

Vorlage für die Sitzung des Senats am 17. November 2020

**Sonstiges Sondervermögen Überseestadt
Überseestadt Bremen – Entwicklungsbereich Hafenkante
Erschließung des 12. Baufeldes im Rahmen des 2. Bauabschnittes**

A. Problem

Die Überseestadt ist mit Blick auf ihre Historie, Lage und Größe das bedeutendste Stadtentwicklungsprojekt in Bremen. Sie reiht sich nahtlos in die Riege herausragender europäischer Hafenrevitalisierungen ein.

Ein Kernelement der Überseestadt ist das Zusammenspiel aus dem Bewahren vorhandener Hafenwirtschafts- und Baustrukturen sowie der Entwicklung neuer städtebaulicher Strukturen und Nutzungsmöglichkeiten. Im Zusammenspiel entsteht ein neuer Ortsteil, der alteingesessene Hafenwirtschaft und Logistik mit neuen Unternehmen und lebendigen Wohnquartieren verbindet. Besonders interessant ist die Überseestadt dabei für die Ansiedlung überregional tätiger Unternehmen.

Die Hafenkante ist der westlichste Bereich der Überseestadt. Sie grenzt an die Weser, das Wendebecken mit dem Strandpark Waller Sand, den Überseepark im Osten sowie die traditionsreichen Bestandsunternehmen des Holz- und Fabrikenhafens im Norden, die das Herz der Hafenwirtschaft in der Überseestadt bilden.

Standorte wie die Hafenkante weisen viele Vorteile auf. Sie sind dicht am Kunden, unmittelbar am Wohnsitz von kreativen und gut ausgebildeten Mitarbeiter*innen, lassen sich in moderne Mobilitäts- und Infrastrukturkonzepte einbinden, sind städtebaulich integriert und ermöglichen das Erlebnis Stadt.

Die Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten wird zunehmend zu einem entscheidenden Standortfaktor. Dies gilt auch für unterschiedlichste Formen gewerblicher Nutzungen, wie z.B. produzierendes Gewerbe. Dank Lärmdämmung und leistungsfähiger Filtertechniken sind heutzutage sogar moderne Produktionsanlagen sauber, leise und kompakt genug, um in integrierte Stadtlagen zurückzukehren. Eine Fertigung zwischen Wohnhaus, Supermarkt und alten Industrieflächen erscheint heute wieder möglich.

Der Wirtschaftsstandort Überseestadt ist gekennzeichnet durch unterschiedlichste Betriebe, von der (Hafen-)Logistik über die Nahrungs- und Genussmittelbranche bis hin zu Unternehmen der Informations- und Kommunikationstechnologien oder aus dem Bereich der erneuerbaren Energien. Diese Vielfalt ist eine Stärke der Überseestadt, weshalb auch die Hafenkante zukünftig einen heterogenen Unternehmensmix aufweisen soll.

Das Gebiet ist gekennzeichnet durch seine außergewöhnlichen Qualitäten harter und weicher Standortfaktoren. Überregional tätige Unternehmen sollen im gemischtgenutzten „Quartier“ Hafenkante verstärkt Fuß fassen können. Die Hafenkante soll als Standort der „Produktiven Stadt“ insbesondere an überregional agierende Unternehmen adressiert werden. Für die Ansiedlung von (überregional wirtschaftenden) Unternehmen müssen attraktive Flächen entwickelt und erschlossen werden. Hierzu wird aktuell ein Prozess aufgesetzt.

