

Bremen, alte Hafenreviere

Thesen zur Planungen unter dem Namen „Überseestadt“

Die Politiker haben aus Space Park, Musical, World Trade Center, Industriepark West gelernt: Es darf in ihre Amtszeit keinen meßbaren Mißerfolg geben. Es muß für alle was drin sein – und sei es nur die ewige Hoffnung. Das ist jedenfalls besser als eine reale Enttäuschung.

Die alten Hafenreviere die ab 1886 bis Anfang des vorigen Jahrhunderts in der Stadt Bremen rechts der Weser gebaut wurden, fallen als Umschlageinrichtung zwischen See- und Landverkehren immer mehr aus der Nutzung. – Das gilt zunächst für die sogenannten Handelshäfen. Andere Hafenbecken verzeichnen durchaus noch Umschlag. Die Umschlagfunktionen wandern immer mehr nach Bremerhaven. Gewerbebetriebe, auch wenn sie keine unmittelbaren Beziehungen zum Schiffstransport mehr haben, sind in dem Bereich noch viele zu finden. Der Großmarkt mit seinem morgendlichen hohen Verkehrsaufkommen von Lastwagen ist auf Wunsch des Wirtschaftssenators auf die neu geschaffene Gewerbefläche des zugeschütteten Hafenbeckens „Überseehafen“ verlegt -d. h. dort neu gebaut worden.

Seit vielen Jahren wird in der Stadt geplant, was mit den riesigen Flächen künftig geschehen soll – es wird von 288 bis 300 Hektar (=2.880.000 bis 3 Mio. m²) gesprochen, was mehr als doppelt so groß ist wie die Bremer Altstadt mit 118 Hektar und auch mehr als die gesamte von Wällen bis ins 19. Jahrhundert umgebene Stadt, einschließlich der Alten Neustadt mit ihren 145 Hektar – also zusammen 263 Hektar.

Zunächst in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts planten drei verschiedene Senatsressorts gegeneinander. Der Hafensenator, der Bausenator und der Wirtschaftssenator. Jeder wollte die Macht, Federführung genannt, über diese neu zu vergebenden Ressourcen haben. Wer über die künftige Nutzung entscheidet, den muss man fragen. Der hat auch Geld aus dem Haushalt zu vergeben. Also hat er Macht, ja oder nein zu sagen und kann begünstigen und bestrafen, Zuwendung geben und entziehen. Jeder der Senatoren suchte sich daher einen privaten Investor, den er mit vorteilhaften Verträgen und öffentlichen Geldern und Zusagen dazu bewegen konnte, dort Flächen zu kaufen und ggf. zu nutzen. Das war dann jeweils der öffentlich wirksame Beweis, daß das Konzept des jeweils Vertrag schließenden Senators aufgeht und daß er mit der Entwicklung der Flächen federführend betraut werden sollte. Die Verträge waren jeweils ungünstig für die Stadt und die Flächen wurden so vernutzt, daß damit die Konzepte der jeweils konkurrierenden Senatoren behindert wurden¹. Schließlich siegte der Wirtschaftssenator, dem der Hafensenator eingegliedert wurde. Der vom Bausenator abgeschlossene Vertrag mit dem Investor Grote wurde von ihm nicht erfüllt und wurde nach ca. fünf Jahren bei hohen Zinszahlungen Bremens an Grote rückgängig gemacht. Der vom Hafensenator angesiedelte Getränkeabfüller Dittmeier hat seinen betrieb schon wieder geschlossen und ist vom Markt verschwunden. Vom Senat wurde als eine der vielen Gesellschaften in privater Rechtsform aber doch im Eigentum der Stadt als Tochter der Bremer Investitionsgesellschaft, big, eine Entwicklungsgesellschaft gegründet, die „Überseestadt GmbH“. Sie hat eine Homepage www.ueberseestadt-bremen.de auf der man von Profis gemachte Animation und Visionen sich anschauen kann. Eines der schillernden Ergebnisse des vielen Geldes, das ausgegeben wird. Der Bausenator ist im Aufsichtsgremium vertreten und hat seinen ehemaligen Planungsamtsleiter zu einer einflußreiche Person in die Gremien gehievt. Die Planungen, die damals als ideologische Schlaginstrumente um die Macht gegeneinander diskutiert wurden, werden heute alle integriert. Alles und jedes soll möglich sein. Jede Interessengruppe soll hin und wieder zum Zuge kommen oder zumindest die Hoffnung darauf nicht verlieren. Nur dicht soll die Bebauung werden, wie die Visionen, Beschreibungen und der Masterplan zeigen. Dichte und hochwertige

