

Revitalisierung alter Hafengebiete unter besonderer Berücksichtigung der Projektentwicklung

Schriftenreihe Bau- und Immobilienmanagement
herausgegeben von Bernd Nentwig

Band 1

Florenz Rogge

**Revitalisierung alter Hafengebiete
unter besonderer Berücksichtigung der
Projektentwicklung**

VDG

Verlag und Datenbank für Geisteswissenschaften, Weimar 2003

Kein Teil dieses Werkes darf ohne schriftliche Einwilligung des Verlages in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

ISBN 3-89739-356-5

	Vorwort	11
1	Allgemeine Einführung und Betrachtung der Entwicklung von Hafengebieten	13
2	Analyse weltweit ausgesuchter Stadthäfen in unterschiedlichen Entwicklungsstufen	21
2.1	Hansestadt Bremen	21
2.1.0	Einleitung zum Hafen von Bremen	21
2.1.1	Gesamtgröße des Hafengebietes	21
2.1.2	Gesamtgröße des Planungsgebietes	22
2.1.3	Geografische Lage in der Stadt	22
2.1.4	Verkehrsanbindung	24
2.1.5	Grundsätze der Entwicklung	28
2.1.6	Einwohnerzahl der Stadt	29
2.1.7	Umschlagsentwicklung	29
2.1.8	Eigentums- und Nutzungsverhältnisse	30
2.1.9	Geplante Baumaßnahmen	30
2.1.10	Auftretende Entwickler (öffentlich oder privat bzw. Public Private Partnership) sowie Entwicklungsgesellschaften	35
2.1.11	Investitionen und Finanzierung sowie stadtwirtschaftliche Wirkungen	36
2.1.12	Finanzierung der öffentlichen Infrastrukturinvestitionen	44
2.1.13	Initialzündung für die Revitalisierung	44
2.1.14	Organisation der Entwicklungsgesellschaft	45
2.1.15	Besonderheiten der Revitalisierungsmaßnahme	47
2.2	Freie und Hansestadt Hamburg	48
2.2.0	Einleitung zum Hafengebiet von Hamburg	48
2.2.1	Gesamtgröße des Hafengebietes und Infrastruktur	49
2.2.2	Gesamtgröße des Planungsgebietes	50
2.2.3	Wasser- und Landflächen sowie Bauland	50
2.2.4	Geografische Lage in der Stadt	50
2.2.5	Die Verkehrsanbindung der HafenCity	50
2.2.6	Fläche und Einwohnerzahl der Stadt Hamburg	50
2.2.7	Umschlagsentwicklung	51
2.2.8	Eigentumsverhältnisse	51

2.2.9	Geplante Baumaßnahmen	51
2.2.10	Leitziele der Entwicklung	56
2.2.11	Auftretende Entwicklungsgesellschaft	57
2.2.12	Entwicklungsschritte	57
2.2.13	Planungshoheit	58
2.2.14	Initialzündung für die Revitalisierung	58
2.2.15	Besonderheiten der Revitalisierungsmaßnahme	59
2.3	Lissabon	61
2.3.0	Einleitung zum Hafen von Lissabon	61
2.3.1	Gesamtgröße des Hafen- und Planungsgebietes	61
2.3.2	Wasser- und Landflächen sowie Bauland	62
2.3.3	Geografische Lage in der Stadt	62
2.3.4	Verkehrsanbindung	63
2.3.5	Einwohnerzahl der Stadt	63
2.3.6	Besitzverhältnisse	63
2.3.7	Geplante und vollzogene Baumaßnahmen	63
2.3.8	Auftretende Entwickler sowie Entwicklungsgesellschaften	66
2.3.9	Planungshoheit	66
2.3.10	Initialzündung für die Revitalisierung	66
2.4	London	68
2.4.0	Einleitung zum Hafen von London	68
2.4.1	Gesamtgröße des Hafengebietes	69
2.4.2	Gesamtgröße des Planungsgebietes	69
2.4.3	Wasser- und Landflächen sowie Bauland	69
2.4.4	Geografische Lage in der Stadt	69
2.4.5	Verkehrsanbindung	70
2.4.6	Einwohnerzahl der Stadt	73
2.4.7	Umschlagsentwicklung	73
2.4.8	Besitzverhältnisse	73
2.4.9	Geplante bzw. getätigte Baumaßnahmen	73
2.4.10	Auftretende Entwickler sowie Entwicklungsgesellschaften	76
2.4.11	Planungshoheit	77
2.4.12	Initialzündung für die Revitalisierung	78
2.4.13	Besonderheit der Revitalisierungsmaßnahme	78

