebnahme des Großmarkts in 2002.

Mit der vorgesehenen rechtlichen und physischen Aufhebung des Zollausschlussgebietes rechts der Weser sowie der sukzessiven Anpassung der Bauleitplanung an neue Entwicklungsziele können sich Entwicklungsimpulse von außen und Umstrukturierungsprozesse in den Hafenrevieren zukünftig ungehinderter entfalten. Die Entwicklungskonzeption soll in diesem Sinn die Voraussetzungen für mehr marktwirtschaftliche Dynamik herstellen und den Unternehmen erweiterte Möglichkeiten zur Realisierung ihrer Ziele erschließen.

Nach der weitgehenden Belegung der Gewerbegebiete Airport Stadt und Technologiepark haben die Alten Hafenreviere aufgrund ihrer Lagequalitäten durchaus das Potenzial eines weiteren hochwertigen, innenstadtnahen Gewerbe- und Dienstleistungsareals mit zunehmenden Anteilen von Bürodienstleistungen. Um dieses langfristige Ziel zu erreichen, werden in der ersten Phase der Umsetzung der Entwicklungskonzeption mit besonderem Vorrang die Neuordnung der Verkehrserschließung sowie die städtebaulichen Aufwertungsmaßnahmen in Angriff genommen. Dies ist auch Voraussetzung für die Akzeptanz der Hafenreviere als wohnortnaher Arbeitsort für die Bevölkerung in den nahe gelegenen bremischen Ortsteilen. Voraussetzungen für eine schrittweise Durchmischung der vorherrschenden gewerblichen Nutzung mit Wohnungsbau sollen in erster Linie im weserorientierten Bereich der TF 1 geschaffen werden. Zu prüfen sind darüber hinaus Möglichkeiten der Wohnnutzung zwischen dem zukünftigen Überseetor und dem Heimatviertel. Längerfristig können sich weitere Optionen für Wohnnutzungen im Zusammenhang mit neuen Bürostandorten ergeben. Jedes Wohnungsbauprojekt in den Alten Hafenrevieren wird sich allerdings mit den Problemen der Nachbarschaft zu gewerblich genutzten Bereichen und den aus den bestehenden Nutzungen sich ergebenden Bedingungen auseinanderzusetzen müssen.

2. Rahmenplan und Nutzungsziele

2.1 Grundsätze der Entwicklung

Vor dem Hintergrund der dargestellten Ziele, Planungsgrundlagen, Umweltaspekte und Marktbedingungen sind die folgenden Grundsätze maßgebliche Orientierungspunkte für die weitere Entwicklung der Alten Hafenreviere:

Beitrag zur bremischen Stadtentwicklung und zum Sanierungsprogramm:

Aufwertung durch Umstrukturierung

Die Entwicklungskonzeption wird einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung der Ziele der bremischen Stadtentwicklung und des Sanierungsprogramms leisten. Standortqualitäten wie die Nähe zur Innenstadt, die Nachbarschaft zu den Stadtteilen Walle und Gröpelingen sowie die Wasserkanten des Gebietes werden als Potenzial für eine Umstrukturierung des Gebietes genutzt. Die wirtschaftliche Stabilisierung des Gebietes entlastet die bremische Arbeitsmarktbilanz und stärkt die ökonomischen Eigenkräfte und die Finanzkraft des Landes. Die Ansiedlung unternehmensorientierter Dienstleistungen sowie von Kultur- und Freizeitattraktionen an geeigneten Standorten ergänzt um Wohnungsangebote auf geeigneten Flächen verstärken den langfristig angelegten Prozess der Aufwertung der Alten Hafenreviere.

Bestandsschutz und Entwicklungsmöglichkeiten für die ortsansässigen Unternehmen:

Förderung unternehmerischer Dynamik und Anpassung

Die ortsansässigen Unternehmen mit ihren Entwicklungsabsichten in den Alten Hafenrevieren stellen das bedeutendste Potenzial für die Entwicklung und Aufwertung des Gebietes dar. Die Entwicklungskonzeption fördert unternehmerische Dynamik und Anpassung: durch die Schaffung von Möglichkeiten der Grundstücksneuordnung und -erweiterung, durch eine deutlich verbesserte Verkehrserschließung, durch die Beachtung notwendiger Abstände zu sensiblen Nutzungen und durch die Unterstützung von Kooperationen, strategischen Anpassungen und Verbesserungen des äusseren Erscheinungsbildes.

Neue marktfähige Nutzungen:

Die Entwicklungskonzeption setzt Marktkräfte frei

Die Entwicklungskonzeption soll Marktkräfte freisetzen und Chancen für eine breite Palette neuer Nutzungen eröffnen. Ergänzungen der bestehenden Unternehmensstruktur sind ebenso willkommen wie neue Aktivitäten im Produktions- und Dienstleistungssektor, im Freizeit- und Kulturbereich. Auch für Wohnungsinvestoren werden stadtnahe Standortangebote erschlossen. Für eine breite Palette möglicher Nutzungen werden somit interessante Standorte ausgewiesen; das erhebliche Flächenangebot gewährleistet noch auf lange Sicht attraktive Konditionen für Investoren und Mieter. Die Vermarktung der Flächen erfolgt - soweit sie von bremischen Institutionen betrieben wird - nach den Kriterien der Marktfähigkeit und der Standorteignung der jeweiligen Nutzungen.

Städtebauliche Ordnung:

Rahmenplan setzt Leitlinien für städtebauliche Qualität

Mit dem städtebaulichen Rahmenplan setzt die Entwicklungskonzeption den Rahmen für eine geordnete Nutzung des großen Areals der Alten Hafenreviere. Erschließungssysteme und innere Zonierung des Gebietes, bauliche Gestaltung und die Einbeziehung vorhandener Bausubstanz greifen die Standortqualitäten des Raumes auf und positionieren die Alten Hafenreviere als zukünftiges Entwicklungsgebiet für die Stadt, ihre Bürger und ihre Unternehmen. Die Strukturvorgaben des Rahmenplans sind die Leitlinien für die städtebauliche Qualität der Alten Hafenreviere.

Äußere und innere Erschließung:

Robuste Systeme bündeln Verkehrsströme

Das Erschließungskonzept setzt robuste Orientierungslinien für die zukünftige Position der Alten Hafenreviere im stadtbremischen Gefüge und für die innere Entwicklung des Gebietes. Zentrale Eckpunkte der äußeren Erschließung sind eine neue direkte Verbindung zur Innenstadt, drei Haupt-Erschließungstrassen von der Hafenrandstrasse, leistungsfähige Anbindungen an das überregionale Verkehrsnetz sowie der weitestmögliche Schutz der Bevölkerung in den angrenzenden Wohngebieten. Das innere Erschließungssystem bündelt die auch zukünftig erheblichen Verkehrsströme in und aus den Alten Hafenrevieren und schafft Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer. Geeignete Standorte für Bürodienstleistungen und Wohnnutzungen sollen vom Schwerlastverkehr möglichst wenig berührt werden. Die Gleiserschließung kann deutlich reduziert werden, die öffentliche Verkehrsnachfrage kann zunächst mit Bussen abgedeckt werden.

Aufwertung des öffentlichen Raumes:

Straßen, Plätze, Wasserkanten und Freiräume als Visitenkarten

Der öffentliche Raum der Straßen, Plätze, Wasserkanten und Freiräume prägt das Erscheinungsbild der Alten Hafenreviere und ist in gleichem Masse bestimmend für die Attraktivität des Gebietes für Investoren wie auch für die Nutzer zukünftiger Erholungs- und Kulturangebote. Die Weiterführung der Weser-Uferpromenade in die Alten Hafenreviere, die Neugestaltung ungenutzter Kajenflächen und die Begrü-

nung von Straßenzügen, Plätzen und Freiräumen schafft Standortqualitäten, die von Dienstleistern, Gastronomiebetrieben und Freizeiteinrichtungen geschätzt werden. Beschäftigte ortsansässiger Unternehmen und Besucher sollen sich zukünftig in einem gepflegten und sicheren öffentlichen Umfeld bewegen.

Öffnung und Zugänglichkeit:

Neue Erlebnisräume und neue Chancen in einem betriebsamen Umfeld

Ein Gebiet, das in der Vergangenheit durch Zollzaun, Verkehrsadern und Wasserflächen von den angrenzenden Stadtteilen abgetrennt war, wird mit der Entwicklungskonzeption für jedermann zugänglich gemacht. Aus der Innenstadt und aus den nördlich angrenzenden Stadtteilen kommend sollen dem zukünftigen Besucher neue Möglichkeiten der Bewegung und Erfahrung in einem betriebsamen Umfeld von Produktion und Handel, Umschlag, Lagerei und Distribution geboten werden. Die Öffnung des Gebietes ist aber auch eine nachdrückliche Einladung an innovative Unternehmen, die vielfältigen unternehmerischen Chancen an einem Standort im wirtschaftlichen Aufwind zu nutzen.

Planungssicherheit:

Entwicklungskonzeption schafft Klarheit über Ziele und Verantwortlichkeiten

Die Entwicklungskonzeption stellt Planungssicherheit für die ortsansässige Wirtschaft ebenso wie für neue Ansiedlungsinteressenten her. Im Vorfeld der verbindlichen Bauleitplanung steckt die Entwicklungskonzeption mit dem städtebaulichen Rahmenplan den baulichen Gestaltungsspielraum ab und weist Nutzungsziele aus, die Bestandsinteressen sichern, gleichrangig aber Neuentwicklungen, Umstrukturierung und Aufwertung fördern. Für Investoren und interessierte Bürger liegt damit ein verlässlicher Bezugsrahmen vor. Private Grundstücksverhandlungen und Investitionsentscheidungen, aber auch die weitere Konkretisierung der Entwicklungskonzeption in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung können sich an klaren Zielaussagen orientieren.

2.2 Städtebaulicher Rahmenplan

2.2.1 Gesamtstädtische Einbindung

Mit der Entwicklungskonzeption sollen die Alten Hafenreviere verstärkt in den Stadtraum integriert werden. Entsprechend der von der Bremer Stadtentwicklungspolitik verfolgten „Hinwendung zum Fluss“ werden Weserufer und Häfen Bestandteil der Stadtentwicklung.

Bessere stadträumliche und verkehrstechnische Verbindungen werden zu den benachbarten Stadtteilen Gröpelingen und Walle und insbesondere zur Bremer Innenstadt geschaffen. Die Anbindung erfolgt durch direkte Führung der Straßen in die verschiedenen Stadtteile. Dazu werden bestehende Barrieren soweit wie möglich aufgehoben:

- funktionslose Bahndämme werden zurückgebaut, das Zollfreigebiet wird aufgehoben, so dass der Zollzaun demontiert werden kann,
- die Zahl der Hafenbahngleise wird reduziert und
- eine Unterquerung der Oldenburger Bahn und der Zufahrt zur Stephanikirchenbrücke wird eine direkte Verbindung der Alten Hafenreviere mit der Straße Am Wall und damit zur Innenstadt herstellen.

2.2.2 Neugestaltung der Verkehrserschließung

Hauptverkehrsnetz

Die Vereinfachung des bisherigen Straßennetzes und die bessere Verknüpfung mit den benachbarten Stadtteilen ist eine wesentliche Voraussetzung zur Schaffung stadträumlicher Strukturen. Der Rahmenplan legt daher ein Hauptverkehrsnetz vor, das die einzelnen Quartiere der Alten Hafenreviere miteinander verbindet und die Verknüpfung zum Stadtraum ermöglicht ¹⁷. Das zukünftige Hauptstraßennetz ist in Karte 8 dargestellt.

An den Verknüpfungen zum Stadtraum werden Eingangsbereiche durch städtebauliche Verdichtungen im Sinne von „Torsituationen“ geschaffen. Dabei kommt den Querbeziehungen von der Hafenrandstraße in Richtung Weser besondere Bedeutung zu.

- Lloydtor: Die Lloydstraße bleibt in ihrem derzeitigem Verlauf erhalten, wird jedoch hinsichtlich des Querschnitts durch Baumpflanzungen und Nebenanlagen aufgewertet. Die Lloydstraße soll bis zur Weser verlängert werden. Dabei ist der derzeitige Bahnübergang „Bindbams“ neu zu gestalten bzw. soweit möglich, aufzuheben und in eine Platzsituation einzubinden. In diesen Freiraum sollen auch die Straßenverbindung zur Innenstadt, zur Konsul-Smidt-Straße und die Straße „Auf der Muggenburg“ einmünden.

¹⁷ Vgl. zur Herleitung des Erschließungskonzepts: Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner, Verkehrsererschließung für die Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen. Hannover, Februar 2000.

- Hansator: Die Verlängerung der Straße Hansator als Durchstich des funktionslosen Bahndamms bei gleichzeitiger Schaffung einer neuen Unterquerung des Hauptgleises der Hafenbahn ermöglicht eine einfache und kurze Verbindung zum Kopf des Europahafens und insbesondere zur Konsul-Smidt-Straße. Eine Verlängerung dieser Querbeziehung bis zur Straße „Auf der Muggenburg“ ist mittelfristig wünschenswert. Diese Verlängerung hat eine zentrale Bedeutung für die Erreichbarkeit der Flächen auf der Südseite des Europahafens. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes Hansator zur Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit ist unverzichtbar.
- Überseetor: Eine zusätzliche Hafenanbindung zwischen der Nordstraße und dem Hafenkopf II ersetzt die komplizierte Anbindung über die Cuxhavener Straße zum Knotenpunkt Emder Straße. Vom Hafenkopf II wird die Querverbindung bis zur Konsul-Smidt-Straße geführt. Langfristig ist auch eine Verlängerung über das Europahafenbecken hinweg vorstellbar. Dadurch könnten auch die Flächen südlich des Europahafens besser erschlossen werden. Voraussetzung für die Akzeptanz der zusätzlichen Hafenanbindung bei den Bürgern des Stadtteils Walle ist allerdings die zeitgleiche Umgestaltung des im Lkw-Führungsnetzes verbleibenden Waller Rings.
- Weitere Querbeziehungen sind zwischen der verlängerten Konsul-Smidt-Straße und der Eduard-Suling-Straße nordwestlich des Frischezentrums und am Wendebecken geplant.

Die Längsbeziehungen des Hauptverkehrsnetzes können aus dem Bestand entwickelt werden, erfordern teilweise aber auch Neutrassierungen.

- Die Konsul-Smidt-Straße verläuft nördlich, parallel zum Europahafen und ist zukünftig als Hauptelement für die Längsbeziehungen in den „Alten Hafenrevieren“ zu entwickeln. Mit der Verlängerung in südöstliche Richtung ermöglicht die Konsul-Smidt-Straße die Verbindung mit den Querbeziehungen Hansator und Lloydstraße. Damit kann auch der Großteil der Erschließungsverkehre des Frischezentrums Nord auf diese neue Straßenverbindung geleitet werden.
- Die geplante Verlängerung der Konsul-Smidt-Straße in nordwestliche Richtung führt bis an das Weserufer und weiter bis zum Wendebecken. Der südliche Teil des ehemaligen Überseehafens wird durch die verlängerte Konsul-Smidt-Straße angebunden.
- Parallel dazu kann eine in Teilen neu trassierte Eduard-Suling-Straße die Verbindungsfunktion zwischen den nördlichen Teilen des ehemaligen Überseehafens und der Querbeziehung Nordstraße/Hafenkopf II übernehmen.
- Den Straßen „Auf der Muggenburg“ und Stephanikirchenweide kommt schon gegenwärtig die Verbindungs- und gleichzeitig die Erschließungsfunktion der Betriebsflächen südlich des Europahafens zu. Die vorhandene, durch das Zollfreigebiet bedingt doppelte Straßenerschließung (Stephanikirchenweide und Hoerneckestraße), kann zugunsten einer Hauptstraße reduziert werden.