¹ Als noch private Terraingesellschaften in der Stadt miteinander konkurrierten, behinderten sie sich dadurch, dass sie im Entwicklungsgebiet eines Konkurrenten einen sogenannten „Schikanierzwickel“ kauften. Sie zwangen den Konkurrenten dadurch zu teuren Maßnahmen oder senkten dessen möglichen Profit. Ganz ähnlich verhielten sich die Senatoren gegeneinander, obwohl sie ja eigentlich auf das Gemeinwohl der Stadt

Nutzung wäre eine notwendige aber noch nicht hinreichende Voraussetzung, daß sich solche Planungen stadtwirtschaftlich lohnen könnten.

Vorbilder

Bei all den Visionen wird auf Umstrukturierungen alter Hafenreviere in anderen Städten verwiesen. An erster Stelle London mit den Docklands. Es gibt von solchen Beispielen eine Fülle. Einige sind bisher weitgehend in der Planung stecken geblieben, wie in Antwerpen. Andere haben durchaus glitzernde Fassaden. Ich habe mir viele angesehen und bemüht auch hinter die Fassaden zu schauen. So in Oslo Aker Brygge, Genua, Barcelona, Cadiz, Londoner Docklands und andere in Groß Britannien. Im Ergebnis waren mit einer Ausnahme (Dublin als europäische Steueroase) alle wirtschaftlich ein Desaster. Insbesondere für die öffentlichen Hände. Selbst die Docklands haben die Entwicklungsgesellschaft in eine ca. vier Milliarden kanadische Dollars Pleite gebracht. Die öffentliche Hand, die unter Maggi Thatcher geschworen hatte, außer Steuervergünstigungen kein öffentliches Geld dort einzusetzen, hat schließlich öffentliche Gelder für den Bau von Bahnen zugeschossen. Und die Docklands hatten schließlich das Glück, daß während der Aktieneuphorie Ende der 90er Jahre die Nachfrage nach Büroraum in der zweiten Finanzmetropole nie wieder erreichte Höhen auch bei den Preisen erklomm. Obwohl Oslo die Hauptstadt eines Öllandes ist, konnten die vielen Glitzerpaläste nicht gefüllt werden. Während ich durch teuren gähnend leeren Passagen und Büropaläste schlenderte, herrschte in den angrenzenden billigen Wellblechhallen reges Leben. In den etwas entfernteren Ecken der insgesamt wunderschönen Nachfolgeeinrichtungen der Hafenanlagen der anderen Städte nagte schon der Verfall an den riesigen nicht genutzten Gebäuden. Und alle diese Hafenanlagen lagen besser zur Altstadt und an viel attraktiveren Wasserkanten als Bremen sie zu bieten hat. Auch füllen sie jeweils eine wichtigere Funktion im wirtschaftlichen Gefüge des Landes aus als Bremen in Deutschland. Das gilt auch für Hamburg, das eine Hafencity plant. Und in Hamburg liegt die geplante Hafencity näher zur Innenstadt und umfaßt bei einer mehr als drei Mal so großen Stadt wie Bremen ein verglichen mit der Überseestadt nur ein Drittel so großes Gelände. Und Hamburg rechnet dabei mit einer Zeit für die Bebauung von dreißig Jahren. Wenn schon von der Natur, wirtschaftlichen und geographischen Lage her viel besser gelegene Städte es nicht vermocht haben, ihre alten Hafenreviere ohne hohe Verluste an öffentlichem und privatem Kapital zu entwickeln und die Gebäude und Anlagen von den Nutzern nicht gefüllt wurden, wie soll das in Bremen gelingen? In Bremen fehlen eigentlich alle Voraussetzungen dafür:

- Bremen ist keine **Metropole**.
- **Dienstleistungsmetropolen wie Hamburg oder Frankfurt** am Main können kein realistisches Vorbild für die Wirtschafts- oder Stadtentwicklung Bremens sein. Konzentration von bestimmten Dienstleistungen an einem Ort bedingen die Dekonzentration und Entblößung dieser Aktivitäten an anderen Orten. Wenn Hamburg das Hoch im Norden ist, dann bedingt das Naturgesetz, daß es von Tiefs umgeben ist. Diese Metapher auf die Wirtschaft angewendet heißt, Finanzen, Versicherungen, Forschung und Kommunikation haben sich im Norden auf Hamburg als gemeinsame Metropole geeinigt. Bremen hat keine Chance, diese Funktionen nach Bremen zu holen.
Diese Konzentration von oberzentralen Dienstleistungen ist weniger wirtschaftlich bedingt als sozial: Die hohen Herren und wenigen Damen, die zu den Entscheidern und ihrem Hofstaat dazu gehören, bilden eine „In Group“ mit ihren Ritualen und Moden. Sie verbrauchen Geld, das durch Leistungen anderswo verdient wurde, sie schaffen es nicht (Finanzdienstleistungen). Sie geben vor, was in der Kommunikation Mode ist oder wird. Deswegen spielen Fragen der Preise der Produktionsbedingungen auch eine untergeordnete Rolle. Wer nichts produziert, der achtet auch nicht auf die Produktionskosten. Wer etwas unter Marktbedingungen produziert, der findet gegenwärtig immer noch einen billigeren Standort als Bremen. Wer in der Provinz, zu der Bremen gehört, trendy wird, also von denen in der Metropole als passend ausgewählt wird, der wechselt in die Metropole. Metropolen leben von oberzentralen Funktionen. In Bremen gibt es kaum mehr oberzentrale Funktionen, weder auf privater noch auf staatlicher Ebene.

ne.

Wer versucht, sich mit den Ingredienzen von Macht und Mode zu umgeben, obwohl ihm die inneren Voraussetzungen dazu fehlen, der wirkt so albern, wie eine siebzigjährige Diva, die sich ein Bauchnabelpiercing machen läßt, um jung zu wirken. Ähnliches gilt in der Stadtentwicklung für Kleinstädte, die großstädtisches Flair zu erzeugen versuchen, indem sie für Bürohochhäuser oder Cityerweiterung planen, obwohl sie in einer von Dekonzentration geprägten Region liegen. Bremen ist eine kleine verarmte Provinzstadt. Sich aufzuplustern als Global Player wirkt nur peinlich. Hochhäuser mit ihren hohen Bau- und Betriebskosten machen nur da einen wirtschaftlichen Sinn, wo der Bodenpreis sehr hoch ist. Das ist er in Bremen nirgendwo.