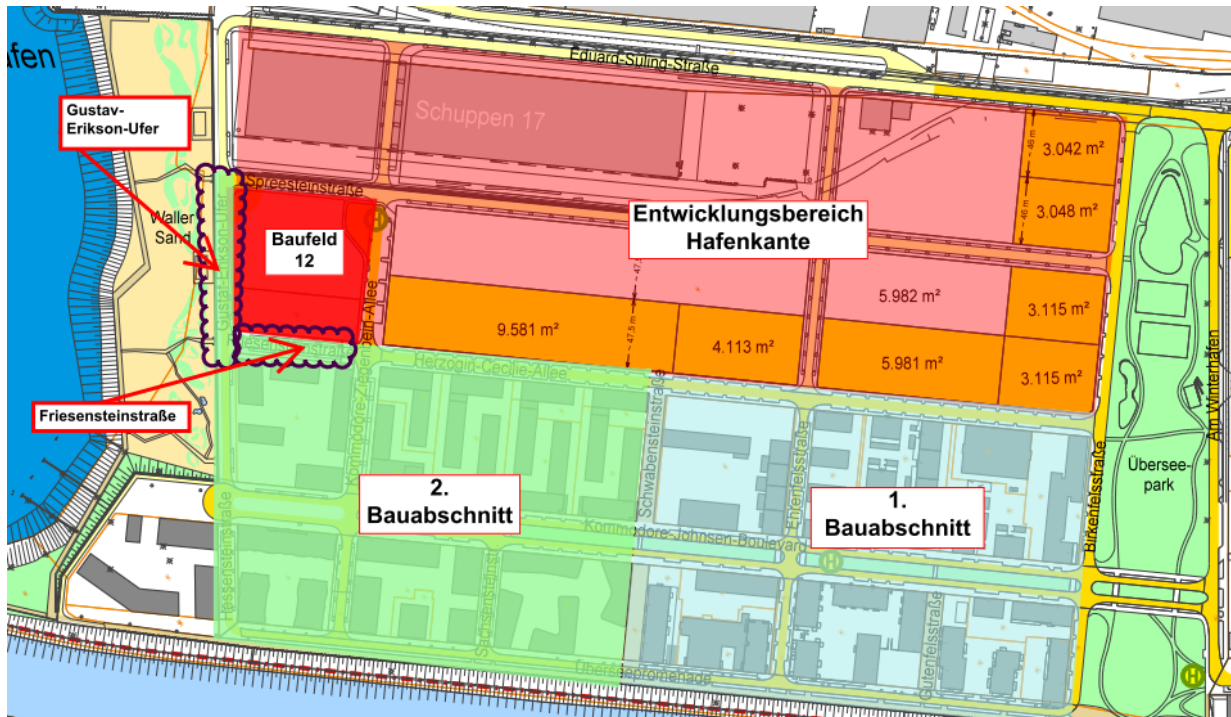
Die geplante (weitere) Entwicklung der Hafenkante Nord wird vorbereitet. Hier soll ein besonderes gewerblich geprägtes Gebiet zur Entwicklung eines Quartiers der „Produktiven Stadt“ entstehen, das als innovativer, effizienter, nachhaltiger, experimenteller sowie emotionaler Ort zwischen der industriellen Hafennutzung im Norden und der südlich gelegenen Wohnbebauung nicht nur vermitteln kann, sondern auch eine „lebendige“ Verbindung erzeugt.

Die konkreten Entwicklungsabsichten und ein Prozess unter Einbindung der wesentlichen Akteure, Ortspolitik und der Bürger*innen werden derzeit von der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) in enger Abstimmung mit den Senatorinnen für Wirtschaft, Arbeit und Europa sowie Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erarbeitet. Welche Rolle und Aufgabe die

spürbare Lage des alten Hafenbeckens mit seiner gut erkennbaren Kajenmauer und gerne genutzten Ruderalvegetationen haben kann und soll, wird dabei noch planerisch ermittelt.

Seit einigen Jahren wird die Hafenkante schrittweise, d.h. im Zuge von Bauabschnitten, entwickelt. Im Süden der Hafenkante, in direkter Weserlage, werden seit geraumer Zeit hochwertige Bauvorhaben realisiert. Es entsteht beiderseits des Kommodore-Johnsen-Boulevard ein Mischgebiet aus Wohnen und wohnverträglichen Nutzungen. Hieran angrenzend befindet sich der noch nicht entwickelte nördliche Entwicklungsbereich der Hafenkante.

Die ersten Erschließungsmaßnahmen der Hafenkante beziehen sich folglich auf die Hafenkante Süd. 2008 wurde von der Deputation für Wirtschaft und Häfen (siehe Vorlage Nr. 17/078 – S) die Erschließung des östlichen 1. Bauabschnittes (BA) beschlossen. Die Erschließung des westlichen 2. BA der Hafenkante Süd wird seit 2013/14 gemäß Beschluss der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen umgesetzt (siehe Vorlage Nr. 18/453-L/S). Dabei wurden schon Teilmaßnahmen zur Erschließung des Baufeldes 12, hier die Kanalanlagen, in der Friesensteinstraße (= Verlängerung der Herzogin-Cecilie-Allee) durchgeführt. In die Gesamtfinanzierung der Maßnahmen sind neben Eigenmitteln des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt auch Mittel des EFRE, der GAK und aus dem Gewerbeflächenfonds geflossen. Die Erschließung des 2. BA Hafenkante ist bis auf die noch ausstehenden Maßnahmen zur Herstellung der entlang des Baufeldes 12 laufenden Friesensteinstraße und Gustav-Ericson-Ufer (s. Abb. 1) abgeschlossen.