Eine direkte verkehrliche Anbindung an die Innenstadt ist insbesondere für die Entwicklungsbereiche an der Lloydstraße und am Kopf des Europahafens als Standortvorteil von entscheidender Bedeutung. Der Durchstich unter der Oldenburger Bahn und Stephanikirchenbrücke sollte in Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr an die Straße „Am Wall“ angebunden werden. Der Anschluss an die Faulenstraße wäre aus stadträumlichen Gründen wünschenswert, erscheint aber wegen des hohen Anteils an Wohnnutzung nicht durchsetzbar. In der längerfristigen Perspektive könnte die historische Verbindung zum Hafen durch eine Straßenbahnlinie zwischen der Faulenstraße und dem südwestlichen Rand des ehemaligen Überseehafens wiederbelebt werden, die dann auch Anlagen für Radfahrer und Fußgänger erhalten sollte.

Untergeordnetes Straßennetz

Das untergeordnete Straßennetz knüpft an das Hauptverkehrsnetz an und erschließt die Bauflächen innerhalb der Quartiere.

Straßen wie z. B. der Speicherhof, die Hafenstraße oder die Cuxhavener Straße können in ihrem Verlauf erhalten werden. Ihnen kommt zukünftig vorrangig eine Erschließungsfunktion zu.

Mit der Neuordnung von Quartieren kann aber auch die Aufgabe oder der Ersatz von Straßen wie z. B. die Straße „Am Holzhafen“ oder die Neptunstraße im Bereich des Autohofes erforderlich werden. Eine konkretere Planung für das untergeordnete Straßennetz ist im Zusammenhang mit der Entwicklung der Einzelquartiere durchzuführen.

Gleisnetz der Hafenbahn

Die generelle Struktur der Hafenbahngleisanlagen bleibt erhalten. Die Anbindung an das Gleis der Deutschen Bahn erfolgt weiterhin über den Güterbahnhof Gröpelingen. Dementsprechend ist die Lage des Hauptgleises der Hafenbahn im Bereich des Europahafens auf dem Bahndamm zu erhalten.

Die Gleisnebenstrecken nördlich des Holz- und Fabrikenhafens bleiben erhalten. Auf der Südseite sollen, soweit möglich, die Gleise zwischen dem geplanten Frischezentrum Nord und dem Speicher XI

gebündelt und dann weiter im Verkehrsraum der Eduard-Suling-Straße geführt werden. Für die künftigen Bauflächen im südlichen Bereich des ehem. Überseehafens sind keine Gleisanbindungen vorgesehen.

Im Bereich des Europahafens bleiben die bestehenden Gleisanbindungen erhalten. Um eine städtebauliche Arrondierung von Flächen im Bereich Lloydstraße/Auf der Muggenburg zu erleichtern, ist perspektivisch die Schaffung eines „S-förmigen „ Gleises vom Bahndamm über den Bereich Hafenkopf I hin zur Südseite des Europahafens anzustreben. Die großflächigen Gleisbahnhöfe in den „Alten Hafenrevieren“ werden auf das erforderliche Maß reduziert, dies gilt insbesondere für den Gleisbahnhof südwestlich des Europahafens.

ÖPNV

Die Erschließung der Alten Hafenquartiere durch den ÖPNV ist in erster Linie von der zukünftigen Nachfrage abhängig. Prinzipiell lassen sich Straßenbahngleise in das oben genannte Hauptstraßennetz - vor allem in die Konsul-Smidt-Straße - einbinden; Möglichkeiten zur Verknüpfung der Straßenbahn mit der Hafenbahn sind zu gegebener Zeit näher zu prüfen. Zunächst kann das ÖPNV-Angebot durch die Straßenbahnlinie 3 in der Hafenrandstraße und durch Weiterführung der Buslinien aus dem Stadtteil Walle sichergestellt werden.

Kajen

Der Holz- und Fabrikenhafen mit Getreidehafen und die nördliche Kaje des Europahafens sind im Rahmenplan als Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt. Diese Einrichtungen für den seeseitigen Umschlag sind Optionen für die zukünftige gewerbliche Entwicklung. Die Idee, eine zusätzliche Kaje am Wendebecken zu schaffen, sollte gegen die Möglichkeiten einer intensivierten Nutzung der vorhandenen Kajakapazitäten am südlichen Holz- und Fabrikenhafen abgeglichen werden.

2.2.3 Stadträumliches Strukturkonzept

Für den Umstrukturierungsprozess der „Alten Hafenreviere“ soll eine neue stadträumliche Ordnung entwickelt werden, in der bestehende Nutzungen integriert sind und sukzessive neue Nutzungen eingeführt werden (Karte 9 - Stadträumliches Strukturkonzept). Die geplante stadträumliche Ordnung soll den Umstrukturierungsprozess leiten und eine Öffnung der Hafenreviere für den angestrebten Aufwertungsprozess ermöglichen.

Die zukünftige stadträumliche Ordnung und innere Gliederung des Gebietes ergibt sich zu einem wesentlichen Teil aus der Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur. Den zukünftigen Querverbindungen „Lloydstraße“, „Hansator“ und „Überseetor“ kommt als Ordnungselementen und als Entwicklungsachsen entscheidende Bedeutung zu.

Dem stadträumlichen Strukturkonzept für die „Alten Hafenreviere“ liegen folgende Leitideen zu Grunde:

Prägende Funktion der Ränder

Die „Alten Hafenreviere“ sind durch ihre stadträumlichen Grenzen geprägt. Die neugestalteten Ränder werden zukünftig das „Image“ der „Alten Hafenreviere“ bestimmen. Die Uferkante besitzt durch den Bezug zum Freiraum Weser eine hohe Lagegunst. Der Wert der Flächen am rechten Weserufer wird durch den am linken Ufer gelegenen Weseruferpark noch verstärkt. Die „Waterfront“ der Alten Hafenreviere hin zur Weser und den Hafenbecken kann durch eine qualitätsvolle Architektur besetzt werden. Dadurch entsteht eine neue Stadtsilhouette. Die Attraktivität der Freiräume an den Wasserkanten soll für die Gewinnung neuer Naherholungs- und Erlebnisräume genutzt werden.

Die Hafenrandstraße stellt eine Barriere im Stadtraum dar, die durch die Vernetzung von Nutzungen beiderseits der Straße gemildert werden kann. Die Integration der „Alten Hafenreviere“ in den Stadtraum der nördlich angrenzenden Stadtteile erfolgt über die Randflächen entlang der Hafenrandstraße. Deswegen soll der funktionslose Bahndamm (entlang der Nordstraße) durch eine Straßenrandbebauung ersetzt werden. Die rückwärtigen Bereiche von Betriebsflächen (entlang der Werftstraße und der Bremerhavener Straße) sollten gestalterisch aufgewertet werden.

Gliederung durch Korridore

Mit den neu zu schaffenden Querverbindungen:

- „Lloydtor“ (Lloydstraße und deren Verlängerung),
- „Hansator“ (Straße Hansator und deren Verlängerung),
- Überseetor“ (zusätzliche Hafenanbindung zwischen Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße.

als verkehrliche und städtebauliche Korridore soll die Längsorientierung der „Alten Hafenreviere“ mit der Parallelerschließung zu den Hafenbecken vernetzt werden. Am Schnittpunkt von Hafenrandstraße und Querkorridoren werden neue städtische Eingangssituationen entwickelt.

Innerhalb oder entlang der Korridore sind die Haupteerschließungselemente zu führen und städtebauliche Strukturen zu verdichten. Die in die Korridore integrierten Grün- und Freiflächen tragen zur Aufwertung des Ortsbildes bei.

Durch die städtebauliche Verdichtung entlang der Korridore wird eine stadträumliche Grundstruktur geschaffen, von der Entwicklungsimpulse im Sinne des angestrebten Aufwertungsprozesses ausgehen.

Robustes Raster

Offenheit gegenüber neuen Entwicklungen wird durch eine städtebauliche Grundstruktur ermöglicht, die von einem orthogonalem Raster ausgeht. Hieran orientiert sich die Gliederung der Bauzonen.

Die Größe der Bauzonen wurde so gewählt, dass die Einheiten in Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung voll belegt oder in Untergliederungen genutzt werden. Von der flächenintensiven gewerblichen Nutzung bis hin zur Wohnnutzung können die Bauzonen durch innere Erschließungen immer feiner untergliedert werden.

Die Robustheit des Rasters erlaubt es, bestehende bauliche Strukturen in den zukünftigen Stadtraum zu integrieren. Durch die Verbindung bestehender mit neuen Strukturen entsteht die Einzigartigkeit des zukünftigen Stadtraumes „Alte Hafenreviere“.

2.2.4 Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes

Die Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raumes spielt für den Aufwertungsprozess eine wichtige Rolle. Hierzu kommt neben der Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur der Entwicklung einer Grün- und Freiraumstruktur eine wichtige Bedeutung zu. Mit der Öffnung der Hafenreviere hin zu den benachbarten Stadtteilen Walle und Gröpelingen nimmt auch der Anspruch der Bürger auf Nutzung von Grün- und Freiflächen in Wassernähe zu.

Gut gestaltete Straßenräume heben sich nicht nur durch eine gut gestaltete Bodentextur hervor, sondern vielmehr auch durch Baumreihen, Baumgruppen und gut gestaltetes Mobiliar. Diese Anforderungen werden durch die dem Rahmenplan zugrunde liegende Grün- und Freiraumstrukturen berücksichtigt (Karte 10 - Grün- und Freiraumkonzept).

Die Schaffung stadträumlicher Einheiten (Quartiersbildung) erfolgt durch eine Rhythmik von Freiräumen („Zäsuren“ bzw. „Korridore“), die zu bebauende Flächen voneinander trennen. Innerhalb dieser Freiräume können Grünflächen zur kleinklimatischen Aufwertung, Verkehrsflächen, Anlagen zur Niederschlagsbehandlung und bauliche Nutzungen integriert werden.

Das städtebauliche Erscheinungsbild wird wesentlich durch die folgenden Zäsuren bzw. Korridore bestimmt:

- Hansator - Kopf Europahafen,
- Nordstraße - Hafenkopf II - Konsul-Smidt Straße und
- Westlicher Teil des ehem. Überseehafens.

Schnittpunkte von Hauptverkehrsstraßen werden als Orte der Kommunikation gestaltet. Wegen ihrer guten Erreichbarkeit weisen diese Standorte eine hohe Lagegunst auf. Eine städtebauliche Verdichtung der angrenzenden Bauflächen bietet sich an. Gleichzeitig benötigen diese Schnittpunkte einen Flächenzuschnitt und eine Gestaltung, die „öffentliches Leben“ ermöglichen. Als öffentliche Räume am Schnittpunkt von Haupteerschließungswegen werden entwickelt:

- Schnittpunkt Lloydstraße/Verlängerung Konsul-Smidt-Straße/Verbindung zur Innenstadt,
- Schnittpunkt Verlängerung Hansator/Konsul-Smidt-Straße und
- Schnittpunkt Hafenstraße/neue Verbindung Nordstraße bis Konsul-Smidt-Straße.

Parallel zu dem neuen Netz der Hauptverkehrsstraßen werden Grünzüge geschaffen, die das Straßenbild aufwerten. Baumalleen bieten zum einen die Möglichkeit, im Straßenquerschnitt qualitativ hochwertige Fuß- und Radwege zu erzeugen. Zum anderen schaffen Baumalleen Raumkanten und Orientierung.

Freiflächen am Wasser üben auf Erholungssuchende einen besonderen Reiz aus. Als öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen besonders geeignet sind:

- die Uferbereiche entlang der Weser und des Wendebekens,
- die Molenspitzen des Europahafen- und des ehemaligen Überseehafenbeckens und
- Kaje in der Nähe zu öffentlichkeitswirksamen Nutzungen oder zu Haupteerschließungselementen (z. B. Weserbahnhof II, Kopf Europahafen, Kopf Holz- und Fabrikenhafen).

Die Nutzungsintensität dieser Grün- und Freiflächen wird im Wesentlichen durch deren Erreichbarkeit bestimmt. Deshalb sind die Zufahrtsstraßen, -wege ebenfalls durch Grünstrukturen zu gestalten.

2.2.5 Nutzungsziele für Entwicklungsbereiche

Die Entwicklungskonzeption gliedert das großräumige Areal der Alten Hafenreviere in sieben Entwicklungsbereiche, die nach Maßgabe der unterschiedlichen Lage- und Ausgangsbedingungen eingegrenzt wurden. Hierbei handelt es sich um überschaubare Bereiche des Gesamtgebietes, für die jeweils eigene Entwicklungs- und Nutzungsziele definierbar sind und die sich als eigenständige „Adressen“ für die Vermarktung anbieten. Diese Entwicklungsbereiche sind nicht als eindeutig abgegrenzte räumliche Planungseinheiten zu verstehen; sie weisen in ihren Randbereichen verschiedene Überlappungen auf. Dennoch erlauben sie eine Zonierung des Gesamtgebietes, ohne dass der Gesamtzusammenhang der Alten Hafenreviere aufgehoben würde. Folgende Entwicklungsbereiche werden definiert (Karte 11 - Entwicklungsbereiche):

- Hafenvorstadt,
- Speicherhof,
- Europahafen,
- Überseetor,
- Frischezentrum,
- Holz- und Fabrikenhafen,
- Überseepark.

Hafenvorstadt (Lloydstraße/Weserbahnhof II)

Die Verlängerung der Lloydstraße, die Schaffung einer Eingangssituation am Knotenpunkt zur Hans-Böckler-Straße/Lloydstraße und die generelle Aufwertung des Straßenraumes (z. B. durch Baumpflanzungen) stellen wesentliche Elemente für die Entwicklung dieses Bereichs dar. Die Flächen entlang der Lloydstraße haben wegen der geringen Entfernung zur Innenstadt einen erheblichen Standortvorteil. Mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (u. a. Durchstich zur Straße „Am Wall“) lassen sich die stadträumlichen Barrieren der Oldenburger Bahn und der Stephanikirchenbrücke durchbrechen und eine direkte Anbindung an die Innenstadt schaffen. Auch der Anschluss an die Stephanikirchenbrücke/B 75 über den Eingangsbereich Lloydstrasse ist wünschenswert, um dem Quartier einen optimalen Anschluss an das überörtliche Straßennetz zu gewähren. Der Bereich am Weserbahnhof II verfügt zusätzlich über die Qualität der Wassernähe.

Wegen seiner Lage am Rande der Bremer Innenstadt ist das Quartier geeignet, neue Nutzungen im Sinne des angestrebten Aufwertungsprozesses aufzunehmen (Büros und Verwaltungseinrichtungen, nicht störendes Gewerbe, Freizeit- und Kultureinrichtungen und Wohnen). Hierzu kann an verschiedenen Standorten die vielfach kleinparzellige Grundstücksnutzung arrondiert werden. Wegen der Nähe zu vorhandenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Sport- und Spielflächen) im Stephani-, Doventors- und Utbremer Viertel kommt dieser Entwicklungsbereich auch für Wohnnutzungen in Betracht. Der Gutachter Gewos nennt 500 bis 700 Wohneinheiten als realisierbares Potenzial. Allerdings müssen sich Planungen für immissionssensible Nutzungen in diesem Entwicklungsbereich mit den auch hier bestehenden Lärm- und Geruchsbelastungen auseinandersetzen.