- Bremen kann nur durch reale Leistungsfähigkeit leben und überleben, d.h. durch hoch produktive Arbeit und nicht durch Aneignung fremder Leistungen, wie es bei Händlern und Bankern Tradition ist. Das bedeutet auch, eine **produktiv orientierte Stadtentwicklung** zu betreiben. D.h. wir müssen die Kosten der Produktion und Zirkulation senken, um unsere Angebote absetzen zu können. Bei der Diskussion um Produktionsstandorte von Daimler Benz zeigte sich, daß dies in diesem Produktionsbereich der Fall war. Der Anspruch, wie Metropolen von der Produktion anderer zu leben, ist in den vergangenen Jahren verwirkt worden.
- Das Konzept einer **Cityerweiterung** ist schon im Ostertor, am als „Promotionpark“ bezeichneten Güterbahnhofsgelände und in der Faulenstraße gescheitert. Selbst für den Bahnhofsvorplatz hat kein Investor gefunden werden können. Obwohl nun die schrumpfende Cityfunktionen schon die Hutfilterstraße im Abseits liegen lässt, werden mit öffentlichen Geldern – den über Rundfunkgebühren der anderen Sendeanstalten subventionierten Radio Bremen – das Faulenviertel künstlich beatmet. Dies sind relativ zu den alten Hafenrevieren kleine und gut gelegene Gebiete. Überall ist der Verfall in diesen Gebieten spürbar, der sich durch schnellen Nutzungsänderungen, durch schwache Nutzungen und durch viel subventionierte städtebauliche Schminke erkennen läßt.
- **Die Verkehrsanbindungen der Überseestadt sind miserabel.** Der Nordwestknoten ist verstopft, die Weser ein Verkehrshemmnis ersten Ranges, wenn dort kein Umschlag Land – Schiff mehr stattfindet. Die Autobahn Eckverbindung A 218, die irgend wann einmal einen Tunnel unter der Weser bringen und hauptsächlich Lastwagenverkehre aufnehmen soll, liegt weit entfernt nördlich des schon fünf Kilometer lang gestreckten Areals der alten Hafenreviere und verbindet für den Personenverkehr relativ wenig dicht genutzte Bereiche. Ohne Brücken über den Holz- und Fabrikenhafen ist auch die interne Erschließung lang und umwegig. Es wird zwar jetzt eine direkte Straßenanbindung zur City mit hohem Aufwand gebaut. Aber die City wird immer unwichtiger, verliert an Bedeutung für Arbeit, Einkaufen und Vergnügen. Sie schrumpft, wie oben schon beschrieben.
- **Für Wohnen ist das alles überhaupt nicht geeignet.** „Wohnen am Wasser“ ist ein Modegag der Architektenzunft. Weder der Teerhof noch das Gebiet an der Werderstraße noch Am Dammacker, die am Wasser liegen, wurden zu den begehrten hochpreisigen Lagen.² Walle und Gröpelingen als Nachbarn haben wirklich nicht den Ruf, daß kaufkräftige Schichten besonders hohe Preise zahlen wollen, um in deren Nähe zu wohnen. In Bremen kann man wunderbar locker in Einfamilienhausvillen zu relativ niedrigen Kosten wohnen. Ein Mangel an hochwertigen Lagen gibt es nicht. Die Erschließung, Umweltsituation und Ausstattung mit Infrastruktur ist in den alten Hafenrevieren schlecht. Eine so große Zahl von Leuten, die eine auch nur durchschnittliche Infrastruktur

² . Die Architekten, die ich als Gruppe bei Exkursionen am Wasser beobachtet habe, haben konkret dem Wasser den Rücken zugekehrt und aufs Land gesehen. An der Schlachte, der neuen öffentlich geschaffenen Kneipenmeile in Bremen am Ufer der Weser, sitzen die Leute überwiegend und sehen das Wasser nicht. Die Weser ist im übrigen eine trübe Brühe und hat nichts von dem, was man dem Wasser an optischen Qualitäten zuschreibt. Selbst dort, wo diese Qualitäten anzutreffen sind, sind die darauf aufbauenden Bauaktivitäten pleite gegangen. Von der Costa Smeralda des Aga Kahn bis zu Sylt ist es nicht die einmalige Lage zum Wasser sondern die soziale Lage, die eine so deutliche Bevorzugung dieser Nordseeinseln vor anderen bewirkt. Empirisch ist die Behauptung, die Menschen wollten am Wasser wohnen und würden dafür einen besonders hohen Preis bezahlen und alle möglichen anderen Einschränkungen der Wohnqualität hinnehmen, nicht verifizierbar – insbesondere nicht am trüben Kanal, oder gar ehemaligen Hafenbecken.

wie Kindergärten, Schule, Läden etc. pp. tragen könnten, gibt es auf Jahrzehnte dort nicht, wenn nicht unsinnig hohe Kosten dafür aufgewendet werden sollen.