Quelle: Sweco, Bearbeitung WFB.

Abbildung 1: Übersichtskarte Hafenkante

Die geschilderte geplante Entwicklung der Hafenkante Nord kollidiert nicht mit der in dieser Vorlage aufgezeigten Erschließung des südlichen Teils des Baufeldes 12 auf Basis der bestehenden Bebauungsplanung (BP 2448, BP 2335). Demzufolge sind die hier aufgezeigten Erschließungsmaßnahmen vielmehr eine Grundlage für die konkrete Entwicklung des Baufeldes 12 und der späteren Gesamtentwicklung der Hafenkante Nord.

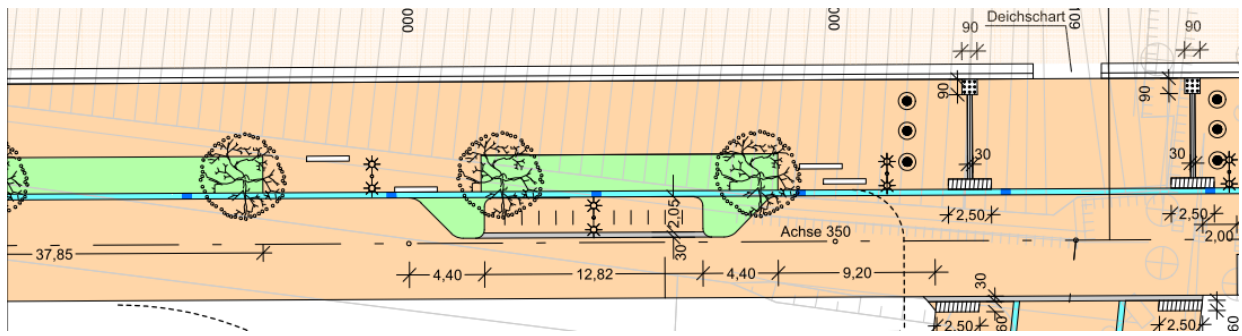
B. Lösung

Im Rahmen der Entwicklung des 2. BA der Hafenkante sollen die nördlichen Lagen des ca. 11.000 m² umfassenden Baufeldes 12 (s. Abb. 1) abschließend erschlossen und zur angestrebten baulichen Entwicklung vorbereitet werden. Die Flächen des Baufeldes sind bereits vermarktet. Sie befinden sich im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Hafenkante. Der Planungsprozess für das Baufeld 12 schreitet voran.

Für die spätere Entwicklung der Hafenkante Nord und für die verkehrstechnische Erschließung des Baufeldes 12 ist es notwendig, die Friesensteinstraße als Verlängerung der Herzogin-Cecilie-Allee über eine Länge von ca. 80 m und die Straße Gustaf-Erikson-Ufer über eine Länge von ca. 90 m zu realisieren¹ (siehe Abb. 1).