Die Bebauung der Fläche am ehemaligen Weserbahnhof II mit dem direkten Kontakt zur Weser und als Endpunkt der Weserpromenade von der Innenstadt hat für die Adressenbildung des Quartiers eine hohe Bedeutung. Architektur wie auch die zukünftigen Nutzungen sollen das Ziel unterstreichen, an dieser Stelle der Stadt einen öffentlichkeitswirksamen Raum entstehen zu lassen.

Europahafen

Die Verlängerung der Straße Hansator, bei gleichzeitiger Räumung des funktionslosen Bahndamms führt zu einer Öffnung der Flächen am Kopf des Europahafens. Dadurch wird die Verknüpfung zum angrenzenden Stadtteil Walle wesentlich verbessert. Der Knotenpunkt Nordstraße/Hansestraße/Hans-Böckler-Straße/Hansator wird zu einem bedeutenden Eingangsbereich der Hafenquartiere entwickelt. Dieser verkehrsgünstige Standort eignet sich für mehrgeschossige Büro- und Verwaltungsbauten. Auch die Bänder parallel zu der verlängerten Straße Hansator sind für eine derartige Nutzung geeignet. Dabei ist zu beachten, dass die Straße Hansator in Verlängerung der Hansestraße zukünftig die wesentliche Erschließungsfunktion für Verkehr zum und vom neuen Großmarkt übernehmen soll.

Im östlichen Abschnitt der nördlichen Kaje des Europahafens wird ein Ausbau der bestehenden hafenorientierten Nutzungen ermöglicht (Schuppen 1, Ro-Ro-Terminal). Dazu zählt auch eine hafengewerbliche Funktion des Lagerplatzes A vor Speicher I für eine zukünftige Belieferung der bestehenden Unternehmen mit Binnenschiff-Shuttles oder Küstenmotorschiffen aus Bremerhaven.

Im westlichen Abschnitt der nördlichen Kaje des Europahafens können Dienstleistungen mit Bezug zu benachbarten Unternehmen angesiedelt werden. Mit wachsender Nähe zum Großmarkt kommen auch Aktivitäten mit Bezug zu dem zu entwickelnden „Frischezentrum“ in Betracht. Ab Schuppen 3 weserabwärts kann die Kaje öffentlich genutzt werden (z. B. Promenade, Schiffsanlegestelle, „Schaukaje“).

Durch ein orthogonales Straßennetz kann auch das derzeit kleinteilige Gewerbegebiet an der Baumstraße langfristig neu geordnet werden.

Die Flächen an der Südseite des Europahafens besitzen wesentliche Qualitäten für eine Stadtentwicklung am Wasser. Im Zusammenhang mit der in den Alten Hafenrevieren stark vertretenen Nahrungs- und Genussmittelindustrie können Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten dieser Branche den Aufwertungsprozess entlang dem Weserufer unterstützen. Die Betriebsflächen südlich einer neuen Erschließungsmagistrale können bei entsprechender Interessenlage der jeweiligen Nutzer neu geordnet bzw. arrondiert werden. Querverbindungen zum Weserufer können zusätzliche öffentliche Räume an der Weserkante erschließen. Grundsätzlich ist als langfristige Vision auch eine Vermischung von Wohn- und gewerblichen Nutzungen denkbar. Wegen der heutigen Randlage und der schlechten Erschließung sind solche Entwicklungen jedoch von den Aktivierungserfolgen im Bereich der Lloydstraße und am Kopf des Europahafens abhängig.

Die Neuordnung der Straßenerschließung ist der Schlüssel für die Entwicklung zukünftiger Nutzung. Die doppelten Straßenzüge Stephanikirchenweide und Hoerneckestraße soll durch eine alleearartige Hauptverkehrsstraße ersetzt werden, von der aus beidseitig Bauflächen erschlossen werden. Entlang der südlichen Kaje des Europahafens lässt sich längerfristig eine neue bauliche Struktur entwickeln, die den Bezug zum Wasser aufnimmt.

Die Molenspitze eignet sich wegen der Lage zwischen Hafenbecken und Weser für Freizeit- und Erholungsaktivitäten. In diesem Zusammenhang können auch Bauwerke für kulturelle Nutzungen in diesen Grünbereich integriert werden.

Speicherhof

Die in den 50er Jahren errichteten Speicher I, II und III sind im Rahmenplan als funktionsfähige gewerbliche Einheiten berücksichtigt. Die in den Speichern tätigen Lager- und Distributionsunternehmen sollen mit der Entwicklungskonzeption in ihrem Bestand und in ihrer Entwicklung unterstützt werden.

Die Räumung des funktionslosen Bahndamms entlang der „Hafenrandstraße“ ermöglicht eine Randbebauung zwischen Nordstraße und Hafenstraße mit Bürogebäuden, die eine stadträumliche Kante erzeugt und die dahinter liegenden Flächen im Sinne des Immissionsschutzes abschirmt. Ein zusätzliches Büroflächenangebot an dieser Stelle kann u. a. für die Nutzer der Speicher für ihre dispositiven Unternehmensaufgaben von Interesse sein. Dementsprechend soll die Erschließung dieser Gebäude von der Hafenstrasse erfolgen.

Im Zuge dieser Umstrukturierung können sich Spielräume für eine Aufhebung der bisherigen Trennung zwischen dem Hafengebiet und dem Heimatviertel ergeben. In den Übergangsbereichen zwischen Heimatviertel und Hafenrevieren können dann Flächen für weitere Wohnnutzungen gewonnen werden.

Frischezentrum

Als erster Entwicklungsimpuls im Umstrukturierungsprozess in den Alten Hafenrevieren wird der Großmarkt zwischen dem Speicher XI und der verlängerten Konsul-Smidt-Straße ab dem Jahr 2001 errichtet und im Jahr 2002 in Betrieb genommen. Zusätzlich werden sich Betriebe mit Affinität zum Großmarkt in dessen Umfeld ansiedeln. Die „Ankerfunktion“ des Großmarktes soll über den Entwicklungsbereich Frischezentrum hinaus wirksam werden. Die nachhaltige Wirksamkeit dieser angestrebten Ankerfunktion des Großmarktes hängt wesentlich auch von dessen flexibler baulicher und geschäftlicher Konzeption ab. Eine anspruchsvolle architektonische Gestaltung und ein bewusst auf die Anziehung von Folgeaktivitäten ausgerichtetes Geschäftsverhalten in Verbindung mit der Entwicklung von Angeboten für das private Publikum sollte den Großmarkt zu einem Anziehungspunkt in den Hafenrevieren werden lassen. Auf diese Weise könnte sich um den Großmarkt als Kern ein Cluster von wirtschaftlichen und konsumtiven Aktivitäten entwickeln. Bei attraktiver Konzeption könnte ein solches Cluster als Element des stadttouristischen Angebots der Stadt Bremen auch überregional vermarktet werden. In diesem Sinne ist eine planungsrechtliche Festsetzung als Sondergebiet oder reines Gewerbegebiet vorgesehen.

Dieser Zielsetzung entsprechend soll auch der Speicher XI als einer der wenigen erhaltenen baulichen Zeugen der Hafengeschichte zu einem Attraktionspunkt in den Hafenrevieren entwickelt werden. Ein von einem privaten Investor vorgeschlagenes Konzept sieht eine Wiederbelebung der früheren Lagernutzung vor, die durch Magazinläden im Erdgeschoss (Ergänzung zum Großmarkt), einfaches Gewerbe, Ateliers etc. ergänzt wird. Weiterhin steht eine Nutzung durch das Focke-Museum zur Debatte.

Überseetor

Im Zentrum der „Alten Hafenreviere“ wird der Raum zum Stadtteil Walle geöffnet. In einer bandartigen Struktur, die von der Nordstraße bis zum Eingangsbereich des Großmarktes reicht, können Bauflächen für mehrgeschossige Gebäude und Grünflächen integriert werden. Parallel dazu wird die Anbindung an die Hafenrandstrasse einfacher gestaltet. Der so entstehende neue Eingangsbereich („Überseetor“) ist prädestiniert für Büro- und Verwaltungseinrichtungen und soll ein räumlicher Schwerpunkt des Aufwertungsprozesses werden. Auch Einzelhandelsangebote zur Nahversorgung sind in diesem Korridor denkbar. Da der Verkehr zum Großmarkt auf die Eingangsbereiche Lloydstrasse und Hansator konzentriert werden soll, bietet sich das Überseetor als Zufahrt für den Individualverkehr (Pkw, Fahrradverkehr, Fußgänger) an, der am Eingangsbereich des Großmarktes vorbei zur Nordkaje des Europahafens geführt wird. In Abhängigkeit von der Nutzung des Europahafens kann dieser Korridor ggf. auch über das Hafenbecken verlängert werden. Die gegenwärtigen Nutzungen und unternehmerischen Entwicklungsabsichten am Europahafen verlangen allerdings eine Aufrechterhaltung der Zugänglichkeit des Hafenbeckens für den Schiffsverkehr.

Im Übergangsbereich zwischen dem neuen Erschließungskorridor und dem Wohnviertel „Heimat“ kann eine gemischtgenutzte Übergangszone entstehen. Die Flächen zwischen dem künftigen Überseetor und dem Heimatviertel eignen sich für die Ansiedlung nicht störenden Gewerbes (z. B. Einzelhandel). Auf den Flächen nördlich der Gleise sollen Dienstleistungs- und Wohnnutzungen näher geprüft werden. Am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens kann mit dem Gebäude der Feuerwache ein öffentlicher Attraktionspunkt in unmittelbarer Nähe zu Speicher XI entwickelt werden (beispielsweise durch eine gastronomische Nutzung der bisherigen Feuerwache).

Überseepark (westlicher Teil des ehemaligen Überseehafens)

Das an das 21,7 ha große Frische-Zentrum-Nord anschließende Areal des früheren Überseehafens umfasst eine Fläche, die aufgrund ihrer Ausdehnung und Lage einer differenzierten Betrachtung bedarf. Der Überseepark eröffnet aufgrund seiner exponierten Lage Entwicklungsmöglichkeiten für hochwertige Nutzung, insbesondere im wassernahen Bereich.

Der landschaftliche Reiz legt eine optisch ansprechende Nutzung nahe. In Mischung mit der Entwicklung von hochwertigen Dienstleistungen sollen auf den wassernahen Flächen des Überseeparks möglichst viele Nutzungsangebote für Wohnen ermöglicht werden. Zur Erschließung der Wasserfront wird die Konsul-Smidt-Straße bis zur Molenspitze zwischen Weser und Wendebecken weitergeführt. Die Option für eine Brückenverbindung nach Gröpelingen soll planerisch im Überseepark offengehalten werden. Der nördliche Randbereich des Überseeparks steht für Grundstücksneuordnungen und Erweiterung der Unternehmen auf der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens zur Verfügung. Die Erschließung dieses Bereiches erfolgt zukünftig über die teilweise neu trassierte Eduard-Suling-Straße.

Im Ergebnis wird der Überseepark von der südlichen Wasserseite her durch neue Nutzungen als Mischgebiet für Dienstleistungen und Wohnen entwickelt.

Angesichts der Immissionsbelastungen im Gesamtgebiet sind insoweit für das Wohnen besondere Vorkehrungen erforderlich. So ist durch zweckentsprechende Gebäude- und Nutzungsanordnung und bauliche Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Grundrissgestaltung) sicherzustellen, dass Kollisionen zwischen Wohnen und Gewerbe beiderseits der Weser ausgeschlossen (auch Neustädter Häfen) sind.

Von Norden her erfolgt durch die Neuordnung und Erweiterung der südlichen Anlieger des Holz- und Fabrikenhafens eine hafengewerbliche Nutzung.

Die zwischen diesen Entwicklungsräumen liegenden Flächen sollen gewerblich und dienstleistungsbezogene Nutzungen aufnehmen, die einerseits die gewerbliche Entwicklung des Holz- und Fabrikenhafens und des Frische-Zentrums nicht beeinträchtigen und andererseits höherwertige zukunftsorientierte Nutzungen im wassernahen Bereich zulassen.

Bestandsschutz und Entwicklungsmöglichkeiten der Unternehmen werden durch diese Nutzungszuweisungen gewahrt und durch die Bauleitplanung abgesichert.

Holz- und Fabrikenhafen

Für die industriellen und hafengewerblichen Nutzern beiderseits des Holz- und Fabrikenhafens werden mit der Entwicklungskonzeption die lange geforderte Planungssicherheit und längerfristige Entwicklungsperspektiven geboten. Für Betriebserweiterungen und Neuordnungen von Betriebsflächen stehen sowohl auf der Nord- wie auf der Südseite interessante Standorte zur Verfügung. Die Möglichkeit des Seeumschlags ist ein Standortangebot, das bei der zukünftigen Ansiedlungsakquisition verstärkt herausgestellt wird. Für die intakte Hafeninfrastruktur wird eine intensivere Nutzung der nördlichen und insbesondere südlichen Kaje angestrebt, um so weiteren Umschlagsbedarfen ohne den Neubau zusätzlicher Kaje entsprechen zu können.

Die Neuordnung der Grundstückszuschnitte an der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens kann zu kompakteren Betriebsflächen mit kürzeren Abschnitten entlang der Kaje führen. Dadurch kann hier eine größere Anzahl von gewerblichen Nutzern mit Interesse am seeseitigen Warenumsatz ihren Standort finden. Überlegungen zu einer örtlichen Konzentration untereinander kooperierender Betriebe der Holzwirtschaft in diesem Bereich werden mit den Unternehmen weiter konkretisiert. Insgesamt werden den ortsansässigen Unternehmen erheblich erweiterte Entwicklungsmöglichkeiten geboten.

Das derzeit ungenutzte Kühlhaus hat eine gewisse architektonische Qualität, die eine neue Nutzung - unter Voraussetzung einer baulichen Erneuerung - wünschenswert erscheinen lassen.

Die vorhandene stadträumliche Struktur auf der Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens ist im Rahmenplan nachgezeichnet. Bei der zukünftigen betrieblichen Entwicklung in diesem Bereich ist auf die Gliederung durch öffentliche Verkehrsflächen Rücksicht zu nehmen. Vorhandene Flächenreserven sollen im Gespräch mit den gegenwärtigen Eigentümern vorzugsweise für Erweiterungen benachbarter Unternehmen geöffnet werden. Querbeziehungen zwischen der Hafenrandstraße und dem Hafenbecken werden erhalten und soweit möglich durch Aufwertung des Straßenraumes qualitativ gestaltet. Diese Maßnahmen sollen zu einer positiven „Adressenbildung“ des Quartiers beitragen.

Die Aufwertung des Ortsbildes betrifft insbesondere den Randbereich entlang der Hafenrandstraße. Anstelle der derzeitigen „Rückseiten-Situation“ ist es wünschenswert, private Gebäude und Betriebsflächen sowie die öffentlichen Verkehrsflächen in ihrem optischen Erscheinungsbild aufzuwerten.