Für innerstädtisches Wohnen gibt es in Bremen genügend Angebote. Es gibt immer auch Leute, die Wohnungsmoden nachlaufen – aber nicht genügend, um diese schlechte Lage zu hohen Preisen mit vielen Hektar Fläche zu füllen.

- Eine sogenannte „**In Wert Setzung**“ der Flächen in den alten Hafenrevieren, was bedeuten soll, dort gäbe es eine Nutzung, die die Umstrukturierungskosten durch Steigerung der Bodenpreise erwirtschaftet, ist pure **Illusion**. In Bremen gibt es keinen nennenswerten Markt für Gewerbegrundstücke. Da der Wirtschaftssenator alles und jedes subventioniert – völlig unabhängig von den Kosten, gibt es nicht einmal die Kenntnis über den Wert von Grund und Boden in Bremen. Inzwischen werden Grundstücke in Citylage oder deren Rand verschenkt. Jüngste Beispiele sind Contrescarpecentrum in bester Citylage an den Wallanlagen, an der Jugendherberge im Faulenviertel und das Tüv – Gelände in Hastedt.³ Wenn aber ein Unternehmen in bester Lage an der Autobahn ein ideal zugeschnittenes und erschlossenes Grundstück für 65 Euro/m² erhält und ihm sein altes Grundstück mit allen Altlasten für einen höheren Preis und die abgängigen Bauten zu Traumpreisen abgenommen werden, wie das in Bremen Gang und Gäbe ist, ist es kaum verständlich, wie jemand ernsthaft diskutieren will, die Umstrukturierungskosten der alten Hafenreviere durch Aufwertung der Flächen bezahlen zu können. In der Realität werden ja auch nur solche Funktionen dorthin verfrachtet, die die öffentliche Hand dirigieren kann – wie die Hochschule für Künste, das Bauarchiv, das zu „Geoinformation“ umfirmierte Kataster- und Vermessungsamt.

- Wenn für den Space Park, dessen Flächen einen Bruchteil der hier in Rede stehenden in der Größenordnung von ca. 333 Mio. Euro **öffentliche Aufwendungen** gemacht wurden⁴, grenzt es an Verleumdung der Öffentlichkeit, für die 288 ha im schlimmsten Fall 385 Mio. Euro vorzuspiegeln. Auf der Grünen Wiese kostet die Bodenbereitstellung für Gewerbe schon 150 Euro je m². Hier kommen die Abräumkosten hinzu. Also ist das nicht unter 250 Euro je m² zu haben. Und es werden auch nicht landwirtschaftliche Nutzflächen erworben sondern gewerbliche Nutzflächen entschädigt. Unter 250 bis 500 Euro/m² sind Grundstücke dort nicht kostendeckend anzubieten. Das gilt insbesondere, weil die Infrastruktur für eine Mischnutzung hergerichtet werden soll. Einerseits verbleiben dort produzierende Betriebe und der neuangesiedelte Großmarkt und somit die Schwerlastverkehre. Dann sollen dort möglichst in Verdichtung Büroarbeitsplätze mit hochwertiger Umgebung entstehen. Auch soll Wohnen ermöglicht werden, was entsprechende Sicherheits- und Gestaltungsmaßnahmen an den Wasserkanten erfordert. Für alles gilt dann jeweils die aufwändigste Variante. Unter 720 Mio. Euro bleiben die Kosten keinesfalls.

Nach den heutigen Bedingungen erhält Bremen für seine 55 Hektar eigene Flächen 65 Euro je m². Es kann also mit Einnahmen von ca. 36 Mio. Euro (35.750.000 Euro) rechnen. Zunächst werden aber – wie jetzt schon üblich – die Grundstücke verschenkt bzw. mit öffentliche Finanzierungszusagen wie z. B. lange Mietverträge bebaut⁵ Die Einnahmen liegen aber grundsätzlich zeitlich nach den Ausgaben, die per Kredit vorfinanziert werden. Gegenwärtig liegen die Zinsen niedrig. Bei 4% Kreditzinsen jährlich würde Bremen für die Vorfinanzierung jährlich schon rund 29 Mio. Euro (28.800.000 Euro) Zinsen zahlen. Das heißt, die – nach den hiesigen Erfahrungen schon optimistisch geschätzten – Gesamteinnahmen durch Verkauf der städtischen Grundstücke decken nicht einmal die Zinsen für 15 Monate der prognostizierten Umstrukturierungskosten. Weder fallen alle Kosten gleichzeitig an noch werden alle Flächen erst am Schluß verkauft. Aber wenn schon die Zinsen für ein ein Viertel Jahr höher liegen als die