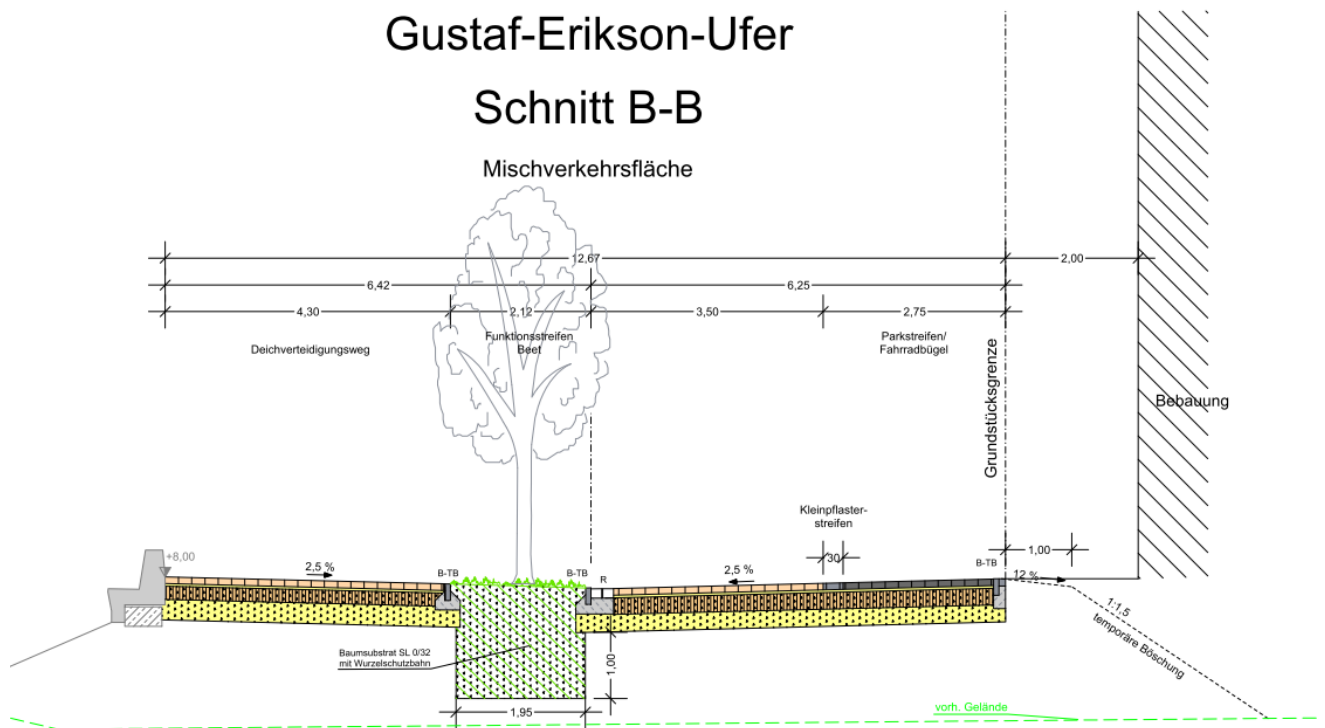
Die Friesensteinstraße wird einen Querschnitt mit beidseitigem Gehweg, alternierenden Park- und Grünstreifen sowie einer 6,50 m breiten Fahrbahn aufweisen. Das Gustaf-Erikson-Ufer wird als Mischverkehrsfläche angelegt. D.h. alle Verkehrsteilnehmer teilen sich gleichberechtigt die Verkehrsfläche. Das Gustaf-Erikson-Ufer wird eine Gesamtbreite von 12,67 m aufweisen. Darauf entfallen auf die Verkehrsfläche 6,25 m, auf den Deichverteidigungsweg 4,30 m und auf den Funktionsstreifen 2,12 m. Der Funktionsstreifen dient der Aufnahme des anfallenden Niederschlagswassers, welches dort im Untergrund versickert wird. Der Funktionsstreifen ist bepflanzt und verfügt alternierend über eine Möblierung (z.B. Bänke).

¹ Der Ausbau des Gustaf-Erikson-Ufer erfolgt dabei so, dass er die spätere Realisierung einer Frei- oder Grünanlage entlang der zu erhaltenden alten Kajenwand des ehemaligen Überseehafens ermöglicht.



Gustaf-Erikson-Ufer Schnitt B-B

Mischverkehrsfläche



Quelle: Sweco

Abbildung 2 und 3: Lageplan, Ausschnitt und Querschnitt Gustaf-Erikson-Ufer

Die zuvor vorgestellten Maßnahmen führen die unter Punkt A dargestellten Maßnahmen an der Hafenkante fort. Die bereits umgesetzte Vorarbeit (Kanalbau) bildet die Ausgangssituation für die geplanten, weiteren Erschließungsmaßnahmen.