3. Stadtwirtschaftliche und fiskalische Wirkungen

Die Umsetzung der Entwicklungskonzeption unter den in Kap. 2 abgeleiteten Entwicklungs- und Nutzungszielen ist mit erheblichen wirtschaftlichen Folgen verbunden und soll einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung der Ziele des bremischen Sanierungsprogramms leisten. Zunächst sind die Aufbereitung des Areals und die Umsetzung des Erschließungskonzepts mit erheblichen Investitionen infrastruktureller Art verbunden. Diese werden in der Folge private Investitionen in Gebäude und Anlagen auslösen, mit denen neue Arbeitsplätze, zusätzliche Wertschöpfung und Einkommen entstehen. Aus zusätzlicher Wertschöpfung und erhöhten Einkommen ergeben sich erhöhte öffentliche Einnahmen, die den öffentlichen Vorleistungen zur Entwicklung der Alten Hafenreviere gegenüber stehen.

Diese regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekte der Entwicklungskonzeption waren Gegenstand einer gutachterlichen Prüfung durch die Prognos GmbH¹⁸. Abb. 2.-1 weist die wesentlichen Elemente des hierfür eingesetzten Bewertungsmodells aus, dessen zeitlicher Horizont sich bis zum Jahr 2020 erstreckt:

Abb. 3.-1: Stadtwirtschaftliches und fiskalisches Bewertungsmodell

Dateninputs	Effekte	Bewertung
Öffentliche Investitionen für Erschließung		
Privatwirtschaftliche Investitionen	Wertschöpfungseffekte	Regionalwirtschaftliche und
Direkte Beschäftigung in Unternehmen	Beschäftigungseffekte	Fiskalische Rentabilität/Bilanz
Vorleistungsnachfrage der Unternehmen	Fiskalische Effekte	
Induzierte Einkommen der Beschäftigten		

Die für die stadtwirtschaftlichen Berechnungen verwendeten Daten stellen Schätzungen auf der Grundlage des in der bremischen Verwaltung und bei den Gutachtern vorhandenen Sachverstandes dar. Bezüglich der Erschließungsinvestitionen wurde angenommen, dass diese vom Land Bremen durchgeführt und getragen werden. Ob, in welchem Umfang und wie private Investoren zu einer Beteiligung an den Erschließungsinvestitionen veranlasst werden können, lässt sich definitiv nur im konkreten Verhandlungsfall über die Durchführung einzelner Gebietsentwicklungen und Projekte klären.

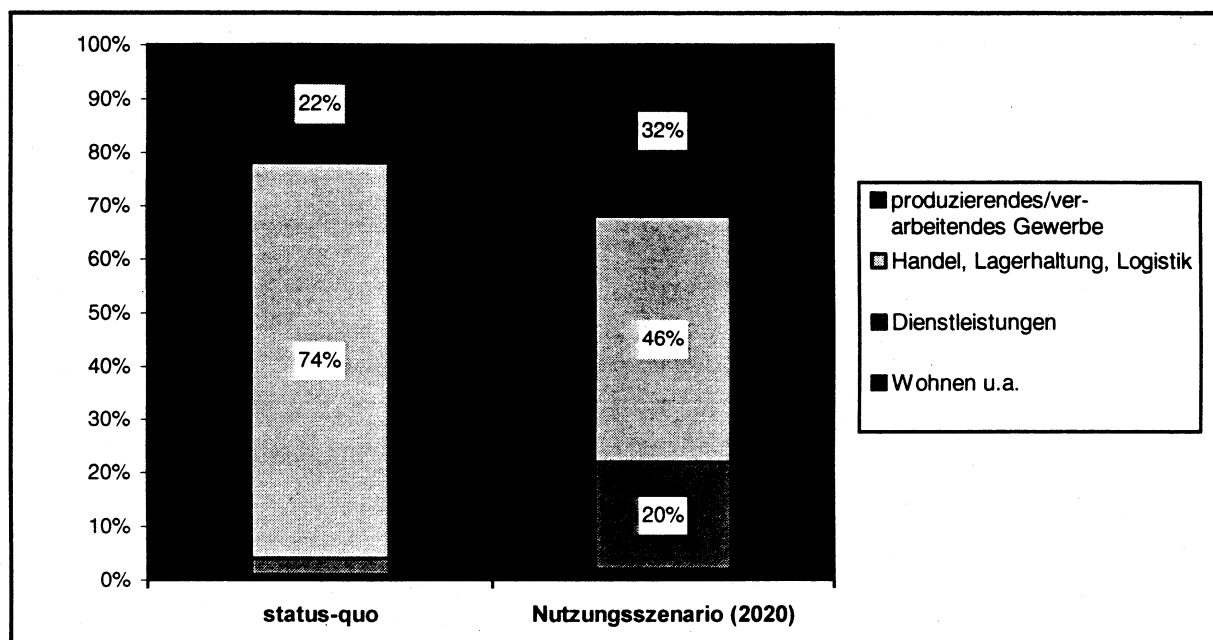
Zur Methodik der stadtwirtschaftlichen Berechnungen wird im Einzelnen auf das Gutachten der Prognos GmbH verwiesen. Nachstehend werden die wesentlichen Arbeitsschritte und Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

3.1 Nutzungsszenario

In Verfolgung der in Kap. 2.2 dargelegten Nutzungsziele wird sich die Nutzungsstruktur des Areals der Alten Hafenreviere beträchtlich verändern:

¹⁸ Prognos GmbH: Stadtwirtschaftliche Bewertung der Entwicklungskonzeption für die Hafenreviere rechts der Weser in Bremen. Bremen, April 2000.

Abb. 3.-2: Flächen nach Wirtschaftszweigen (Vergleich status-quo und 2020)



Anmerkung: status-quo auf Basis PLANCO 1999; Hochrechnung auf Basis einer Nettofläche von 54 ha 2020 in Abstimmung mit Operativer Ebene, Bruttofläche rd. 280 ha

Am Markantesten fällt der rückläufige Flächenanteil der Nutzungskategorie Handel, Lagerhaltung, Logistik ins Gewicht. Das stärkste Wachstum ergibt sich für den Flächenanteil der Dienstleistungen (überwiegend Büronutzungen), ein höherer Flächenanteil (bei ebenfalls rückläufigem Beschäftigtenanteil) ergibt sich für das Produzierende/verarbeitende Gewerbe. Der Flächenanteil für Wohnstandorte berücksichtigt die vom Gutachter ermittelten Potenziale von 500 bis 700 Wohnungen im Entwicklungsbereich Hafenvorstadt. Hierin sind nicht enthalten die Wohnungspotenziale, die sich perspektivisch in Verbindung mit Büronutzungen an attraktiven Standorten, z. B. den Wasserkanten - ergeben können.

Die stadtwirtschaftliche Bewertung geht von der Annahme aus, dass dieser Entwicklungsstand bis zum Jahr 2020 erreicht ist. Auf dieser Basis werden die erforderlichen öffentlichen Investitionen zur Erschließung und Baureifmachung sowie die zu erwartenden privatwirtschaftlichen Investitionen geschätzt. Allerdings können alleine schon aus Haushaltsgründen nicht alle Flächen zeitgleich entwickelt werden. Im Zeitablauf werden vielmehr zuerst diejenigen Flächen umstrukturiert, die sich nicht in privatem Eigentum befinden (Priorität des Bestandsschutzes). In der weiteren Entwicklung des Areals werden zunehmend auch die privaten Flächen in die Konzeption einbezogen ¹⁹.

3.2 Investitionen für Erschließung und Baureifmachung

Als weitere wesentliche Eingangsgrößen der stadtwirtschaftlichen Berechnungen wurden von einer Arbeitsgruppe der beteiligten Senatsressorts die für die Erschließung und Baureifmachung erforderlichen Investitionen in einer maximalen (Worst Case) und einer minimalen (Best Case) Variante geschätzt. Grundlage waren detaillierte Kostenschätzungen auf der Ebene von Teilflächen, die im Einzelnen im Gutachten dokumentiert sind.

Insgesamt werden die Investitionen für Erschließung und Baureifmachung mit rd. 454 Mio. DM im Best-Case-Szenario und mit rd. 758 Mio. DM im Worst-Case-Szenario ermittelt (vgl. Abb. 3.-2). Hierin sind die bereits für die Verfüllung des Überseehafens und die Ansiedlung des Großmarktes in den Jahren 1998 und 1999 verausgabten Mittel enthalten. Die Investitionsphase des stadtwirtschaftlichen Modells endet im Jahr 2018, für 2019 und 2020 ermittelt das Modell jedoch die auch weiterhin anfallenden stadtwirtschaftlichen Effekte.

¹⁹ Der Zeitplan der Umsetzung ist Gegenstand von Kap. 4.1; vgl. im Zusammenhang mit den stadtwirtschaftlichen Berechnungen insbesondere Übersicht 4.1-2

Abb. 3.-3: Investitionen für Erschließung und Baureifmachung 1998 - 2018 (Mio. DM)

	Best-Case	Worst-Case
Abräumung	66,8	75,2
Aufbereitung (Altlasten, Kampfmittel, Verfüllung)	78,4	202,4
Innere Verkehrserschließung	54,7	77,3
Innere Ver- und Entsorgung	34,8	48,8
Re-Allokation von Unternehmen	41,3	126,3
Objektkosten	57,3	57,3
Zwischensumme 1	333,3	587,3
Äußere verkehrliche Erschließung	59,1	82,1
Ökologische Ausgleichsmaßnahmen	20,0	20,0
Nebenkosten	41,2	68,9
Zwischensumme 2	120,3	171,0
Total	453,6	758,3

Kostenarten mit den größten Differenzen zwischen Best und Worst Case sind die Positionen

- Aufbereitung, wo insbesondere Altlastensanierungsmaßnahmen ins Gewicht fallen sowie
- Re-Allokation von Unternehmen.

Mit diesen beiden Kostenpositionen alleine können 209 Mio. DM der Differenz zwischen Best Case und Worst Case (insgesamt 305 Mio. DM) erklärt werden. Die Nebenkosten wurden pauschal mit 10 % der jeweiligen Investitionskosten angesetzt. Objektkosten betreffen Erschließungsinvestitionen für einzelne Objekte, z. B. Speicher XI, Kühlhaus, Feuerwehrhaus.

3.3 Private Investitionen

Im Zuge der Umsetzung der Entwicklungskonzeption werden private Investitionsausgaben für Flächenkäufe, für Bauten und Ausrüstungen (Primärinvestitionen) sowie für Unterhalt, Modernisierung und Erweiterung (Folgeinvestitionen) ausgelöst. Die stadtwirtschaftlichen Berechnungen differenzieren hier neben der Best und Worst Case-Betrachtung zusätzlich zwischen den privaten Investitionen bei einer zeitlich konzentrierten Durchführung der Erschließungsmaßnahmen in der Kurz- und Mittelfrist bis 2010 (Szenario I) und denjenigen bei einer längerfristigen, gleichmäßigen Verteilung bis 2018 (Szenario II). Es ergeben sich vier Szenarien für die privaten Investitionen:

- Szenario I-w: zeitlich konzentrierte Erschließungsinvestitionen/Worst Case
- Szenario II-w: zeitlich gestreckte Erschließungsinvestitionen/Worst Case
- Szenario I-b: zeitlich konzentrierte Erschließungsinvestitionen/Best Case
- Szenario II-b: zeitlich gestreckte Erschließungsinvestitionen/Best Case

Für diese Szenarien errechnet der Gutachter die folgende Spannweite privater Investitionen:

Abb. 3.-4: Privatwirtschaftliche Investitionen (Mio. DM)

Szenario	I-w	I-b	II-w	II-b
Flächenkäufe	75,2	97,9	75,2	97,9
Primärinvestitionen (Bau und Ausrüstung)	439,1	1.411,5	439,1	1.411,5
Folgeinvestitionen (Unterhalt, Modernisierung, Erweiterung)	750,4	2.708,2	641,2	2.417,0
Objektkosten	10,0	10,0	10,0	10,0
Total	1.274,7	4.227,6	1.165,5	3.936,3

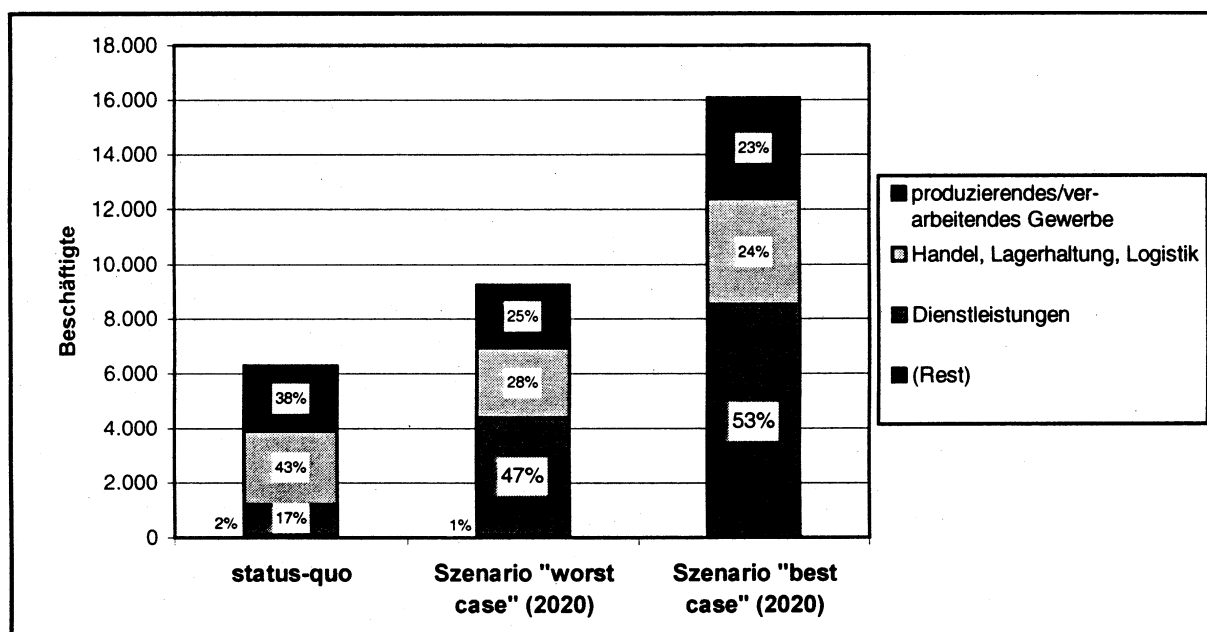
Die gesamten aus der Privatwirtschaft zu erwartenden Investitionen variieren zwischen rd. 1.160 Mio. DM und rd. 4.220 Mio. DM. Die Variation der privaten Investitionen ergibt sich durch die Folgeinvestitionen auf Basis der gesicherten Arbeitsplätze (vgl. Kap. 3.4). Bei einer Konzentration der öffentlichen Ausgaben für die Erschließung und Baureifmachung der Flächen in der Kurz- und Mittelfrist (Szenarien I), d. h.

bei schnellerer Vermarktung und höherer (kumulierter) Zahl gesicherter Arbeitsplätze, ist der Folgeinvestitions-Effekt höher als bei einer langfristigen Verteilung (Szenarien II) des öffentlichen Investitionsvolumens.