³ Als Begründung für diese kostenlose Abgabe von Gelände, auf das seit Jahrzehnten Millionen von Autos zur Anmeldung und zur technischen Überwachung gefahren sind, und in dessen Nähe zwei Straßenbahnlinien liegen, wird laut Bremer Anzeiger vom 6.10.2004 behauptet, das Gelände sei nicht erschlossen.

⁴ Nach der Pleite rechneten die verantwortlichen immer Posten aus den Kosten für den Space Park heraus und brachten sie unter anderen Titeln unter. So liegen die heute offiziellen Zahlen für die öffentlichen Kosten für den Space Park weit niedriger, bei etwa der Hälfte. Aber auch dann kann man ein zehnfach so großes Gebiet nicht mit vielleicht der doppelten Kosten erschließen.

⁵ In Bremerhaven wird gerade das Atlantik Hotel mit solchen öffentliche Zuschüssen und Finanzierungen errichtet.

Gesamteinnahmen für alle veräußerbaren Bremer Flächen gibt es keine Rechnung mehr, die das ganze stadtwirtschaftlich sinnvoll machen kann.

Zusätzlich sind all die übrigen Kosten nicht in die Aufwendungen einbezogen worden, die der eigentliche Zweck dieser ganzen Übung sind: Sie sind uns gerade wieder vorgeführt worden: Auf der Expo real in München trafen sich wieder alle aus Bremen, die sich dicke machen wollen und mit öffentlichen Geldern sich den Eintritt in den Club der Reichen und Einflußreichen erkaufen. Die Ausstellungsbeteiligung allein soll die Stadt schon 300.000 Euro gekostet haben. All die Politiker und öffentlichen Bediensteten aus Bremen, die sich im jährlichen Ritual dort ein Stelldichein gegeben haben, sind ja auf Reisekosten ihrer jeweiligen Dienststellen gefahren. Das und die dabei vernutzte Arbeitszeit geht natürlich nicht in die Kostenrechnung der Überseestadt ein. Typisch war für dieses Meeting, daß eine Benimmregel für die öffentlichen Bediensteten und Politiker aus Bremen herausgegeben werden mußte: Sie sollten nicht die Appetithappen so in sich hineinstopfen, daß sie vor lauter vollen Backen mit vielleicht doch kommenden Interessenten gar nicht mehr reden könnten.⁶

- **Umwegrechnungen** über die neuen Arbeitsplätze führen auch zu keinem anderen Ergebnis. Den Zinsausgaben pro Jahr stehen selbst bei 10.000 neuen Arbeitsplätzen nur fiskalische Einnahmen von geringerer Höhe gegenüber. Dabei werden hier die vom Flughafen in die alten Hafenviertel verlegten Arbeitsplätze als neue Arbeitsplätze gerechnet – obwohl eigentlich dieses nur erhaltene sind und die Investitionen für die Freimachung am Flughafen als Kosten der öffentlichen Aufwendungen für Arbeitsplätze hinzugerechnet werden müßten.

Die Funktionseinheiten, die diese Verschleuderung öffentlicher Mittel vorschlagen, wissen natürlich, was sie für einen Unsinn erzählen. Deswegen bauen sie schon **Ausstiegsargumentationen** auf, daß alles nicht so positiv kommt, wie geplant. Altlastenbeseitigung sei doch eine öffentliche Aufgabe etc. pp., die nicht unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu bewerten seien.