Erschließungskosten 12. Baufeld Hafenkante

Nr.	Maßnahme	Kosten brutto	Baukosten (BK) / Baunebenkosten (BNK)	Örtlichkeit
1	Erdbau, ohne NW- und SW-Kanal, Oberbau, Beschilderung	277.000 €	BK	Gustav-Erikson-Ufer (GEU) Nord
2	Ausstattung und Straßenbegleitgrün	77.000 €	BK	GEU Nord
3	Erdbau, Oberbau, Nebenanlagen, Markierung, Beschilderung	269.000 €	BK	Friesensteinstraße
4	Straßenbegleitgrün	30.000 €	BK	Friesensteinstraße
5	Öffentliche Beleuchtung	41.000 €	BK	GEU Nord + Friesensteinstraße
6	Summe BK	694.000 €	BK	
7	Summe BNK (15 % der BK)	104.000 €	BNK	
8	Gesamtsumme	798.000 €		

Tabelle 1: Kostenübersicht

Die Maßnahmen sollen im Jahr 2021 durchgeführt werden.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

Für die in der Überseestadt in der Umsetzung befindlichen und bereits planungsrechtlich vorgesehenen Bauvorhaben gilt es, die erforderliche öffentliche Infrastruktur bereitzustellen und notwendige Erschließungsmaßnahmen durchzuführen, was z.B. die Voraussetzungen für spätere Unternehmensansiedlungen und Wohnbauvorhaben sind.

Bezogen auf die zurzeit laufende Machbarkeitsuntersuchung Straßenbahn in die Überseestadt gilt ergänzend, dass die hier gemeinten Straßen im Rahmen der Untersuchungen auch weiterhin als mögliche Führungen für eine Straßenbahn in Betracht kommen können. Die inhaltliche Befassung für oder wider Straßenbahnführung durch diese Straßen findet im Projekt Machbarkeitsuntersuchung Straßenbahnverbindung in die Überseestadt statt (IVK-Sofortmaßnahme 14 infolge des Deputationsbeschlusses aus 11/2018).

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

D.1. Finanzielle Auswirkungen

Mit der Erschließung des 12. Baufeldes der Hafenkante werden **Baukosten** in Höhe von 798.000 EUR (wie in Tabelle 1 und 2 aufgezeigt) erforderlich.

Mittelbedarf			
Nr.	Maßnahme	Kosten brutto	davon 2021
1	Erdbau, ohne NW+SW-Kanal, Oberbau, Beschilderung	277.000 €	277.000 €
2	Ausstattung und Straßenbegleitgrün	77.000 €	77.000 €
3	Erdbau, Oberbau, Nebenanlagen, Markierung, Beschilderung	269.000 €	269.000 €
4	Straßenbegleitgrün	30.000 €	30.000 €
5	Öffentliche Beleuchtung	41.000 €	41.000 €
6	Summe BK	694.000 €	694.000 €
7	Summe BNK (15 % der BK)	104.000 €	104.000 €
8	Gesamtsumme	798.000 €	798.000 €
	<u>Davon:</u>		
9	GRW-förderfähig (95 % Bund/Land)	758.100 €	758.100 €
10	SV Überseestadt – Eigenanteil (5 % Kommune)	39.900 €	39.900 €

Tabelle 2: Projektkosten Erschließung Hafenkante

Es ist vorgesehen, die oben dargestellten Maßnahmen im Rahmen der GRW Infrastrukturförderung in Höhe von 95 % zu finanzieren. Die Maßnahme wird im Rahmen einer regionalen Entwicklungsstrategie – nämlich des Gewerbeentwicklungsprogramms der Stadt Bremen – umgesetzt. Die Maßnahmen sind als Projekt im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) förderfähig.

Der zu beschließende GRW-Anteil 95 % (47,5 % Bund, 47,5 % Land) beträgt 758.100 € und ist dementsprechend im Rahmen der aktuellen Planungen in der Haushalts- und Finanzplanaufstellung und der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung berücksichtigt.

Die Maßnahme ist Bestandteil des beschlossenen Wirtschaftsplans 2020 und der Finanzplanung 2021-2023 des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt (SVÜSS). Dort sind für die Erschließung des Quartiers Hafenkante 135 T€ in 2020), 360 T€ in 2021, 4.275 T€ in 2022 und 8.406 T€ in 2023 eingeplant.

Die benötigten GRW-Mittel stehen bei der Bremer Aufbau-Bank (BAB) im Rahmen der Beleihung zur Durchführung des GRW-Programms und im zugrunde gelegten Verpflichtungsrahmen zur Verfügung. Die Landesmittel können im Rahmen des Eckwertes dargestellt werden. Eine Erhöhung der in der Haushalts- und Finanzplanung angemeldeten Ausgaben ist folglich hiermit nicht verbunden.