3.4 Direkte Beschäftigungseffekte in den Hafenrevieren

Auf der Grundlage der in Abb. 3.-7 genannten Annahmen zu den sektoralen Arbeitsplatzdichten errechnen sich für das Jahr 2020 im Worst-Case-Szenario 9.141 Arbeitsplätze für das Gesamtareal, davon 2.281 im produzierenden bzw. verarbeitenden Gewerbe, 2.577 in Handel, Lagerhaltung und Logistik und 4.283 im Dienstleistungssektor. Der gesamte Beschäftigungseffekt aus Umstrukturierung und Neuansiedlung für das Best-Case-Szenario beläuft sich auf 16.081 Arbeitsplätze, die sektorale Aufteilung zeigt 3.650, 3.866 bzw. 8.565 Arbeitsplätze (vgl. Abb. 3.-5). Die sektorale Struktur mit dem deutlich gestiegenen Beschäftigtenanteil im Dienstleistungssektor spiegelt den angestrebten Aufwertungsprozess wieder.

Abb. 3.-5: Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen (Vergleich status-quo und 2020)



Anmerkung: status-quo auf Basis PLANCO 1999 (gesamtes Areal) 2020 in Abstimmung mit Operativer Ebene (gesamtes Areal)

Differenziert nach den vier Szenarien zeigt Abb. 3.-6 die Spannweite der zu erwartenden direkten Beschäftigungseffekte. Bei einer Konzentration der Investitionen für Baureifmachung und Erschließung in der Kurz- und Mittelfrist tritt der „Sicherungseffekt“ von Arbeitsplätzen eher ein und kumuliert folglich zu einem höheren Gesamteffekt (Szenarien I) als bei den Szenarien II, denen eine Verteilung der Erschließungsinvestitionen über einen längeren Zeitraum zugrunde liegt.

Abb. 3.-6: Direkte Beschäftigungseffekte

Szenario	I-w	I-b	II-w	II-b
Arbeitsplätze				
Neue Arbeitsplätze	3.088	9.794	3.088	9.794
Gesicherte Arbeitsplätze	3.714	3.948	3.714	3.948
Gesicherte Arbeitsplätze (kumuliert) *	100.057	216.658	85.492	193.360
Nicht-EK Arbeitsplätze	2.339	2.339	2.339	2.339
	9.142	16.081	9.142	16.081

Abweichungen in den Summen durch Rundungen möglich.

„Nicht-EK“: Arbeitsplätze, die auch ohne Umsetzung der Entwicklungskonzeption erhalten bleiben.

* Jahresarbeitsplatzäquivalente als Summe der einzelnen Jahre.

3.5 Regionalwirtschaftliche und fiskalische Rentabilität

Auf der Grundlage der in Abb. 3.-7 zusammengefassten Parameter sowie der in den vorstehenden Kapiteln dargestellten Berechnungen kommen die stadtwirtschaftlichen Berechnungen über weitere Zwischenstufen (Vorleistungsnachfrage der Unternehmen, induzierte Einkommen, kumulierte Wertschöp-

fungs-, Beschäftigungs- und fiskalische Effekte) zur Ermittlung regionalwirtschaftlicher und fiskalischer Rentabilitäten.

Abb. 3.-7: Übersicht zu den Parametern der Szenarien

Szenario	WORST-CASE	BEST-CASE
(1) Investitionen Erschließung	758,3 Mio. DM	453,6 Mio. DM
(2) Privatwirtschaftliche Investitionen		
Flächenkäufe	80 DM/qm	110 DM/qm
Investitionen/neuer Arbeitsplatz	125.000 DM/AP	175.000 DM/AP
Investitionen/gesicherter Arbeitsplatz	p.a. 7.500 DM/AP	p.a. 12.500 DM/AP
(3) Dir. Beschäftigungseffekt (Bruttofläche)		
Prod./verarb. Gewerbe	25 AP/ha	40 AP/ha
Handel, Lagerung, Logistik	20 AP/ha	30 AP/ha
Dienstleistungen	75 AP/ha	150 AP/ha
(4) Vorleistungsnachfrage der Unternehmen	Ermittlung über Beschäftigungseffekte und Daten des Statistischen Landesamtes.	
(5) Induziertes Einkommen der Beschäftigten	Ermittlung über Beschäftigungseffekte und Daten des Statistischen Landesamtes.	

Es ergeben sich die in Abb. 3.-8 zusammengefassten regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Rentabilitäten (auf Gegenwartswerte abgezinst). Damit führen die stadtwirtschaftlichen Berechnungen zu folgenden zentralen Ergebnissen:

- Aus Erschließungsinvestitionen zwischen rd. 300 Mio. DM und rd. 570 Mio. DM (nach Abzinsung) werden regionale Bruttowertschöpfungseffekte in Höhe von 10 Mrd. DM bis rd. 27 Mrd. DM generiert.
- Mit der Umsetzung der Entwicklungskonzeption können Investitionen der Privatwirtschaft zwischen 1.160 Mio. DM und rd. 4.220 Mio. DM ausgelöst werden (vgl. oben Abb. 3.-4).
- Insgesamt werden im Areal des Hafens bis zum Jahr 2020 zwischen rd. 9.140 und 16.080 Arbeitsplätze gesichert bzw. neu entstanden sein.
- Die fiskalische Bilanzierung aller Effekte über den Betrachtungszeitraum ergibt deutlich positive Ergebnisse in den Best-Case-Szenarien. In den ungünstigen Annahmen der Worst-Case-Szenarien wird eine positive Bilanz bis zum Jahr 2020 verfehlt. Die fiskalischen Bilanzergebnisse variieren in den vier Szenarien zwischen - 235 Mio. DM und 500 Mio. DM (nach Länderfinanzausgleich).

Abb. 3.-8: Rentabilität nach Abzinsung (Mio DM; Zinssatz 2,5 % p. a.)

Szenario	I-w	I-b	II-w	II-b
Abgezinste Investitionen für Erschließung und Baureifmachung	569,6	311,3	539,4	297,5
Abgezinste Bruttowertschöpfung	11.903,8	26.725,6	10.106,2	23.921,0
Abgezinste Einnahmen vor LFA	472,7	1.077,3	402,8	967,4
Abgezinste Einnahmen nach LFA	357,6	811,8	304,4	728,4
Regionalwirtschaftliche Rentabilität	11.334,2	26.414,3	9.566,8	23.623,5
Fiskalische Rentabilität vor LFA	- 96,9	766,0	- 136,7	669,9
Fiskalische Rentabilität nach LFA	- 212,0	500,4	- 235,0	430,9

LFA = Länderfinanzausgleich

Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse orientieren sich die finanziellen Planungen der Entwicklungskonzeption aus Vorsichtsgründen an den konservativen Annahmen der Worst-Case-Szenarien, insbesondere hinsichtlich der Höhe der Erschließungsinvestitionen. Die Best-Case-Szenarien zeigen vor allem die Potenziale einer „optimalen“ Entwicklung des Areals und können Grundlage für Entscheidungen zum öffentlichen und privaten Engagement sein.

Als wesentliche Steuerungsgröße für die regionalwirtschaftlichen Effekte und die fiskalische Bilanz identifiziert das Bewertungsmodell die Fristen, in denen das Areal baureif gemacht und erschlossen wird.

Die zeitliche Konzentration der öffentlichen Investitionen auf die kurz- und mittelfristigen Phasen der Umsetzung kann die regionalwirtschaftlichen Effekte gegenüber einem verhaltenen Investitionsverlauf nachhaltig erhöhen. Insbesondere der Beschäftigungseffekt, d. h. die frühzeitige Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen aus der Bereitstellung vermarktbarer Flächen trägt über kumulative Wirkungen zur positiven Bilanz bei. Damit belegt das Modell die Bedeutung möglichst zeitnaher Investitionen für Baureifmachung und Erschließung als Impulse für die volle Realisierung der im Areal vorhandenen Entwicklungspotenziale.

Ergänzend ist anzumerken, dass eine fiskalische Bilanzierung alleine die strukturpolitische und stadtentwicklungspolitische Bedeutung einer Aufwertung der Alten Hafenreviere nicht zum Ausdruck bringt. In den Erschließungsinvestitionen sind erhebliche Mittel enthalten, deren Rechtfertigung sich in erster Linie aus ihrem Beitrag zur Umstrukturierung und Entwicklung eines großen innenstadtnahen Areals und damit aus ihrer übergreifenden stadtentwicklungspolitischen Impulswirkung ergibt. Dies trifft beispielsweise auf die Investitionen in die innere und äußere Verkehrserschließung zu (113,8 bzw. 159,4 Mio. DM); auch Maßnahmen der Altlastensanierung (78,4 bzw. 202,4 Mio. DM) werden üblicherweise nicht als Maßnahmen betrachtet, die sich als fiskalisch rentierbar erweisen müssen.

Die fiskalische Bilanzierung liefert demnach nur einen Bewertungsaspekt, der um andere zu ergänzen ist. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang ein Vergleich ausgewählter Kennziffern der stadtwirtschaftlichen Berechnungen zu den Alten Hafenrevieren mit den Erfahrungswerten aus anderen bremischen Entwicklungsgebieten. So betragen die Erschließungsinvestitionen für einen neuen oder gesicherten Arbeitsplatz in den Hafenrevieren 111.000 DM in den beiden Worst-Case-Szenarien und 33.000 DM in den Best-Case-Szenarien (Abb. 3.-9). In einer „Über-Kreuz“-Betrachtung der Szenarien berechnen sich die für einen neuen Arbeitsplatz erforderlichen Investitionen auf 67.000 bzw. 55.000 DM. Zum Vergleich: im aktuellen Entwicklungsstand der Airport-Stadt Mitte ergibt sich ein Quotient von 44.000 DM öffentlicher Ausgaben für jeden in Bremen gesicherten bzw. neuen Arbeitsplatz (vorläufiges Ergebnis der aktuellen Bewertung der Airport-Stadt Mitte im Rahmen der ISP-Evaluierung durch Prognos). Unter Berücksichtigung struktureller Unterschiede der beiden Gebiete - die Entwicklungskonzeption für das Hafenareal geht von einem höheren Flächenanteil des kapitalintensiveren produzierenden/verarbeitenden Gewerbe und Handel/Logistik und von einer insgesamt geringeren Arbeitsplatzdichte als in der Airport-Stadt Mitte aus - liefert das Berechnungsmodell für die Hafenreviere damit realistische und plausible Aussagen zu den Beschäftigungseffekten. Ähnlich plausibel sind die sich ergebenden Relationen zwischen Erschließungsinvestitionen und privaten Investitionen.

Abb. 3.-9: Ausgewählte Kennziffern der regionalwirtschaftlichen Entwicklung

Szenario	I-w	I-b	II-w	II-b
Erschließungsinvestitionen pro Arbeitsplatz [DM]	111.000	33.000	111.000	33.000
„Kreuz“-Betrachtung				
Besch.-effekt = worst-case, Invest. = best-case		67.000		
Besch.-effekt = best-case, Invest. = worst-case		55.000		
Relation:				
Erschließungsinvest. zu privaten Investitionen	1 : 1,6	1 : 9,3	1 : 1,5	1 : 8,7
„Kreuz“-Betrachtung				
Erschließungsinvest. = worst-case, priv. Invest. = best-case	1 : 5,6		1 : 5,2	
Erschließungsinvest. = best-case, priv. Invest. = worst-case	1 : 2,8		1 : 2,6	

Hinsichtlich der negativen fiskalischen Bilanz in den Worst-Case-Szenarien ist weiterhin anzumerken, dass diese nur die Zeit bis zum Jahr 2020 berücksichtigen. Die Umsetzung der Entwicklungskonzeption wird in den nächsten 20 Jahren kaum abgeschlossen sein, d. h. auch nach 2020 wird die Entwicklung weitergehen - dann auf Basis der durch die Entwicklungskonzeption geschaffenen „Fundamente“. Eine im Jahr 2020 endende Erfolgsbewertung der Konzeption dürfte deshalb in der zeitlichen Dimension zu kurz greifen.

4. Umsetzungskonzeption

4.1 Stufenplan der Realisierung

Die Realisierung der Entwicklungskonzeption wird sich über einen langen Zeitraum von wenigstens 20 Jahren erstrecken. Der Umfang der zu leistenden Aufgaben und der hierfür erforderliche Einsatz öffentlicher und privater Mittel zwingt zu einer zeitlich gestuften, an räumlichen Schwerpunkten und konkre-

ten Projekten orientierten Vorgehensweise. Hieraus ergibt sich die zeitliche Abfolge der Erschließungsmaßnahmen für die Entwicklungsbereiche. Zukünftigen Veränderungen der Planungsbedingungen und Marktgegebenheiten kann in Fortschreibungen der Entwicklungskonzeption Rechnung getragen werden.

Die Umsetzung der Entwicklungskonzeption schließt an die bereits durchgeführten Maßnahmen zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere an. In den Jahren 1998/99 wurden über die Verfüllung des Überseehafenbeckens hinaus alte Infrastrukturen beseitigt und Gebäude abgerissen. Hierfür wurden 48,1 Mio. DM ausgegeben.

Den weiteren Planungen und Maßnahmen werden die nachfolgenden Stufen zugrunde gelegt, die auch an der Notwendigkeit einer zeitlichen Streckung des öffentlichen Mitteleinsatzes orientiert sind (vgl. Übersichten 4.1-1, 4.1-2). Der nachfolgende Stufenplan geht in der Gesamtsumme von dem im Rahmen der stadtwirtschaftlichen Berechnungen ermittelten maximalen Investitionsaufwand von 758 Mio. DM aus (worst case)²⁰. Damit bewegen sich die finanziellen Planungen eher auf der „sicheren“ Seite und können im Zuge der Umsetzung eher unterschritten als übertroffen werden.

Die konkreten Investitionsansätze können erst im Rahmen der einzelnen Erschließungsprojekte ermittelt werden. Das Gesamtvolumen der Erschließungsinvestitionen ist zu einem nicht unerheblichen Teil von Entscheidungen über den tatsächlichen Umfang von Altlastensanierungsmaßnahmen und von Reallokalationen abhängig. Mit diesen beiden Kostenpositionen alleine können 209 Mio. DM der Differenz zwischen Best Case und Worst Case (insgesamt 305 Mio. DM) erklärt werden.

Die zeitliche Verteilung des Mitteleinsatzes ist in Übersicht 4.1-2 dargestellt und wurde gegenüber den gutachterlichen Annahmen im Rahmen der stadtwirtschaftlichen Berechnungen entsprechend den im Zuge der Planung gesetzten Prioritäten modifiziert.

Stufe 1 (2000 - 2002)

In diesem Zeitraum findet die Ansiedlung des Großmarktes und damit die Realisierung des Konzepts für ein „Frische-Zentrum Nord“ statt. Hiermit verbunden ist die Erschließung des Großmarktbereichs und der Fläche des früheren Überseehafens (Überseepark) über die neuen Straßen „Hansator“ und „Überseetor“ sowie über die neue Konsul-Smidt-Straße. Letztere ist zukünftig die Haupteerschließungsstraße und dient damit gleichzeitig der Erschließung der übrigen Hafenreviere und ist somit nicht ausschließlich den Nutzungen des Frischezentrums Nord zuzurechnen. Die bereitzustellenden Erschließungsmittel belaufen sich auf ca. 120 Mio. DM für diesen Zeitraum; hiervon sind bisher im Rahmen der Großmarktplanungen 80 Mio. DM bewilligt.

Die erste Planungsphase wird ausserdem für Grundstücksarrondierungen, beispielsweise an der Süd- und Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens sowie im Entwicklungsbereich Hafenvorstadt genutzt. Damit kann den bereits bekannten Wünschen der dort ansässigen Betriebe und Grundstückseigentümer frühzeitig Rechnung getragen werden. Zu den rasch zu realisierenden Maßnahmen zählen im Übrigen die Neuordnung der Gleisanlagen und der Rückbau des Zollzauns, des funktionslosen Bahndamms sowie der Straße Am Holzhafen.

Der Mittelbedarf für die Phase 1998 bis 2002 beläuft sich insgesamt auf 215 Mio. DM; ohne die bereits in 1998/99 verausgabten 48 Mio. DM verbleiben für die Jahre 2000 bis 2002 noch 167 Mio. DM. Im Einzelnen sind in der ersten Umsetzungsphase (einschließlich 1998/99) die folgenden Erschließungsmaßnahmen vorgesehen:

Erschließungsmaßnahmen 1998 - 2002	Investitionen
Straße Hansator	14
Straße Überseetor	14
Konsul-Smidt-/Eduard-Suling-Straße	37
Entwicklungsbereich Überseetor	17
Entwicklungsbereich Frischezentrum	64
Entwicklungsbereich Überseepark	39
Entwicklungsbereich Holz- und Fabrikenhafen	5
Begrünung	5
Nebenkosten	20
Insgesamt	215

20 Zur Ermittlung und Struktur der Investitionskosten sowie zu den Differenzen zwischen Best Case und Worst Case vgl. Kap. 3.

Stufe 2: (2003 - 2006)

Da im Zusammenhang mit der Realisierung der Stufe 1 bereits die Erschließung über Überseetor, Hansator und Konsul-Smidt-Straße realisiert werden musste, bietet sich an, im direkten Umfeld dieser Straßen auch die im öffentlichen Eigentum liegenden Flächen aufzubereiten und zu veräußern. Hierzu gehören Flächen im Eingangsbereich Überseetor, sowie im Bereich der neuen Zufahrt Hansator (Hafenvorstadt). In beiden Fällen sind im wesentlichen Abräumarbeiten erforderlich. Hierzu zählt auch die Beseitigung des Bahndamms entlang der Hafenrandstraße als wesentliche Voraussetzung für die Gewinnung von Bauflächen entlang dieser Ost-West-Achse.

Vorgesehen ist auch ein frühzeitiger Beginn der Erschließungsmaßnahmen im Entwicklungsbereich Hafenvorstadt mit der neuen Innenstadtanbindung zur Straße Am Wall. Damit kann den für diesen Bereich vorliegenden Investitionsinteressen Rechnung getragen werden.

Die Vermarktung der Grundstücke im Umfeld des Frischezentrums kann in dieser Phase ebenfalls betrieben werden. Hierbei soll die Grundphilosophie des Konzepts der Entwicklung der Alten Hafenreviere von den Rändern her auch auf der Ebene des Entwicklungsbereichs zum Ausdruck kommen; konkret bedeutet dies eine Konzentration neuer verarbeitender Aktivitäten zunächst im nördlichen Bereich des Frischezentrums und an der Nordseite des Überseeparks bzw. der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens. Hier sind in erster Linie Nutzungen anzustreben, die einen unmittelbaren Bezug zum Frischezentrum Nord aufweisen und somit zur Entstehung eines Nutzungsschwerpunktes im Bereich Nahrungs- und Genussmittel beitragen. Die Erlöse aus den Grundstücksverkäufen sollen in die Maßnahmen der Umstrukturierung einfließen. Bei der Vermarktung der Grundstücke entlang den Wasserkanten ist das Ziel der Aufwertung durch die Ansiedlung von Bürodienstleistungen zu beachten. Hier sind - entsprechend der Nachfrage privater Investoren - längere Realisierungszeiträume zu erwarten.

Im Holz- und Fabrikenhafen werden in dieser Phase die bereits eingeleiteten Neuordnungen entsprechend den Unternehmenserfordernissen fortgesetzt.

Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt liegt in dieser Phase auf der Nordseite des Europahafens. Neben vielfältigen Einzelmaßnahmen der inneren Erschließung, Abräumung, Ver- und Entsorgung können hier auch im Einvernehmen mit den bisherigen Nutzern Reallokationen in Betracht gezogen werden; hierfür sind in dem Ansatz von 106 Mio. DM für diese Phase (vgl. nachfolgende Tabelle) alleine 56 Mio. DM enthalten.

Insgesamt fallen nach diesem Konzept in den Jahren 2003 bis 2006 Erschließungsinvestitionen in Höhe von 277 Mio. DM an. Im einzelnen verteilen sich die Investitionen wie folgt:

Erschließungsmaßnahmen 2003 - 2006	Investitionen
Straße Lloydtor	14
Anbindung Innenstadt/Am Wall	40
Sonstige innere Erschließung	18
Entwicklungsbereich Hafenvorstadt	5
Entwicklungsbereich Speicherhof	1
Entwicklungsbereich Überseetor	22
Entwicklungsbereich Überseepark	31
Entwicklungsbereich Europahafen Nordseite	103
Entwicklungsbereich Holz- und Fabrikenhafen	10
Begrünung	8
Nebenkosten	25
Insgesamt	277

Stufe 3 (2007 bis 2010)

Diese Phase dient der vollständigen Realisierung des Hapterschließungsnetzes und vielfältigen Einzelmaßnahmen der Feinerschließung und städtebaulichen Aufwertung. Die Ansiedlung der geplanten Dienstleistungsnutzungen an den Wasserkanten erfolgt auf der Basis des neu hergestellten Erschließungssystems einschließlich der fertiggestellten neuen Anbindung an die Innenstadt. Weiterhin ist für diesen Zeitraum die vollständige Erschließung der öffentlichen Wasserränder für den Publikumsverkehr vorgesehen.

Das Gesamtvolumen der Erschließungsinvestitionen in dieser Phase beläuft sich auf 116 Mio. DM. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Erschließungsmaßnahmen 2007 - 2010	Investitionen
Sonstige innere Erschließung	18
Entwicklungsbereich Hafenvorstadt	3
Entwicklungsbereich Überseetor	13
Entwicklungsbereich Europahafen Nordseite	56
Entwicklungsbereich Holz- und Fabrikenhafen	8
Begrünung	7
Nebenkosten	11
Insgesamt	116

Stufe 4 (2011 ff.)

In dieser Phase steht aus heutiger Sicht die Erschließung des Bereichs zwischen Südkaje Europahafen und Weser im Vordergrund. Hierzu sind auch erhebliche Altlastensanierungsmaßnahmen, vor allem auf der Molenspitze, notwendig. Für die weitere Entwicklung des Überseeparks werden in dieser Phase wieder verstärkt Erschließungsinvestitionen getätigt. Sie kommen vorwiegend im südlichen Bereich zum Einsatz, um die dort vorhandenen Potenziale der Wasserlagen im Sinne des übergreifenden Aufwertungszieles zu nutzen. Ergänzt um weniger aufwendige Maßnahmen im Bereich Speicherhof belaufen sich die Erschließungsinvestitionen in dieser Phase auf insgesamt 150 Mio. DM.

Im Einzelnen sind in den Jahren 2011 bis 2018 folgende Maßnahmen vorgesehen:

Erschließungsmaßnahmen 2011- 2018	Investitionen
Hörnickenstraße/Auf der Muggenburg	4
Entwicklungsbereich Speicherhof	4
Entwicklungsbereich Überseepark	38
Entwicklungsbereich Europahafen Südseite	90
Nebenkosten	14
Insgesamt	150

Übersicht 4.1-1 (Realisierungsplan nach Maßnahmenbereichen) weist die Maßnahmenschwerpunkte der Erschließung der Alten Hafenreviere nach Realisierungsphasen und Investitionsbedarfen aus. Die zeitlichen Schwerpunkte der Erschließung und Aufbereitung in den Entwicklungsbereichen mit den sich ergebenden jährlichen Gesamtinvestitionen verdeutlicht Übersicht 4-2 (Zeitablauf der Planungen und Baumaßnahmen). Die Angaben zu den Investitionen orientieren sich am „Worst Case“ der Investitionsschätzungen im Rahmen der stadtwirtschaftlichen Berechnungen.

Übersicht 4.1-1: Realisierungsplan nach Maßnahmenbereichen

(Finanzbedarf gemäß Worst-Case-Szenario)

Maßnahmenbereiche	Phase	Finanzbedarf (Mio DM)
1. Nord-Süd-Erschließung (Äußere Erschließung)		
— Hansator	2000 - 2002	14
— Überseetor	2000 - 2002	14
— Lloydtor	2003 - 2006	14
— Anbindung Innenstadt/Am Wall	2003 - 2006	40
2. Ost-West-Erschließung (Innere Erschließung)		
— Konsul-Smidt-Straße	2000 - 2002	
— Eduard-Suling-Straße	2000 - 2002	37
— Hörnickenstraße/Auf der Muggenburg	2011 - 2018	4
— Sonstige innere Erschließung	2003 - 2006	18
	2007 - 2010	18
— Neuordnung Gleisanlagen	2000 - 2006	in 4. enthalten

Maßnahmenbereiche	Phase	Finanzbedarf (Mio. DM)
3. Rückbaumaßnahmen		
— Zollzaun	2000 - 2002	
— Bahndamm	2000 - 2006	
— Straße Am Holzhafen	2000 - 2006	in 4. enthalten
4. Sonstige gebietsbezogene Maßnahmen (Aufräumung, Altlasten, Neuordnungen etc.)		
— Hafenvorstadt	2003 - 2006	5
	2007 - 2010	3
— Speicherhof	2003 - 2006	1
	2011 - 2018	4
— Überseetor	1999 - 2002	17
	2003 - 2006	22
	2007 - 2010	13
— Frischezentrum	1998 - 2002	64
— Überseepark	1998 - 2002	39
	2003 - 2006	31
	2011 - 2018	38
— Europahafen Nordseite	2003 - 2006	103
	2007 - 2010	56
— Europahafen Südseite	2011 - 2018	90
— Holz- und Fabrikenhafen	2000 - 2002	5
	2003 - 2006	10
	2007 - 2010	8
5. Kosten ohne örtliche Zuordnung		
— Begrünung, ökologischer Ausgleich	2000 - 2002	5
	2003 - 2006	8
	2007 - 2010	7
— Nebenkosten	2000 - 2002	18
	2003 - 2006	29
	2007 - 2010	23
Finanzbedarf insgesamt		758

Übersicht 4.1 – 2: Zeitablauf der Planungen und Baumaßnahmen

ISP			1				2				3				4	Gesamt- summe
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 - 2018		
Entwicklungsbereiche																
Hafenvorstadt																
- Lloydtor																
- Innenstadt/Am Wall																
Speicherhof																
- Hansator																
Überseetor																
Frischezentrum																
- Konsul-Smidt-Straße																
Überseepark																
- Eduard-Suling-Straße																
Europahafen Nord																
Europahafen Süd																
Holz- u. Fabrikenhafen																
Investitionen worst-case (Mio. DM)	34,0	14,0	55,0	56,0	56,0	69,0	69,0	69,0	70,0	29,0	29,0	29,0	29,0	150,0		758,0
Investitionen best-case (Mio. DM)	34,4	13,7	40,0	40,0	40,0	38,2	41,2	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	10,5		453,6

*1 und *2 = Summen 159,0 und 10,5 setzen sich wie folgt zusammen: jeweils für die Jahre 2011 bis 2018 Mio. DM 18,75/Jahr bzw. 2,1/Jahr!

4.2 Schaffung von Planungs- und Baurecht

Bauleitpläne (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) sind die entscheidenden rechtlichen Instrumente, Planung öffentlich zu erörtern und Planungssicherheit zu schaffen. Sie dienen der planungsrechtlichen Absicherung der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung und Ordnung. Der Flächennutzungsplan stellt heute für den Bereich, der von der Rahmenkonzeption erfasst wird, vorwiegend Sonderbaufläche „Hafen“, „Wasserflächen“ und „Bahnanlagen“ dar.

Für den überwiegenden Teil des Bereiches setzt der Staffelbau- und Gewerbeplan vom 1. Februar 1921 Gewerbeklasse 1 und Baustaffel 6 fest. Nur in Teilbereichen wurde in den letzten Jahrzehnten nach Erfordernis neues Planungsrecht nach Baugesetz bzw. Baugesetzbuch geschaffen.

Die Aussagen der vorliegenden Rahmenplankonzeption werden schrittweise in den Bauleitplänen weiterentwickelt und konkretisiert. Im Grundsatz bedeutet das, dass der Flächennutzungsplan für große Teile der Alten Hafenreviere geändert werden muss, um daraus Bebauungspläne als planungsrechtliche Grundlage für die Umsetzung konkreter Maßnahmen entwickeln zu können. Da die Entwicklung der Alten Hafenreviere einen Zeitraum von 20 Jahren in Anspruch nehmen wird, können aus dem Rahmenplan nicht in allen Bereichen Nutzungsaussagen mit einer für die Bauleitplanung erforderlichen Konkretisierung abgeleitet werden. Für einzelne kurzfristig umzusetzende Projekte muss daher die Bauleitplanung abschnittsweise vorbereitet werden. Grundsätzlich wird sich die Bauleitplanung für die Alten Hafenreviere an dem Ziel orientieren, den größten Handlungsspielraum für die Entwicklung des jeweiligen Standortes zu gewinnen.

Zu den kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen zählen die Entwicklungen des Frischezentrums (Großmarkt mit entsprechenden ergänzenden Betrieben) und Überseetor. Hierfür sind ebenfalls die dafür erforderlichen Flächen- und Infrastrukturfestlegungen in Bauleitplänen zu treffen. Für den Überseehafenbereich liegen bereits Planaufstellungsbeschlüsse (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) vor.

4.3 Neuordnung von Grundstücken (Schwerpunktbereiche)

Um die Zielsetzungen des Rahmenplanes und die Entwicklungsabsichten von ansässigen Unternehmen umzusetzen, sind in Teilen der „Alten Hafenreviere“ auch Neuordnungen von Grundbesitz (Zuschnitt, Eigentums- bzw. Besitzverhältnis) erforderlich. Hierzu wird es in Teilbereichen zweckmäßig sein, über eine Umlegung zu bedarfsgerechten Grundstücken zu kommen. Hierbei sind für bauliche und sonstige Nutzungen nach Lage, Form und Größe wirtschaftlich tragfähige Grundstückszuschnitte herzustellen. Solche Umlegungen gehen sowohl vom öffentlichen Interesse als auch von privatem Nutzen aus. Es gilt dabei zunächst, einvernehmliche vertragliche Lösungen zu erreichen. Bei den weiteren Verfahrensschritten im Zuge der Umsetzung der Entwicklungskonzeption wird zu prüfen sein, inwieweit in Verbindung mit städtebaulichen Verträgen das Ziel der Neuordnung über Umlegungen erreicht werden kann.

Als erste Schwerpunktbereiche der Grundstücksneuordnung in den Alten Hafenrevieren sind zu benennen:

- Flächen an der südlichen Kaje des Holz- und Fabrikenhafens,
- Bereich zwischen Hansator und Lloydstraße (Autohof, Neptunstraße, Baumstraße) und
- Flächen zwischen Lloydstraße und Oldenburger Bahn,
- Flächen im Entwicklungsbereich Überseetor.

Um die Nutzung der südlichen Kaje des Holz- und Fabrikenhafens für den Warenumsatz per Schiff zu intensivieren, sollen die Abschnitte der Betriebsgrundstücke entlang der Kaje verkürzt werden. Dies entspricht Vorschlägen aus dem Kreis der ortsansässigen Unternehmen. Gleichzeitig können die Grundstücke durch die Aufhebung der Zollgrenze hinsichtlich der landseitigen Tiefe verlängert werden. Der Neuzuschnitt der Grundstücke wird unterstützt durch eine Vereinfachung der Verkehrsinfrastruktur nach Aufhebung des Zollzaunes (Rückbau der Straße „Am Holzhafen“) und durch die Erschließung über eine neu trassierte Eduard-Suling-Straße. Die zu den Fragen der Neuordnung der Grundstücke mit den ansässigen Firmen bereits eingeleiteten Abstimmungen werden mit Vorrang zur Entscheidungsreife geführt.

Die Umnutzung und Bebauung des Autohofes am Hansator gibt auch Anlass zu einer Neuordnung des kleingewerblich strukturierten Gebietes Baumstraße/Zweigstraße, in dem überwiegend privater Grundbesitz vorliegt. Die Straßentrassen und die Grundstückszuschnitte gehen teilweise noch auf die stadt-räumliche Struktur des 19. Jahrhunderts vor dem Bau der Häfen zurück. Ein erfolgreicher Revitalisierungsprozess der „Alten Hafenreviere“ erzeugt einen Wertzuwachs des privaten Grundbesitzes, weil neue, höherwertige Nutzungen in den Raum integriert werden. So ist absehbar, dass auch die Privateigentümer an sinnvollen Grundstückszuschnitten für die Nutzung oder die Vermarktung Interesse bekunden werden.

An einer Arrondierung bzw. Neuordnung von Grundstücken zwischen der Lloydstraße und der Oldenburger Bahn (Lloydtor) haben private Eigentümer mehrerer Grundstücke bereits Interesse bekundet.

Die Neuordnung des Grundbesitzes kann sich an der zukünftigen Verkehrserschließung (Straßen und Gleise) orientieren. Bei einer geeigneten Trassierung der geplanten neuen Innenstadtanbindung zur Straße „Am Wall“ kann die Verkehrsbelastung für die potenziellen Wohnstandorte in diesem Entwicklungsbereich reduziert werden.

Der Entwicklungsbereich Überseetor wird zukünftig die zentrale Verbindungsfunktion zu den nördlich benachbarten Stadtteilen der Hafenreviere wahrnehmen. Der Korridor östlich und westlich der Erschließungsstrasse zum Großmarkt bietet gute Standorte für bauliche Maßnahmen im Sinne des übergreifenden Aufwertungszieles und soll deshalb ebenfalls auf erforderliche Neuordnungen näher untersucht werden.

4.4 Finanzierung

Der Stufenplan der Realisierung (Kap. 4.1) sieht eine zeitliche Konzentration der wesentlichen Erschließungsinvestitionen auf den Zeitraum bis 2010 vor (608 Mio. DM im Worst Case bzw. 444 Mio. DM im Best Case). Durch eine solche zeitliche Schwerpunktsetzung kann eine frühzeitige Impulswirkung durch die Erschließungsinvestitionen erzeugt werden mit den entsprechend positiven Beschäftigungswirkungen sowie den damit verbundenen volkswirtschaftlichen und fiskalischen Effekten (vgl. Kap. 3 Stadtwirtschaftliche Berechnungen). Voraussetzung ist allerdings die Möglichkeit zur Mobilisierung der erforderlichen Investitionen. Geht man - vereinfachend - von einer gleichmäßigen Verteilung der Investitionen aus, so ergeben sich - unter Berücksichtigung der bereits in den Jahren 1998 bis 2000 durch das Land bewilligten Mittel in Höhe von 88,1 Mio. DM - bei den beiden Varianten die folgenden jahresdurchschnittlichen Investitionsaufwendungen:

Jahresdurchschnittlicher Investitionsbedarf für Erschließungsmaßnahmen

Phase	Worst Case	Best Case
2001 - 2010	50,5	35,6
2011 - 2018	18,8	1,3

Bei einer gleichmäßigen Verteilung der Erschließungsinvestitionen über den gesamten Zeitraum ab 2005 bis 2018 liegt der jahresdurchschnittliche Finanzbedarf bei 40 Mio. DM (Worst Case) bzw. 15 Mio. DM (Best Case).

Die Umsetzung der Entwicklungskonzeption führt demnach zu hohen öffentlichen und privaten Investitionen, mit denen sich einerseits die Chance zur Einleitung nachhaltig wirksamer und regionalwirtschaftlich wie fiskalisch vorteilhafter Entwicklungen bietet, andererseits öffentliche und private Investoren vor große finanzwirtschaftliche Herausforderungen stellen.

In welchem Umfang für die Erschließungsinvestitionen private Entwicklungsträger gewonnen werden können, ist endgültig erst im Zuge der stufenweisen Umsetzung der Entwicklungskonzeption, insbesondere bei der Vergabe konkreter Projektentwicklungen festzustellen. Voraussetzungen für ein privates Engagement bei Erschließungsinvestitionen sind erfahrungsgemäß ein klar eingrenzbare Entwicklungsrisiko und gute Vermarktungsmöglichkeiten der entwickelten Grundstücke und Immobilien. Zur Begrenzung von Haushaltsbelastungen wird der Senat und der zu bestellende Entwicklungsträger jedenfalls der Mobilisierung privaten Risikokapitals für die Finanzierung von Entwicklungsmaßnahmen hohe Priorität beimessen. Die Schnittstelle zwischen öffentlichen Vorleistungen und privatem Kapitaleinsatz ist dabei jeweils einzeln neu zu verhandeln.

Die auf jeden Fall privat zu finanzierenden Investitionen in Gebäude und Anlagen werden sich in üblicher Weise auf dem Kapitalmarkt oder aus sonstigen Mitteln der Investoren finanzieren und bedürfen an dieser Stelle keiner weiteren Behandlung.

Das Finanzierungskonzept der Entwicklungskonzeption betrifft

- die erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen zur Erschließung und Entwicklung der Alten Hafenreviere,
- die zeitlich und sachlich begrenzte Förderung ortsansässiger privater Unternehmen zur Unterstützung der Ziele der Entwicklungskonzeption durch Investitionen und betriebliche Anpassungsmaßnahmen veranlasst werden.

4.4.1 Infrastrukturinvestitionen

Die Umstrukturierung der alten Hafenreviere erfordert hohe Investitionen in

- die Neuordnung der verkehrlichen Erschließung für den Personen- und Güterverkehr,
- die Beseitigung von Altlasten, obsoleten Infrastrukturanlagen, Schuppen und sonstigen nicht mehr benötigten Gebäuden und Anlagen,

- die Gestaltung von öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie die schrittweise Erschließung attraktiver Wasserlagen für Freizeit und Erholung,
- die Sicherstellung der weiterhin erforderlichen Hafeninfrastruktur.

Nach den Schätzungen der beteiligten Senatsressorts sind zur Erschließung und Entwicklung der Alten Hafenreviere zwischen 1998 und 2018 Investitionen zwischen 454 Mio. DM (Best Case) und 758 Mio. DM (Worst Case) erforderlich. Im Rahmen der Großmarktplanungen sind hiervon bisher 134,8 Mio. DM als öffentliche Ausgaben bewilligt.

Entsprechend dem in Kap. 4.1 dargestellten Stufenplan der Realisierung der Entwicklungskonzeption verteilt sich der Aufwand für Erschließungsinvestitionen (in Mio. DM) in zeitlicher Hinsicht wie folgt:

Phase	Best case	Worst Case
1998/99 (verausgabt)	48	48
2000 - 2002	120	167
2003 - 2006	145	277
2007 - 2010	130	116
2011 - 2018	11	150
Insgesamt	454	758

Ein wichtiger zeitlicher Eckpunkt für die Finanzierung ist das Jahr 2005, zu dem ein Nachfolgeprogramm zum Investitionssonderprogramm in Kraft treten soll. Demnach unterscheidet die Finanzierungskonzeption zwei Phasen:

(1) Phase 1: 2000 - 2004

(2) Phase 2: 2005 ff.

(1) Phase 1

Das nachfolgende Finanzierungskonzept für die Phase bis 2004 gilt für die von der öffentlichen Hand zu leistenden Investitionen und steht insofern unter dem Vorbehalt der möglichst weitgehenden Beteiligung privater Investoren an den Infrastrukturinvestitionen. Die Finanzierung des öffentlichen Investitionsanteils orientiert sich an folgender Grundkonzeption:

- Die in öffentlichem Eigentum befindlichen Flächen (191,5 ha - vgl. Kap. 1.1.5) werden einem Sondervermögen zugeführt, das vom zukünftigen Entwicklungsträger bzw. in dessen Auftrag von der Bremer Aufbau-Bank verwaltet wird. Der Beleihungswert dieses Treuhandvermögens muss im Zuge einer detaillierten Prüfung und Bewertung ermittelt werden. Als Untergrenze kann der voraussichtliche Veräußerungswert der verwertbaren Flächen in öffentlichem Eigentum definiert werden. Das gesamte verwertbare öffentliche Grundvermögen in den Hafenrevieren umfasst 115,7 ha (vgl. Tab. 1.1.5.1: Städtisches Eigentum Erbpacht und Vermietung = 60,9 ha, verwertbare Verkehrs- und sonstige Flächen in öffentlichem Eigentum = 54,8 ha). Bei einem durchschnittlichen Veräußerungswert (nach Erschließung) von DM 100/m² ergibt sich ein Beleihungswert des städtischen Grundvermögens von ca. 116 Mio. DM. Ob und mit welchem Beleihungswert darüber hinaus auch die übrigen städtischen Verkehrsflächen und sonstigen öffentlichen Flächen (75,2 ha) für das Treuhandvermögen nutzbar sind, muss einer detaillierten Prüfung vorbehalten bleiben.
- Abgesichert durch das Treuhand-Grundvermögen wird die Bremer Aufbau-Bank ermächtigt, Kredite in der Höhe des Treuhandvermögens am Kreditmarkt aufnehmen. Hierbei sollen vorteilhafte Konditionen öffentlicher Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau oder der Europäischen Investitionsbank ebenso genutzt werden wie Angebote der privaten Kreditwirtschaft.
- Gegenüber dem Stufenplan der Realisierung verbleibt bis 2004 nach Beleihung des Treuhandvermögens ein noch ungedeckter Finanzierungsbedarf in Höhe von 83 (Best Case) bis 189 (Worst Case) Mio. DM ²¹. Von diesem Betrag sind 87 Mio. DM durch die bereits für die Haushaltsjahre 2000 bis 2003 bewilligten Mittel für die Ansiedlung des Großmarktes abgedeckt. Zur Abdeckung des verbleibenden Finanzierungsbedarf in Höhe von maximal 102 Mio. DM (Worst Case) ist eine zusätzliche Kreditaufnahme der Bremer Aufbau-Bank erforderlich, die durch den Senat zu verbürgen ist. Alternativ sind die restlichen Mittel aus dem Haushalt des Landes Bremen bereit zu stellen.

Zusammenfassend stellt sich demnach die Finanzierungskonzeption für die Phase (1) folgendermaßen dar (Angaben in Mio. DM):

²¹ Jeweils bei einer maximalen öffentlichen Infrastrukturfinanzierung.

Infrastrukturinvestitionen 2000 - 2004 insgesamt	199 - 305
Kreditaufnahme entsprechend Treuhandvermögen	116
Abgedeckt durch bewilligte Mittel für Großmarktverlagerung 2000 - 2003	87
Öffentlich zu verbürgende Kreditaufnahme/Haushaltszuschuss	0 - 102

(2) Phase 2: 2005 ff.

Ab 2005 werden gemäß Stufenplan der Realisierung bis 2018 weitere öffentliche Investitionen in Höhe von 206 bis 453 Mio. DM zu leisten sein. Der Senat hat die Absicht, die erforderlichen Mittel im Rahmen des geplanten Nachfolgeprogramms zum Investitionssonderprogramm bereit zu stellen.

In dieser Phase müssen auch die auf das Treuhandvermögen aufgenommenen Kredite bedient und amortisiert werden. Um die Belastungen des Landes bzw. des kreditaufnehmenden Entwicklungsträgers zu begrenzen, sollten die verwertbaren städtischen Grundstücke nach Erschließung zügig im Sinne der jeweiligen Nutzungsziele veräußert werden.

4.4.2 Förderung privater Unternehmen

Ziele der Förderung

Wesentliches Element der Entwicklungskonzeption ist die Herstellung der Voraussetzungen für eine stabile Entwicklung der in den Hafenrevieren tätigen Unternehmen sowie für neue wirtschaftliche Aktivitäten entsprechend den definierten Nutzungszielen. Zur Unterstützung dieser Ziele stehen den Unternehmen in den Hafenrevieren sowie neu sich ansiedelnden Unternehmen verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Der Senat wird Möglichkeiten prüfen, der Wirtschaft für einen begrenzten Zeitraum von drei Jahren

- eine finanzielle Förderung von Investitionen zur Aufwertung des äußeren Erscheinungsbildes und der betrieblichen Außenbereiche sowie
- die kostengünstige Inanspruchnahme einer Unternehmensberatung zur Überprüfung und Anpassung der jeweiligen Unternehmensstrategie im Sinne des angestrebten Umstrukturierungsprozesses anzubieten.

Insbesondere die gezielte Förderung der Inanspruchnahme einer Unternehmensberatung kann voraussichtlich aus bestehenden Programmen (z. B. LIP) finanziert werden. Förderungsmaßnahmen zur Aufwertung des Erscheinungsbildes müssen ggf. von der EU notifiziert werden. Darüber hinaus können im Ortsteil Handelshäfen Ziel-2-Mittel für öffentliche Finanzierungshilfen genutzt werden. Zusätzlich ist näher zu prüfen, in welchem Umfang Gemeinschaftsinitiativen der EU für die Umstrukturierung der Alten Hafenreviere genutzt werden können.

Ziele der Förderung sind vor allem

- die Ausschöpfung der Potenziale der Standort- und Unternehmensentwicklung in den Hafenrevieren;
- die Herausbildung attraktiver Unternehmensadressen an stadtnahen, gut erschlossenen Standorten;
- die Unterstützung der Unternehmen bei der Entwicklung neuer wettbewerbsfähiger Produkte und der Erschließung neuer Märkte;
- die Unterstützung von Kooperationen zwischen den in den Hafenrevieren tätigen Unternehmen sowie mit externen Partnern.

(1) Zuschüsse zur Aufwertung des Erscheinungsbildes

Wegen des generell unattraktiven Erscheinungsbildes der Alten Hafenreviere hatten die Unternehmen bisher wenig Anreiz zu eigenen Investitionen in die Aufwertung ihrer jeweiligen Betriebsstandorte. In Verbindung mit der Neuordnung der Erschließung der Hafenreviere wird der öffentliche Raum in weiten Bereichen neu und ansprechender gestaltet. Diese Maßnahmen müssen durch entsprechende Aufräumarbeiten, Renovierungen und Gestaltungsmaßnahmen der Betriebe ergänzt werden, damit die angestrebte Herausbildung attraktiver Unternehmensadressen erreicht wird.

Der Senat hat deshalb die Absicht bei der EU darauf hinwirken, dass Investitionen der ortsansässigen Unternehmen zur Aufwertung ihres äußeren Erscheinungsbildes und ihrer Außenbereiche über einen Zeitraum von drei Jahren (2001 bis 2003) mit 50 % der jeweiligen Kosten bis zu einem Höchstbetrag im Einzelfall von 1 Mio. DM unterstützt werden können. Anspruchsberechtigt sollten alle in den Hafenrevieren tätigen Unternehmen sein. Die Einzelheiten der Förderung werden in Abstimmung mit der Handelskammer und unter Berücksichtigung des EU-Beihilferechts ausgearbeitet.

(2) Förderung von Beratungsmaßnahmen

Unternehmen in den alten Hafenrevieren sollen in den nächsten drei Jahren in besonderem Maße von der Möglichkeit zur kostengünstigen Inanspruchnahme qualifizierter Beratungsleistungen Gebrauch machen können. Die Beratungsangebote konzentrieren sich auf Fragen der strategischen Ausrichtung und konkreter Projekte im Zusammenhang mit der Umsetzung der Entwicklungskonzeption. Hierzu zählen:

- die Überprüfung und Neuausrichtung der Angebote an Produkten und Dienstleistungen;
- die Identifizierung und Erschließung neuer regionaler und überregionaler Märkte;
- die Organisation der Leistungserstellung und Betriebsabläufe einschließlich der betrieblichen Informationssysteme sowie der Bezugs-, Produktions- und Absatzlogistik;
- die Nutzung der in Bremen vorhandenen Potenziale und Zulieferer im Forschungs-, Kommunikations- und Service-Bereich;
- die Anbahnung von Kooperationen mit Synergiepotenzialen zwischen Unternehmen in den Hafenrevieren sowie mit externen Partnern.

Denkbar sind Zuschüsse des Landes in Höhe von bis zu 80 % der Kosten für eine begrenzte Zahl von Beratertagen. Mit der Abwicklung des Beratungsprogramms kann ein Projektträger (z. B. RKW) beauftragt werden, der die einschlägig qualifizierten Berater vermittelt und mit den Unternehmen die jeweiligen Beratungsleistungen definiert. Bei der Auswahl der Berater hat ein solcher Projektträger insbesondere die Aufgabe, die erforderliche Fach- und Branchenkompetenz (in Anbetracht der gegebenen Branchenstruktur vor allem in den Bereichen Logistik, Nahrungs- und Genussmittel, Holz) sicherzustellen.

Die Möglichkeiten einer solchen Förderung werden ebenfalls in Abstimmung mit der Handelskammer und unter Berücksichtigung des EU-Beihilferechts geprüft.

4.5 Positionierung und Vermarktung

Grundlage für die Positionierung und Vermarktung des Entwicklungsgebietes im Wettbewerb der regionalen und überregionalen Standorte ist die Abgrenzung der sieben Entwicklungsbereiche mit den dort definierten Nutzungszielen. Angesichts der Größe, Ausdehnung und inneren Differenzierung des Gebietes erscheint eine Orientierung der Vermarktung an den „Adressen“ dieser Entwicklungsbereiche angemessener als eine Positionierung als einheitliches Entwicklungsgebiet. Eine differenzierte Positionierung und Vermarktung der einzelnen Bereiche erlaubt sowohl eine Profilbildung der verschiedenen Gebiete als auch eine Ausrichtung der Akquisition auf klar definierbare Zielgruppen.

Dennoch sollte der historisch gewachsene Zusammenhang des gesamten Entwicklungsgebietes unter eine identitätsstiftende „Dach-Adresse“ gestellt werden, die eine einprägsame Verortung der sieben „Bereichsadressen“ ermöglicht. Vorgeschlagen wird deshalb, für die Positionierung und Vermarktung des Gesamtareals die bisherige Bezeichnung „Ortsteil Handelshäfen“ durch den Begriff „Überseestadt“ zu ersetzen. Diese „Dach-Adresse“ greift einerseits die Tradition des Raumes auf und hält die Erinnerung an den früheren „Überseehafen“ wach, weist dem Gebiet insgesamt jedoch auch eine Zukunftsperspektive als weltoffener Stadtteil zu.

Die Positionierung der einzelnen Entwicklungsbereiche unter der Dach-Adresse „Überseestadt“ kann dann beispielsweise als

„Hafen-Vorstadt - ein Standort für Gewerbe,
Wohnen und Kultur in der Überseestadt Bremen“

erfolgen. Damit ist auch die Grundordnung für die auszuarbeitenden Kommunikationsmedien (z. B. Broschüren, Videos, Präsentationen, Werbung) vorgegeben. Informationen zum Gesamtareal „Überseestadt“ positionieren danach das Entwicklungsgebiet im gesamtstädtischen Gefüge, die Substanz der Standortinformation wird zu den einzelnen Entwicklungsbereichen präsentiert. Aus den Erfahrungen bei der Vermarktung anderer Großstandorte ist im Übrigen bekannt, dass die Kommunikationsarbeit möglichst frühzeitig einsetzen muss, um das Interesse am Gebiet, am Fortgang der Arbeiten und an den sich eröffnenden Chancen bei Investoren und Nutzern schrittweise aufzubauen. Hierzu zählen auch schon Präsentationen der Entwicklungskonzeption bei Investoren und auf einschlägigen, von der Immobilienwirtschaft besuchten Veranstaltungen (Messen, z. B. MIPIM, EXPOReal und Fachkonferenzen).

Eine prägnante und öffentlichkeitswirksame Positionierung des Entwicklungsgebietes richtet sich nicht nur an Investoren und zukünftige Nutzer, sondern unterstützt auch die Öffentlichkeitsarbeit gegenüber der bremischen Bevölkerung, der die Profilbildungen für die sieben Entwicklungsbereiche ebenfalls zu vermitteln sind. Immerhin wird mit der Entwicklungskonzeption ein bisher weitgehend vom sonstigen städtischen Leben abgeschlossener Ortsteil zur Stadt geöffnet. Insbesondere der Bevölkerung in den angrenzenden Stadtteilen sind die mit der Entwicklungskonzeption verfolgten Ziele und Möglichkeiten

der wohnortnahen Beschäftigung, der kulturellen Betätigung und der Erschließung von Flächen und Uferlinien für die Freizeitgestaltung vorzustellen. Dies unterstreicht die Bedeutung örtlicher Kommunikationsmaßnahmen und Veranstaltungsangebote für die Herstellung von Akzeptanz und Zustimmung zu den Zielen der Entwicklungskonzeption.

Diese Grundüberlegungen zur Positionierung werden in einem Kommunikationskonzept weiter ausgearbeitet, um die aktive Vermarktung auf klare, von alternativen Standorten Bremens unterscheidbare und untereinander konsistente Profile für die sieben Entwicklungsbereiche und das Gesamtgebiet abstützen zu können.

Die Vermarktung der einzelnen Standorte und Flächen wird alle aussichtsreichen Wege ausschöpfen. Sie wird federführend von dem zukünftigen Entwicklungsträger betrieben, der hierbei die Zusammenarbeit mit professionellen Partnern suchen wird. Hierzu zählen insbesondere:

- die bremischen Wirtschaftsförderungseinrichtungen (BIG/WfG) mit ihren internationalen Vertretungen und Kontakten;
- private Entwicklungsträger, die mit der Entwicklung konkreter Standorte und Projekte auch das jeweilige Vermarktungsrisiko übernehmen werden;
- Finanzdienstleister, die an der Finanzierung der hohen öffentlichen Investitionen auch unter dem Gesichtspunkt ihres Potenzials für die Gewinnung von Investoren und Endnutzern beteiligt werden;
- Partner aus dem Bereich der Immobilienvermittlung, die einschlägige internationale Erfahrungen auf dem Gebiet der Vermarktung von Gewerbeflächen und Konversionsstandorten vorweisen können;
- für die Vermarktung von Wohnstandorten bremische Wohnungsbaugesellschaften.

Externe Vermarktungsexperten sollen frühzeitig und in allen Phasen der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes eingeschaltet werden, um den Gesichtspunkt der Marktfähigkeit und die Sicht der zu gewinnenden Investoren und Endnutzer von Beginn an wirksam werden zu lassen. Eine derartige konsequente Markt- und Nutzerorientierung in der Umsetzung ist zentrale Erfolgsvoraussetzung für komplexe Entwicklungsprojekte und für den Aufbau tragfähiger Partnerschaften zwischen städtischen und privaten Entwicklungsträgern.

4.6 Organisation der Entwicklungsträgerschaft

Die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes ist eine komplexe und langfristig zu verfolgende Aufgabe, die eine eigenständige, unternehmerisch ausgerichtete Organisationseinheit erfordert. Grundsätzlich kommen hierfür die folgenden organisatorischen Optionen in Betracht:

- (1) Die Bildung einer Projektgruppe der öffentlichen Verwaltung mit entsprechenden Planungs- und Umsetzungskompetenzen mit unmittelbarer Anbindung an die politische Führung.
- (2) Die Übertragung der Aufgabe auf die landeseigene Entwicklungsgesellschaft BIG GmbH, die die Entwicklungskonzeption als Teil ihrer landesweiten Aufgabenstellung umsetzt.
- (3) Die Gründung einer eigenständigen Entwicklungsgesellschaft des Landes bzw. der BIG für die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes Alte Hafenreviere.
- (4) Die Vergabe der Entwicklung der Alten Hafenreviere an ein geeignetes unabhängiges Unternehmen als treuhänderischen Entwicklungsträger.

Zur Abstützung seiner Entscheidung hat der Senat zur Frage der Organisation der Entwicklungsträgerschaft eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, die an anderen Standorten mit vergleichbaren Entwicklungsaufgaben bestehenden Organisationsformen aufzuarbeiten ²². Hierzu haben die Wirtschaftsprüfer die folgenden Standorte besucht und in Fachgesprächen mit den jeweiligen Verantwortlichen die dortigen Organisationsmodelle analysiert:

- Hamburg - HafenCity
- Frankfurt - Westhafen
- Duisburg - Innenhafen
- Glasgow - Pacific Quay
- Rotterdam - Kop van Zuid
- Amsterdam - Osthafen
- Newcastle/Sunderland - Tyne & Wear Area

22 FIDES Treuhandgesellschaft: Expertise über Modelle von Projektträgerorganisationen in ausgewählten Hafenumstrukturierungsprojekten. Bremen, Januar 2000.

Die Auswertung macht deutlich, dass - mit Ausnahme des Projektes Frankfurt-Westhafen - alle Projekte unter einer öffentlichen Entwicklungsträgerorganisation umgesetzt werden. Private Partner werden in der Phase der Bebauung und Nutzung konkreter Einzelvorhaben im Wege von Ausschreibungen und Beauftragungen einbezogen. Im Übrigen ziehen die jeweiligen Entwicklungsträger externe Dienstleister für Aufgaben der Planung und Vermarktung hinzu. Maßnahmen der infrastrukturellen Grundererschließung werden an allen untersuchten Standorten öffentlich finanziert und im üblichen Vergabeverfahren realisiert.

Als „Public-Private-Partnership“ kann unter den betrachteten Fällen lediglich das Frankfurter Modell mit einer 50-%-igen Beteiligung eines privaten Konsortiums an der Westhafen-ProjektentwicklungsgmbH bezeichnet werden. Zu beachten ist allerdings, dass das Entwicklungsgebiet Frankfurt-Westhafen eine Fläche von 12 ha in Sichtweite und Fußläufigkeit zum Bankenviertel umfasst und dementsprechend nur bedingt mit der Entwicklung der Alten Hafenreviere vergleichbar ist.

Für die Entwicklung der Alten Hafenreviere wird vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen an anderen Standorten mit Hafenentwicklungsprojekten die Gründung einer landeseigenen Entwicklungsgesellschaft als 100-%-ige Tochtergesellschaft der Bremer Investitions-Gesellschaft (BIG) vorgeschlagen. Hierfür spricht vor allem der hohe Stellenwert des Projektes im Gesamtzusammenhang der bremischen Stadtentwicklungspolitik.

Abb. 4.6-1 illustriert eine mögliche Organisation der Entwicklungsträgerschaft, die in ihren Grundzügen dem bei der „HafenCity Hamburg“ gewählten Organisationsmodell entspricht:

- Danach veranlasst der Senat als Gesellschafter der BIG die Gründung der Entwicklungsgesellschaft „Überseestadt“, zunächst als 100-%-ige Tochtergesellschaft der BIG.
- Im Aufsichtsgremium dieser Gesellschaft sind die hauptbeteiligten Ressorts Senatskanzlei, Finanzen, Wirtschaft und Häfen sowie Bau und Umwelt vertreten, außerdem als Gesellschafter die BIG sowie die Handelskammer Bremen.
- Das Land richtet ein Sondervermögen „Überseestadt“ ein, das mit dem landeseigenen Grundstücksvermögen in den Alten Hafenrevieren dotiert wird.
- Die zuständigen Gremien ermächtigen die BIG zur Aufnahme von Krediten auf das Sondervermögen nach Durchführung der Maßnahmen der Erschließung und städtebaulichen Aufwertung des Gebietes; diese Kreditaufnahme dient der Finanzierung der Erschließungs- und Aufwertungsmaßnahmen in den Jahren bis 2004 (vgl. Kap. 4.4 Finanzierung).
- Die Entwicklungsgesellschaft „Überseestadt“ wird im Wege eines Geschäftsbesorgungsvertrages mit der Verwaltung und Verwertung der städtischen Grundstücke des Sondervermögens beauftragt.
- Zusätzlich obliegt der Entwicklungsgesellschaft die gesamte Steuerung und Umsetzung des Entwicklungsprozesses; hierbei kann sie externe Dienstleister hinzuziehen und konkrete Projektentwicklungen auf private Projektträger übertragen.
- Als Option ist ferner die Bildung eines Beirats denkbar, in dem Vertreter der ortsansässigen Unternehmen, Investoren und Sachverständige vertreten sein können. Dieser Beitrag könnte mit Stellungnahmen und Empfehlungen die Entwicklung der Alten Hafenreviere zur „Überseestadt“ begleiten.

Mittelfristig ist die Aufnahme privater Projektträger in den Kreis der Gesellschafter der Entwicklungsträger denkbar; damit besteht für die Entwicklungsgesellschaft die Option einer Public-Private-Partnership.

Für die innere Organisation der Entwicklungsgesellschaft bietet sich eine Gliederung in drei Bereiche an:

- Bereich Planung und Bau mit Zuständigkeit für die Umsetzung der städtebaulichen Planungen, Erschließungs-, Verkehrs- und Versorgungsplanung, Altlastenbeseitigung, Hafenplanung, Immissionsfragen, Flächenbewirtschaftung, Ausschreibungen und Projekt-Controlling;
- Bereich Vermarktung und Controlling mit Zuständigkeit für die Vermarktung des Sondervermögens, die Zusammenarbeit mit den ortsansässigen Unternehmen, das Standortmarketing und die Öffentlichkeitsarbeit, die Finanzierung von Entwicklungsmaßnahmen sowie für die Heranziehung externer Dienstleister;
- Bereich Bestandspflege als Partner und zentrale Anlaufstelle der ortsansässigen Betriebe in den vielfältigen Fragen der Umstrukturierung, Grundstücksneuordnung, Kooperation und Mitwirkung an der Umsetzung der Entwicklungskonzeption.

Über die Geschäftsführung hinaus sollte die Gesellschaft nur in geringem Umfang eigenes Personal beschäftigen und statt dessen auf entsprechende Kompetenz in den Senatsverwaltungen, bei der Muttergesellschaft BIG-Gruppe und bei externen Investoren und Dienstleistern zurückgreifen.

Abb. 4.6-1: ORGANISATION ENTWICKLUNGSTRÄGERSCHAFT