Als Ergebnis der ganzen Prozedur haben wir eine **Beschäftigungsgesellschaft**. Die Vulkan Pleite stellt das Muster dar. Kurz: **Bremen ist ein „Vulkan“** soll sagen, eine **Beschäftigungsgesellschaft** auf Kosten der öffentlichen Subventionen anderer Kassen.

Der Zweck der ganzen Sache ist es, eine Gesellschaft zu gründen mit leitendem Personal, das sich auf Kosten der Öffentlichkeit eine goldene Nase verdienen kann. Dafür wird aus dem mit dem öffentlichen Kredit schon beliehenen Grundvermögen der Sachwert herausgelöst und noch einmal beliehen. Und mit diesem neuen Kredit wird über Jahre hauptsächlich Personal bezahlt. Dies anderswo als konsumtive gewerteten Ausgaben, werden in dem Zusammenhang als Investitionen gewertet. Alle schon vorhandenen Planungen werden noch mal angestellt. Die vergangenen werden nicht als Kosten der Überseestadt zugeordnet. Kurz vor jeder Wahl wird wieder ein windiger Vertrag gemacht, der die Daseinsberechtigung dieser neuen Beschäftigungsgesellschaft dokumentiert. Daß weder Preise noch Arbeitsplätze mit den prognostizierten Angaben überstimmen, wird mit den Anlaufverlusten begründet werden – aber später wolle man sich das bei denen wieder hereinholen, die unbedingt dann bei dieser Boomtown dabei sein wollen. Etc. pp.. Das einzig konkrete Ergebnis ist: Es bleibt alles wie gehabt und eine neue Filzgesellschaft lebt von Krediten auf Sachwerten, auf die schon einmal Kredit aufgenommen wurde – es wird sozusagen ein Schattenhaushalt kreierte, wie schon so viele. Daß das keine reale Grundlage hat und auf öffentliche Kassen geht, zeigt sich an der öffentlichen Verbürgung der aufzunehmenden Kredite, und daß sie die öffentliche Bank geben soll und nicht Geschäftsbanken. Wenn da reale Werte wären, die man verkaufen könnte, dann wäre das längst geschehen wie mit den Stadtwerken, dem Monopol der Müllabfuhr, dem Kanalnetz etc. pp. Das geschieht ja gerade nicht und der Investorenwettbewerb hat ja eben keine Investoren gefunden, die auch nur einen Teil auf eigene Kosten wirtschaftlich übernehmen wollten. Aber die öffentlichen Lügner behaupten, sie würden aus dem Areal über öffentliche Abgaben mehr verdienen als sich private Anleger ausrechnen.

Man kann auch sagen ganz **Bremen ist ein Bahnhofsvorplatz** sagen: Für den wurde ein Verkaufspreis angenommen. Die Annahme natürlich mit Gutachten untermauert. Die erwarteten Verkaufserlöse werden dann schon ausgegeben. Dann findet man aber keinen Käufer zu dem Preis.

⁶ Kolportage des Sprechers Hoetzel in der Sendung Buten und Binnen am 5.10.2004 ab 18:20 Uhr.

Reaktion: Dumm gelaufen —Ihr Steuerzahler müßt nun die Zinsen aufbringen für den so erhöhten Kredit. Die Gehälter derjenigen, die diese Behauptungen aufgestellt und die danach entschieden haben, sind unantastbar. Wie wäre es mit erfolgsabhängigen Einkommen?

5 Die ganze **Argumentation** baut auf der Behauptung auf, daß durch staatliche Baulandbereitstellung entsprechende Aktivitäten kämen. Mit diesem Begründungszusammenhang wurde seit Jahrzehnten hier immer die gleiche Politik gemacht und Bremen rutscht dennoch eher deshalb immer tiefer in die Pleite. An diese Argumentation zu glauben, geben nur noch die vor, die sich davon unmittelbare oder kurzfristige Vorteile versprechen. Frau Fugmann Heesing, die ehemalige Finanzsenatorin von Berlin und dann Verkäuferin von Bundeswehr Liegenschaften war ehrlicher. Sie sollte in einem Jahr eine Milliarde DM durch Verkauf von Bundeswehr Gelände einnehmen. Es wurden eine Millionen – ein Tausendstel. Sie trat daraufhin zurück. In Bremen sind die Größenverhältnisse des Mißerfolges ähnlich. Hier tritt keiner zurück.

10 Die Überseestadt ist für die Politiker politisch sehr viel wertvoller als der Space Park, das Musical, der Bahnhofsvorplatz, das World Trade Center usw. Anders als bei den anderen Pleiten gibt es hier auf Jahrzehnte keinen nachweisbaren Mißerfolg. Wann was erreicht sein soll, wird gar nicht angegeben. Das Gelände ist so groß, daß für jede Interessentengruppe eine Planung gemacht und „Pilotprojekte“ von der öffentlichen Hand finanziert werden können. Deswegen gibt es für diese Planung auch die ganz große Koalition. Es sind nicht nur die SPD und CDU sondern auch die Bündnisgrünen dafür. Mit aufgedeckten Skandalen oder kritischer Begleitung durch die Öffentlichkeit ist deswegen nicht zu rechnen.

15 Die heutigen Propagandisten der Überseestadt sind längst in ihren „wohl verdienten Ruhestand“ gegangen, wenn abgerechnet werden könnte. Bis dahin wird sowieso x mal umorganisiert und eine umfassende Kosten und Ertragsrechnung wird gar nicht mehr möglich sein. Wie die Planungen und die Maßnahmen und Flops vorher nicht in die Kostenrechnung eingerechnet wurden, so werden auch künftig keine konsequente Kostenrechnung stattfinden. Z.B. würden subventionierte Bürobauteile dazu gehören. Wie jetzt in Bremerhaven das Atlantik Hotel z.T. mit öffentlichen Bediensteten gefüllt werden soll, wodurch deren Mietkosten dadurch steigen. Und die Mietverträge auf viele Jahrzehnte hin abgeschlossen werden. So wird Investoren durch überhöhte langfristige Mieten zu einer sicheren Investitionsgrundlage verholfen und eine scheinbare Belebung der Überseestadt herbeibeordert. Das geschieht ähnlich mit den Bediensteten der ehemaligen Kataster- und Vermessungsverwaltung heute „Geoinformation“. So kann über Jahrzehnte weiter Geld ausgegeben und in den Sand gesetzt werden. Und immer wird den Steuerzahlern gesagt, sie sollten doch warten, bis die Saat der Investitionen aufgehe. Für die **Politiker und ihre Klientel ist aber schon die ganze Zeit Erntezeit. Für die Politiker ist die Überseestadt deswegen eine garantiert sichere Erfolgsgeschichte. Für die Steuerzahler ein sicheres weiteres Millionengrab.**

25 Um das zu vermeiden wäre mein Vorschlag: Den Bahndamm zwischen Hafengebiet und Walle als Lärmschutz bestehen und das ganze Gebiet liegen lassen. Abgängige Kajen sperren. Abwarten und nichts tun. Frei werdende Flächen zurückkaufen zum Brachlandpreis, aber nicht, wenn sie kontaminiert sind. Auslaufende Erbpachten nicht verlängern. Flächen jeweils nur mit kurzem Zeithorizont vermieten. Bei neuen ABM Programmen oder wie sie heißen mögen, die Gleisanlagen herausreißen lassen.

30 Die gegenwärtigen Entwicklungen geben keinen Hinweis darauf, wie in Bremen diese Flächen ohne massive öffentliche Subventionen an Private, Begünstigte und Subventionsempfänger und ohne einen Rattenkönig von Subventionsbürokratie und ein Heer von Subventionsbürokraten und Wichtigtuern einer sich selbst tragenden Nutzung zugeführt werden kann. Aber was in einer fernen Zukunft neu aufscheint und sich entwickelt, können wir eben nicht wissen. Deswegen heißt das: **Zukunft offen halten.**