Für den GRW-Mittelbedarf des Jahres 2021 ist die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Hst. 0709/891 70-7 in Höhe von 758.100 € erforderlich. Der entsprechende Antrag ist als Anlage 1 beigefügt.

Die Finanzierung des 5%igen kommunalen GRW-Anteils (39.900 €) ist Bestandteil des beschlossenen Wirtschaftsplans 2020 und der Finanzplanung 2021-2023. Sie kann aus Eigenmitteln des Sondervermögens Überseestadt erfolgen.

D.2. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde im Rahmen der vom Senat am 20.06.2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht.

Nach 2004 und 2012 wurde diese regionalwirtschaftliche Bewertung zuletzt in 2019 aktualisiert.

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

Werden alle Effekte in der Überseestadt über den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 fiskalisch bilanziert, so ergeben sich im Jahr 2035 positive Ergebnisse von 478,8

Mio. € (worst-case) bzw. 556,8 Mio. € (best-case). Ab dem Jahr 2021 zeigt sich in beiden Szenarien eine dauerhaft positive fiskalische Bilanz.

Für den Zeitraum von 2003 bis 2035 ergibt sich für die Überseestadt (inkl. Überseeinsel) eine kumulierte Bruttowertschöpfung zwischen 32,2 Mrd. € (worst-case) und 34,9 Mrd. € (best-case).

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

Das Formular zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist als Anlage 2 beigefügt.

D.3. Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

D.4. Gender-Prüfung

Im Rahmen der Planungen und bei Beteiligungsverfahren in der Überseestadt werden explizit die unterschiedlichen Auswirkungen auf Frauen und Männer als öffentlicher Belang berücksichtigt. Alters- und geschlechterspezifische Anforderungen finden somit im vorgestellten Projekt Eingang.

Die Erschließung der Überseestadt dient der Verfolgung von Gender-Aspekten. Sie verbessert die Voraussetzungen für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe aller Personengruppen am Berufsleben.

E. Beteiligung und Abstimmung

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

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

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

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Erschließung des 12. Baufeldes im Bereich Hafenkante (Überseestadt) mit Baukosten in Höhe von 798.000 EUR zu.
2. Der Senat stimmt dem Eingehen einer Verpflichtung bei der Hst. 0709/891 70-7, GRW-Maßnahmen (BAB), in Höhe von 758.100 € mit einer Vorbelastung des Haushaltes 2021 zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa sowie den Senator für Finanzen, die haushaltsrechtliche Absicherung der Finanzierung der Erschließung des 12. Baufeldes der Hafenkante durch Beschlüsse der Deputation für Wirtschaft und Arbeit sowie des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.



Haushalt der Freien Hansestadt Bremen 2020
Produktgruppe: 71.01.08 EU-programme / -Planung (L)

Kamerale Finanzdaten:

neue
Hst. : 0709/891 70-7 GRW-Maßnahmen (BAB)

BKZ : 700, FBZ:

Zur Verfügung stehen: nachrichtlich

INSGESAMT (Anschlag)	11.000.000,00 €	valutierende VE	27.958.622,00 €
Hiervon bereits erteilt	4.002.750,00 €		

758.100,00 €	Erteilung der veranschlagten VE
---------------------	--

Abdeckung der beantragten Verpflichtungsermächtigung

2021 :	758.100,00 €	2022 :	€	2023 :	€
2024 :	€	2025 :	€	2026 :	€
2027 :	€	2028 :	€	2029 :	€
2030 ff:	€				

Ausgleich für zusätzliche VE bei:

PGR	Hst.	Zweckbestimmung	€

Auswirkungen auf Personaldaten, Leistungsziele / -kennzahlen

nein ja (Darstellung der Veränderungen auf gesondertem Blatt)

Die Übersicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU-Übersicht) ist

beigefügt.
 nicht erforderlich.