2.5	Rotterdam	80
2.5.0	Einleitung zum Hafen von Rotterdam	80
2.5.1	Gesamtgröße des Hafengebietes	80
2.5.2	Gesamtgröße des Planungsgebietes	80
2.5.3	Geografische Lage in der Stadt	82
2.5.4	Verkehrsanbindung	82
2.5.5	Einwohnerzahl der Stadt	82
2.5.6	Umschlagsentwicklung	83
2.5.7	Besitzverhältnisse	83
2.5.8	Geplante Baumaßnahmen	83
2.5.9	Initialzündung für die Revitalisierung	87
2.5.10	Besonderheiten der Revitalisierungsmaßnahme	87
2.6	Toronto	88
2.6.0	Einleitung zum Hafen von Toronto	88
2.6.1	Gesamtgröße des Hafengebietes	90
2.6.2	Gesamtgröße des Planungsgebietes	90
2.6.3	Geografische Lage in der Stadt	90
2.6.4	Verkehrsanbindung	92
2.6.5	Einwohnerzahl der Stadt	93
2.6.6	Umschlagsentwicklung	93
2.6.7	Besitzverhältnisse	93
2.6.8	Auftretende Entwickler und Entwicklungsgesellschaften	94
2.6.9	Initialzündung für die Revitalisierung	95
2.7	Melbourne	101
2.7.0	Einleitung zum Hafen von Melbourne	101
2.7.1	Gesamtgröße des Hafengebietes	102
2.7.2	Gesamtgröße des Planungsgebietes	102
2.7.3	Geografische Lage der Stadt	102
2.7.4	Verkehrsanbindung der Docklands	103
2.7.5	Einwohnerzahl der Stadt	104
2.7.6	Besitzverhältnisse	105
2.7.7	Geplante Baumaßnahmen	105
2.7.8	Auftretende Entwicklungsgesellschaft	111
2.7.9	Planungshoheit	112
2.7.10	Initialzündung für die Revitalisierung	112

2.8	Sydney	114
2.8.0	Einleitung zum Hafen von Sydney	114
2.8.1	Gesamtgröße des Hafengebietes	115
2.8.2	Gesamtgröße des Planungsgebietes	115
2.8.3	Geografische Lage in der Stadt	115
2.8.4	Verkehrsanbindung	116
2.8.5	Einwohnerzahl der Stadt	119
2.8.6	Besitzverhältnisse	119
2.8.7	Geplante Baumaßnahmen	119
2.8.8	Auftretende Entwicklungsgesellschaften	124
2.8.9	Planungshoheit	127
2.8.10	Initialzündung für die Revitalisierung	127
2.8.11	Besonderheiten der Revitalisierungsmaßnahme	128
3	Begriffsbestimmung Projektentwicklung sowie Darstellung des Standes der Forschung	135
3.0	Einleitung	135
3.1	Public Private Partnerships	139
3.1.1	Differenzierung zwischen privaten und öffentlichen Projekten	139
3.1.2	Formen der arbeitsteiligen Zusammenarbeit zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand	140
3.1.3	Das Public-Private-Partnership-Modell	142
3.1.4	Arten von Public Private Partnerships	143
3.1.5	Formen der öffentlichen Unterstützung von PPPs	148
3.1.6	Grundsätze der öffentlichen Unterstützung von PPPs	149
3.1.7	Der potentielle Nutzensgewinn und die potentiellen Risiken von PPPs	149
3.1.8	Phasen der Entwicklung bei der Bildung einer Public Private Partnership	152
3.2	Phasen der Projektentwicklung	154
3.2.1	Projektinitiierung	155
3.2.2	Projektkonzeption	155
3.2.2.1	Marktanalyse	156
3.2.2.2	Standortanalyse	157
3.2.2.3	Risikoanalyse	158
3.2.2.4	Analyse des Nutzungskonzeptes	160

3.3	Klassifikation von Projektentwicklungsunternehmen	161
3.4	Motive der Immobiliendeveloper	161
4	Die Nutzbarmachung bzw. Entwicklung von Brachflächen	165
4.1	Projektbeteiligte und institutionelle Kapazitäten	165
4.1.1	Proaktive kommunale Regierungseinrichtungen oder Entwicklungsgesellschaften	165
4.1.2	Qualifizierte kommunale Institutionen – Zusammenschluss von interdisziplinären Projektteams zur Brachflächenanierung unter einem Dach	166
4.1.3	Starke Public Private Partnerships	166
4.1.4	Koordination zwischen kommunaler, Landes- und Bundesverwaltung	167
4.2	Beteiligung der Gemeinde (Öffentlichkeit)	167
4.2.1	Starke Beteiligung der Gemeinde	167
4.2.2	Integration von Brachflächeninitiativen	167
4.3	Planung, Steuerung und Genehmigung	168
4.3.1	Staatliche Programme zur Förderung von Brachflächenanierung	168
4.3.2	Planung und Steuerung	168
4.3.3	Genehmigungsverfahren	169
4.3.4	Grundsätze für den Umgang mit Brachflächen auf kommunaler Ebene	169
4.4	Kosten, Finanzierung und Wirtschaftlichkeit	173
4.4.1	Lage des Grundstücks und Marktgegebenheiten	173
4.4.2	Möglichkeiten der Finanzierung im Rahmen anderer öffentlicher Infrastrukturprojekte	174
4.4.3	Wirtschaftlichkeitsberechnung	174
4.4.4	Risikobetrachtung	174
4.4.5	Verfügbarkeit von öffentlicher Finanzierung	175
4.4.6	Verfügbarkeit von privater Finanzierung	177
4.5	Nutzung	178
4.6	Allgemeine Schlussfolgerungen	178
5	Allgemeine Wertermittlung und -entwicklung für industriell oder gewerblich vorgenutzte Grundstücke	181
5.1	Verkehrswert	181
5.2	Die Wertermittlungsverfahren	182

5.2.1	Das Ertragswertverfahren (§§ 15–20 WertV)	183
5.2.2	Das Sachwertverfahren (§§ 21 bis 25 WertV)	185
5.2.3	Das Vergleichswertverfahren (§§ 13 und 14 WertV)	187
5.3	Wertermittlung bei Entwicklungsmaßnahmen	188
5.4	Wertermittlung für ehemals industriell oder gewerblich genutzte Grundstücke	190
5.5	Wertermittlung für werdendes Bauland	190
5.6	Allgemeine Wertentwicklung bei der Umnutzung von ehemaligen Hafengebieten	191
6	Die Finanzierung der Revitalisierung von alten Hafengebieten	195
6.1	Die Generierung von Startkapital aus öffentlichen Mitteln	195
6.2	Die Mobilisierung des privaten Kapitalmarktes bzw. privater Investoren	195
6.3	Die Steuerung der Entwicklung	199
6.4	Die Anpassung an den zyklischen Immobilienmarkt	200
6.5	Ein verlustreiches finanzielles Angebot	203
6.6	Schlussfolgerung	203
7	Vorgehensweise bei der Projektentwicklung von Häfen als Public Privat Partnership unter Berücksichtigung des politischen Umfeldes	207
7.1	Zuteilung des Nutzengewinns bei Hafenrevitalisierungen	209
7.2	Pflegen der Beziehungen zu lokalen Regierungen	210
7.3	Die richtige Revitalisierungspolitik für städtische Hafengebiete	211
7.4	Langfristiges politisches Management	212
8	Gesetzliche Rahmenbedingungen bei der Entwicklung von Hafenflächen	215
9	Das 11-Punkte-Programm zur Hafenprojektentwicklung	221
9.1	Formulierung der Entwicklungsziele	221
9.2	Aufzeigen der Handlungsalternativen	222
9.3	Planung	223
9.4	Rahmenplan und Nutzungsziele	224

9.4.1	Definition neuer marktfähiger Nutzungen für Entwicklungsbereiche	224
9.4.2	Aufwertung durch Neustrukturierung	225
9.4.3	Erschließung	225
9.4.4	Aufwertung des öffentlichen Raumes	226
9.4.5	Planungssicherheit	226
9.5	Nutzungsoptionen	227
9.5.1	Auswahlkriterien für zukünftige Nutzungen	227
9.5.2	Auswertung von Nutzungsoptionen	229
9.5.3	Schlussfolgerungen für die Nutzungen im Rahmen der Entwicklung	230
9.6	Investitionen	231
9.6.1	Öffentliche Investitionen	231
9.6.2	Privatwirtschaftliche Investitionen	232
9.6.3	Das Verhältnis öffentlicher zu privatwirtschaftlichen Investitionen	232
9.7	Finanzierung	233
9.7.1	Finanzierung öffentlicher Investitionen	234
9.7.2	Finanzierung privater Investitionen	235
9.8	Form der Entwicklungsgesellschaft bzw. Projektträgerorganisation	237
9.8.1	Gebietsmerkmale	237
9.8.2	Voraussetzungen für eine erfolgreiche Projektdurchführung	237
9.9	Recht	239
9.9.1	Genehmigungsrecht	239
9.9.2	Planungsrechtliche Steuerungsinstrumente	239
9.9.3	Öffentlich-rechtliche Verträge	240
9.10	Wirtschaftlichkeit	240
9.10.1	Gesamtwirtschaftlichkeitsberechnung	240
9.10.2	Wertermittlungsverfahren	241
9.10.3	Beurteilung der Marktfähigkeit der Entwicklungsflächen	242
9.11	Umsetzungskonzept	242
9.11.1	Stufenplan der Realisierung	242
9.11.2	Investorensuche	243
9.11.3	Schaffung von Planungs- und Baurecht	244
9.11.4	Neugestaltung von Grundstücken	245
9.11.5	Finanzierung öffentlicher Investitionen in die Infrastruktur	245
9.11.6	Vermarktung und Positionierung des Entwicklungsgebietes	245
9.11.7	Organisation der Entwicklungsträgerschaft	246

10	Ausblick in die Zukunft	251
10.1	Urban Megaprojects (UMPs)	251
10.1.1	Schlüsselemente der Globalisierung	251
10.1.2	Globale Kräfte und lokale Räume	254
10.1.3	UMPs und Hafenrevitalisierung	255
10.2	Abgrenzung der Hafenrevitalisierung von normalen Stadtentwicklungsprojekten/Projektentwicklungen/Entwicklung anderer Brachflächen	256
	Curriculum Vitae	269

Vorwort des Herausgebers

In seinem Werk setzt sich der Autor mit einem besonderen Gebiet der Stadtforschung, den Hafengebieten und dem Wissenschaftsgebiet der Projektentwicklung auseinander.

Der Stand der Forschung für diese Themenstellungen zeigt großen Bearbeitungsbedarf für die Kombination dieser Themen.

Existierende Untersuchungen fokussieren vor allem stadträumliche Aspekte, lassen aber die Situation der Märkte und die damit verbundenen Methoden unberücksichtigt.

Besonders hervorzuheben ist der Ansatz einer Typisierung und Katalogisierung vor dem Hintergrund der Komplexität der Maßnahmen.

Konkrete Handlungsanweisungen ergeben sich aus dem entwickelten 11-Punkte-Programm zur Hafenprojektentwicklung, die diese Arbeit für beteiligte Akteure auf den Seiten der Städte und Flächeneigner sowie für Entwickler und Planer interessant macht.

Die kompakte Analyse von 8 untersuchten Hafenprojektentwicklungen bietet eine umfassende Informationsquelle und weist Übertragbarkeiten auf zukünftige Projekte aus.

Weimar, Juni 2003

Prof. Dr.-Ing. Bernd Nentwig

Vorwort des Autors

Die vorliegende Arbeit entstand im Rahmen meiner beruflichen Tätigkeit in der Bauindustrie. Die ersten Ansätze und Gedanken zu dem Thema Rekultivierung alter Hafengebiete kamen mir im Rahmen der öffentlichen Diskussion zum Thema „Ocean Park“ Mitte der 90er Jahre in Bremerhaven. Das Scheitern dieses zweiten Ansatzes des Projektentwicklers Köllmann zur Entwicklung des Alten und Neuen Hafens (nachdem bereits der erste durch Peter Chermoeff gescheitert war) in meiner Heimatstadt Bremerhaven waren für mich Anlass die Gründe dafür näher zu beleuchten. Von dieser Initialzündung ausgehend eröffnete sich mir diese Thematik rund um die Welt an vielen Hafenstandorten, von denen ich einige wesentliche ausgewählt habe, um sie näher zu untersuchen.

Dass dies im Rahmen einer Dissertation stattgefunden hat, verdanke ich zu großen Teilen Prof. Dr.-Ing Bernd Nentwig, der mich stets ermutigt und unterstützt hat und mir über manche Klippe half.

Ebenfalls möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr.-Ing Antonius Busch für seine Unterstützung und Motivation bedanken.

Meiner Familie möchte ich besonders danken, dass sie mich immer unterstützt hat und auch so manch lange Abwesenheit, in der ich mal wieder mit den „Häfen“ beschäftigt war, ertragen hat.

Bremen, im Juni 2003

Dr.-Ing. Florenz Rogge