Zustimmung

Produktgruppenverantwortlicher ja nein, nicht erforderlich
 Produktbereichsverantwortlicher ja nein, nicht erforderlich
 Produktplanverantwortlicher ja nein, nicht erforderlich
 Ausschüsse: ja nein, nicht erforderlich

Deputationen: ja nein, nicht erforderlich
 Dep. für Wirtschaft und Arbeit



Begründung

Die Weiterentwicklung der Überseestadt zu einem urbanen, lebendigen Ortsteil für Wohnen und Arbeiten findet u.a. seit 2008 im Gebiet Hafenkante statt. Die Hafenkante soll als GE- und Mischgebiet entwickelt werden. Sie soll Standort für Bestandsunternehmen, überregional tätige Unternehmen sowie gewerbliche Nutzungen und für Wohnen bleiben bzw. werden.

Die ersten Erschließungsmaßnahmen der Hafenkante (1. Bauabschnitt [BA]) beziehen sich auf die östlichen und südlichen Bereiche. Die Erschließung des 1. BA ist bereits beschlossen und umgesetzt.

Die ebenfalls beschlossene Erschließung des 2. BA ist noch nicht vollständig umgesetzt. Insbesondere im nördlichen Bereich der Hafenkante müssen z.B. noch Baufelder erschlossen werden. Die Erschließung des 2. BA entlang des Baufeldes 12 (Friesensteinstraße und Gustav-Ericson-Ufer) ist noch offen.

Für die verkehrstechnische Erschließung des Baufeldes 12 und der weiteren Entwicklung der Hafenkante Nord ist es notwendig, die Friesensteinstraße als Verlängerung der Herzogin-Cecilie-Allee über eine Länge von ca. 80 m und die Straße Gustaf-Eriksson-Ufer über eine Länge von ca. 90 m zu realisieren.

Die Erschließungsmaßnahmen in der Friesensteinstraße und am Gustav-Ericson-Ufer sind grundsätzlich im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) förderfähig. Die Maßnahmen sollen mit GRW-Mittel umgesetzt werden.

Für den GRW-Mittelbedarf des Jahres 2021 ist die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Hst. 0709/891 70-7 in Höhe von 758.100 € erforderlich. Der 2021 in Höhe von 758.100 € erforderliche Barmittelbedarf wird aus dem bei der Hst. 0709/891 70-7, GRW-Maßnahmen (BAB), für 2021 geplanten Anschlag gedeckt.

An den
Senator für Finanzen
mit der Bitte um Zustimmung weitergereicht.
Im Auftrag

Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa
Helmbrecht
89456

Bremen, 10.Sep 2020

VERFÜGUNG

1. Wie beantragt genehmigt.
 Genehmigt mit der Maßgabe, dass

2. Ausfertigungen mit der Bitte um Kenntnisnahme an

 den Rechnungshof
 Landeshauptkasse – SG IX, DV 01 –

Bremen,

Der Senator für Finanzen
Im Auftrag

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Sonstiges Sondervermögen Überseestadt
Überseestadt Bremen – Entwicklungsbereich Hafenkante
Erschließung des 12. Baufeldes im Rahmen des 2. Bauabschnittes

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit betriebswirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

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

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse Risikoanalyse für ÖPP/PPP Sensitivitätsanalyse Sonstige

Anfangsjahr der Berechnung: 2003
Betrachtungszeitraum (Jahre): 2035 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

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

Ergebnis

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde bereits im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004, 2012 und 2014 wurde diese regional-wirtschaftliche Bewertung 2019 aktualisiert.
Insgesamt besteht für die Überseestadt im Jahr 2035 ein Potenzial von 17.800 bis 19.900 gesicherten und neu entstehenden Arbeitsplätzen (ohne 4.000 Bestandsarbeitsplätze im Jahr 2035). Bis zum Jahr 2035 werden Einwohnereffekte von knapp 8.700 Personen (worst-case) bis rund 9.300 Personen (best-case) in der Überseestadt erwartet, welche mit einem jährlichen fiskalischen Effekt von 5.327 €/je Einwohner entscheidenden Einfluss auf die fiskalische Bilanz des Projekts haben. Werden alle Effekte über den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2035 fiskalisch bilanziert, so ergeben sich im Jahr 2035 positive Ergebnisse von 478,8 Mio. € (worst-case) bzw. 556,8 Mio. € (best-case). Ab dem Jahr 2021 zeigt sich in beiden Szenarien eine dauerhaft positive fiskalische Bilanz.

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

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

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

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

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung