



Hamburgisches  
WeltWirtschafts  
Institut

# Neustadtsgüterbahnhof Bremen – Perspektiven einer urbanen Entwicklung

Mirko Kruse, Susanne Müller-Using, Jan Wedemeier

HWWI Policy  
Paper 126

Der Inhalt des Textes repräsentiert die persönliche Meinung der Autoren und stellt nicht zwingend die Meinung des Instituts beziehungsweise der ihm angehörenden Wissenschaftler dar.

Kontaktperson:

Dr. Jan Wedemeier

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)

Fahrenheitstr. 1 | 28359 Bremen

Tel.: +49 (0)421 2208-243 | Fax: +49 (0)40 340576-150

wedemeier@hwwi.org

HWWI Policy Paper

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)

Oberhafenstraße 1 | 20097 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 340576-0 | Fax: +49 (0)40 340576-150

info@hwwi.org | [www.hwwi.org](http://www.hwwi.org)

ISSN 1862-4960

© Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) | September 2020

Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwertung des Werkes oder seiner Teile ist ohne Zustimmung des HWWI nicht gestattet. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Mikroverfilmung, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.



Hamburgisches  
WeltWirtschafts  
Institut

HWWI Policy Paper 126

# Neustadtsgüterbahnhof Bremen – Perspektiven einer urbanen Entwicklung

Mirko Kruse, Susanne Müller-Using, Jan Wedemeier

Unter Mitarbeit von Paul Schumacher und Finn Faber

Studie im Auftrag der

**PEPER & SÖHNE**  
GRUPPE

# Inhaltsverzeichnis

<b>1   Neustadtgüterbahnhof Bremen – Perspektiven einer Entwicklung</b>	<b>3</b>
<b>2   Bestandsaufnahme</b>	<b>6</b>
2.1   Vorliegende Studien und Konzeptideen	6
2.2   Strukturwandel und Trends	8
2.3   Spezialisierungen	13
<b>3   Fazit</b>	<b>21</b>
3.1   Ableitung von Handlungsempfehlungen	23
3.2   Ausblick	27
<b>Anhang</b>	<b>29</b>
<b>Endnoten</b>	<b>37</b>

# 1 | Neustadtgüterbahnhof Bremen

## – Perspektiven einer Entwicklung

### Hintergrund und Ziel der Studie

Die bremische Innenstadt steht vor einem großen Umbruch: Durch zahlreiche bauliche Großprojekte werden in der Innenstadt neue Impulse für den stationären Handel, die Konsumnachfrage sowie Freizeit/Tourismus gesetzt. Im Immobiliensegment steigen die Anforderungen des nachhaltigen Bauens, auch werden immer mehr spezialisierte Handwerksleistungen und Einzelfertigungen nachgefragt. Zugleich sieht sich die Stadt vor einem strukturellen Wandel: Es werden immer mehr wissensintensive Dienstleistungen und forschungsintensive Industriegüter nachgefragt. Die Wirtschaft vollzieht einen, vor allem durch die Digitalisierung angetriebenen, Wandel. Darüber hinaus kommt es zu gesellschaftlichen und demografischen Veränderungen und auch die langfristigen, strukturellen Folgen der Corona-Pandemie sind noch nicht absehbar.

In unmittelbarer Nähe zur Innenstadt entwickelt sich zur Zeit der neue Neustadtgüterbahnhof. Die Fläche umfasst verschiedene Bereiche mit unterschiedlichsten Nutzungsmöglichkeiten und ist rund 90.000 Quadratmeter groß. Bislang galt sie als verwahrlost, ein Großteil der Gebäude stand leer. Entstehen soll nun ein urbanes Dienstleistungsquartier mit gewerblicher Nutzung, das aufgrund seiner Lage zwischen der B6/B75 und der Bahntrasse Bremen-Oldenburg verkehrlich gut angebunden ist. Das Projekt soll zeitnah entwickelt werden (vgl. Abbildung 1).

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen im Vorderen Woltmershausen (u. a. Tabakquartier) und im Hachéz-Quartier Westerstraße können in den anliegenden Nachbarschaftsquartieren mittelfristig neue Impulse für zentrumsnahes Gewerbe und Wohnen entstehen (vgl. Anhang 1). Auch grenzt der Neustadtgüterbahnhof unmittelbar an die Szeneortsteile Neustadt („Flüsseviertel“), Alte Neustadt oder auch Buntentor. In direkter Nähe zum Neustadtgüterbahnhof befindet sich auch die Hochschule Bremen mit fast 9.000 Studierenden.

Die bisher konkretesten Pläne zur Nutzung des Neustadtgüterbahnhofs stammen vom Bauprojektentwickler Peper und Söhne. Das Bremer Unternehmen erwarb das Gelände im Jahr 2018 von der Aurelis Real Estate, einer ehemaligen Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn.

Vorgesehen ist eine Unterteilung der Fläche in drei Bauabschnitte: A, B und C. Mehrgeschossige Gebäude sollen auf dem, der Innenstadt abgewandten, Abschnitt A im Südwesten entstehen. Hier ist die Ansiedlung hochwertigen Gewerbes mit größeren Fertigungs- und Forschungsanlagen nach dem Vorbild des Lloyd Industrieparks vorgesehen. Auch die Ansiedlung von Büros wird in Betracht gezogen. Auf dem Bauabschnitt B im Zentrum bzw. Südwesten sollen ein- und zweigeschossige Objekte entstehen. Dieser

Bauabschnitt soll durch einen Fuß- und Radweg/öffentlicher Verkehrsweg zusätzlich physisch vom Bauabschnitt A getrennt werden. Während als Nutzungsschwerpunkt im Bauabschnitt B Handwerksbetriebe geplant sind, ist für Bauabschnitt C eine urbanere Nutzungsmischung angedacht. Denkbar wäre etwa ein höherer Anteil von Büros, gastronomische Nutzung oder Hotellerie sowie studentisches Wohnen. Des Weiteren könnte im Südwesten eine Grünfläche entstehen.<sup>1</sup>

Ziel des vorliegenden Studienpapiers ist es, für die Fläche Perspektiven einer zukünftigen Entwicklung aufzuzeigen.

**Abbildung 1** Flächenaufteilung des Neustadtsgüterbahnhofs



Hinweis: Geplante Quartiersteil A – BGF 36.400 m<sup>2</sup> (1-7 Geschosse); Quartiersteil B – BGF 13.400 m<sup>2</sup> (überwiegend 1-2 Geschosse); Quartiersteil C – BGF 16.900 m<sup>2</sup> (4-7 Geschosse).

Quelle: Peper & Söhne (2020).

## Methodisches Vorgehen

Vor dem skizzierten Hintergrund wird folgenden Leitfragen nachgegangen:

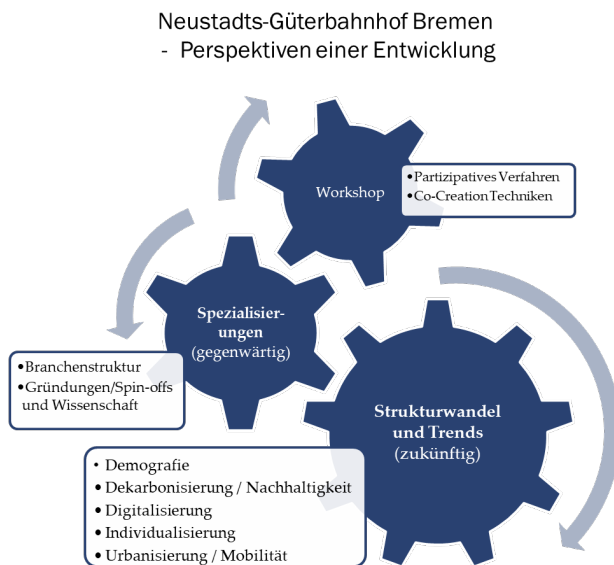
- i) Welches Gewerbe sollte sich in der unmittelbaren Nachbarschaft zum Vorderen Woltmershausen und der Neustadt ansiedeln, und
- ii) Welche Rolle könnten Zukunftsbranchen und Trends für die weitere Entwicklung spielen?
- iii) Dabei soll auch die Bedeutung von (Aus-)Gründungen/Spin-offs und hochschulnahen/forschungsintensiven Unternehmen/Dienstleistungen betrachtet werden.

Das Papier ist daher in zwei Teile untergliedert. Es wurde zunächst i) ein Perspektivpapier erstellt, auf dessen Grundlage dann ein ii) Dialogverfahren mit partizipativen Verfahren durchgeführt worden ist. Im Rahmen des ii) Dialogverfahrens und der Ergebnisse des i) Perspektivpapiers wurden die (Leit-)fragen mit ausgewählten Akteuren der (Stadt-)Verwaltung, Beiräte, Wirtschaft, Kammern, der Hochschulen/Wissenschaft, Immobilienentwicklern sowie Architekten und Stadtentwicklern diskutiert. Die Ergebnisse sind in die Entwicklung von Handlungsempfehlungen eingegangen.

Die Studie verfolgt dabei einen klaren, systematischen und evidenzbasierten Untersuchungsansatz, der Anhand der Säulen „Spezialisierungen“, „Strukturwandel und Trends“ und „Workshop“ (vgl. Abbildung 2) argumentiert. Die Ergebnisse sind Argumentationshilfe für die weitere Projektentwicklung und legen eine Zielvorstellung dar. Sie sollen einen unvoreingenommenen Blick von außen gewähren, sind aber keineswegs bindend für die weitere Projektentwicklung. Außerdem stellen sie keinen Detailplan für die eigentliche Bebauung des Gebiets dar, sondern sollen einen Ansatz für deren Belegung geben.

Hierfür wurden zunächst Trends als exogene, teils globale Entwicklungen identifiziert, die eine problemspezifische Relevanz für den Standort Bremen aufweisen (Demografie, Dekarbonisierung/Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Individualisierung, Urbanisierung/Mobilität). Mittels daraus abgeleiteter Handlungsfelder wurden entsprechende Trendbranchen ermittelt. Anschließend wurde anhand der gegenwärtigen Beschäftigungsstruktur die regionale Spezialisierung in den für die Region relevanten Branchen festgestellt. Denn die zukünftige Entwicklung leitet sich zu einem Großteil aus dem in der Vergangenheit eingeschlagenen Spezialisierungspfad ab (vgl. Abbildung 2).

## Abbildung 2 Methodisches Vorgehen



Quelle: HWWI.

## 2 | Bestandsaufnahme

### 2.1 | Vorliegende Studien und Konzeptideen

Die Fläche des Neustadtsgüterbahnhofs und ihre potenzielle Bebauung sind immer wieder Thema in der aktuellen Berichterstattung regionaler Medien.<sup>2</sup> Jedoch gab es bis Stand April 2020 keinen offiziellen Beschluss über die Nutzung des Geländes. Die vorliegende Studie möchte diese Lücke füllen. Dieses Kapitel soll einen Überblick über die Inhalte bisheriger Gutachten und Studien rund um das Gebiet zwischen Neustadt und Woltmershausen verschaffen.

#### Betrachtung von Projektentwicklern und Verwaltung

Im Flächennutzungsplan Bremen<sup>3</sup>, herausgegeben vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Dezember 2014, wird das Gelände zwischen der Bahntrasse Bremen – Oldenburg der Bundesstraße B 75 auf eine Größe von 12 Hektar geschätzt. Eine ausgeprägtere gewerbliche Nutzung gilt als planerische Zielsetzung. Dafür sprechen die bereits versiegelten Bodenflächen und die Lage zwischen den beiden Verkehrsachsen, was wiederum das Gebiet für den Wohnungsbau herausfordernd macht.



Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (2014) verweist in zwei Projekten auf den Neustadtsgüterbahnhof. Zum einen bezieht sich das Projekt V5 auf eine verbesserte Verbindung zwischen Neustadt und Woltmershausen. Zum anderen bezieht sich das Projekt B8.7 auf die Gestaltung der Freiräume entlang der Oldenburger Straße.<sup>4</sup>

Im Bremer Innenstadtkonzept 2025 (2014) wird die Gestaltung des Neustadtsgüterbahnhofs als Schlüsselprojekt S14 betitelt. Auf dem Gelände sollen Dienstleistung, Kultur- und Freizeitangeboten entstehen. Außerdem soll eine zusätzliche Gleisunterführung eine attraktive zusätzliche Anbindung des Stadtteils Woltmershausen an die Neustadt ermöglichen. Diese ist zur ausschließlichen Nutzung durch Radfahrer/Fußgänger und Bus geplant und soll den Tunnel in der Woltmershauser Straße entlasten sowie die Eingangssituation von der Neustadt nach Woltmershausen verbessern.<sup>5</sup> Diese Verbindung in den Bereich des neuen Tabakquartiers wird auch im Masterplan zur Entwicklung des Quartiers aufgegriffen. Es wird auch angeregt, eine Verlängerung des Premiumradwegs vom Bahnhof Neustadt über den Neustadtsgüterbahnhof ins neue Tabakquartier herzustellen.<sup>6</sup>

Durch die Anreicherung der Funktion des Bahnhofs Neustadt mit Dienstleistungen, Kultur- und Freizeitnutzung kann dieser Gelenkpunkt zukünftig als Landmark wahrgenommen werden. Bei erfolgreicher Umsetzung kann durch das Schlüsselprojekt eine Belebung dieser Landmark erzielt und eine Verbindung zwischen den Ortsteilen Altstadt, Alte Neustadt, Überseestadt und Woltmershausen erreicht werden.<sup>7</sup>

Aktuell ist der Gewerbeentwicklungsplan (GEP) Bremens im Prozess der Fortschreibung bis 2030. Neben der Neuerschließung von Gewerbeflächen soll hier die Bestandsentwicklung im Mittelpunkt stehen. Während der Trend zu veränderten Produktionsprozessen geht, ermögliche dies auch neue Orte der Produktion am Innenstadtrand anstatt in der Peripherie, sowie ein neues Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten. Neue Quartiere sollen zudem einer urbanen Nutzungsmischung folgen, dabei also nicht nur Wohnen und Arbeiten, sondern auch öffentliche oder kulturelle Einrichtungen, Bildung und Kinderbetreuung ebenso wie den Einzelhandel berücksichtigen.<sup>8</sup>

## **Zielsetzung der Politik**

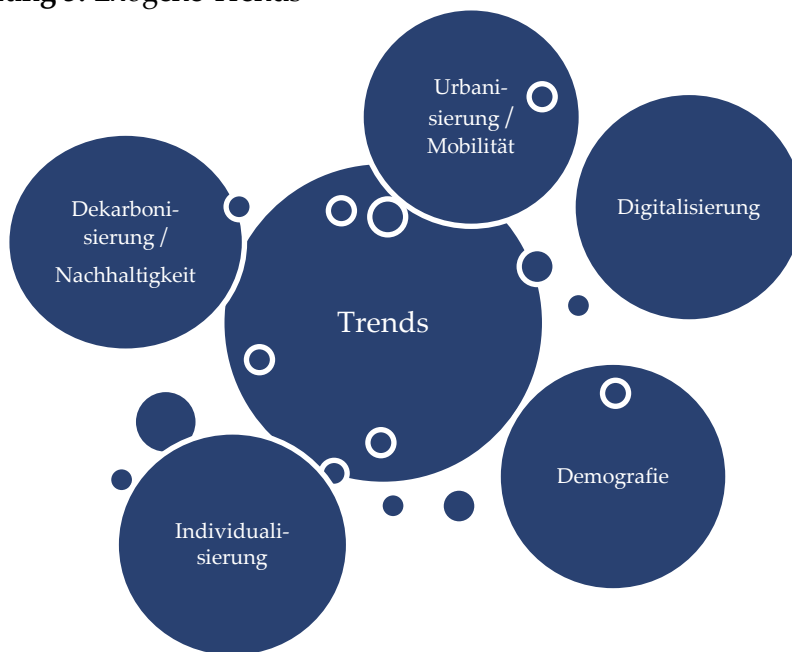
Die innerstädtischen Gewerbegebiete besser zu erschließen ist Konsens der Bremer Bürgerschaftsfraktionen der CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, der Linken und der FDP. In ihren Wahlprogrammen zur Bremer Bürgerschaft 2019 befürworteten die Parteien eine Bereitstellung von Flächen und Gebäuden speziell für die Nutzung durch kleine und mittlere Unternehmen des Handwerks.<sup>9</sup> Der Neustadtsgüterbahnhof besitzt dafür die geeigneten Kapazitäten, man verspricht sich von der Nutzung der Freifläche „eine große Chance für die weitere Entwicklung“ der Stadtteile Neustadt und Woltmershausen sowie eine Entlastung der bereits bestehenden Gewerbeflächen.<sup>10</sup>

## 2.2 | Strukturwandel und Trends

Trends markieren Entwicklungen, die aktuelle und zukünftige Gesellschaften verändern. Als Trend kann etwas benannt werden, was die Gesellschaft als Ganzes – nicht im Einzelnen – betrifft. Trends sind damit nicht der Blick in die „Glaskugel“, sondern entwickeln sich im Regelfall aus der Gegenwart in zukünftige Gesellschaften.

Es können unterschiedliche Trends identifiziert werden.<sup>11</sup> So gibt es beispielsweise die (Mega-)Trends der Urbanisierung, Globalisierung, Individualisierung, Mobilität oder auch der Digitalisierung. Im vorliegenden Bericht betrachten wir fünf Trends, die die sozioökonomische Entwicklung des Standortes Bremen voraussichtlich besonders beeinflussen werden. Diese Trends sind exogene, teils globale Entwicklungen, die eine problemspezifische Relevanz für den Standort aufweisen (vgl. Abbildung 3).

**Abbildung 3:** Exogene Trends



Quelle: HWWI.

### Demografie

Der demografische Wandel stellt Deutschland vor große Herausforderungen und verändert das Leben in vielen Lebensbereichen nachhaltig: Deutschlands Bevölkerung schrumpft in vielen Regionen, altert und wird aufgrund des zunehmenden Anteils an Zuwanderern immer vielfältiger. Die Einbindung möglichst weiter Teile der erwerbsfähigen Bevölkerung in den Arbeitsmarkt und die Entwicklung innovativer Strategien

hierfür sind dabei von maßgeblicher Bedeutung für die Aufrechterhaltung unseres Wohlstandsniveaus.<sup>12</sup>

Die aktuellen demografischen Trends in Deutschland sind regional nicht gleichverteilt. Viele Großstädte wie Hamburg, München oder auch Frankfurt am Main werden immer attraktiver und ziehen Einwohner an. Die Gründe dafür sind bekanntlich positive Wanderungssalden aus dem Ausland und immer mehr Umzüge innerhalb Deutschlands in die Großstädte. Andere Faktoren sind der Wandel der Wirtschaft hin zu Wissensökonomie, die eine Sogwirkung auf Unternehmensansiedlung und Beschäftigung ausüben.<sup>13</sup> Im Durchschnitt verlieren die Gemeinden außerhalb von Großstädten seit 2010 an Bevölkerung, eine Umkehr hat sich erst durch die internationale Zuwanderung ergeben, und dies unabhängig vom Regionstyp.<sup>14</sup>

Bremen weist im Vergleich der 30 größten Städte eine durchschnittlich hohe Bevölkerungsdichte (gemessen in Einwohner je km<sup>2</sup>) bei rd. 570 Tsd. Einwohnern auf. Die Bevölkerungsentwicklung war in der jüngeren Vergangenheit (2014-2017) durchaus positiv (2,9%, +16.200 Personen) und im Vergleich zum Mittelwert Deutschlands überdurchschnittlich hoch. Im Verhältnis zur Entwicklung des Mittelwerts der 30 größten Städte allerdings schneidet Bremen eher leicht unterdurchschnittlich ab. Die Wanderung hingegen war positiv im Saldo (+21.800 Personen), wobei diese durch Zuzüge aus dem EU und Nicht-EU-Ausland getrieben wurde. Das Bevölkerungswachstum wird zw. 2017-2030 auf absolut 21.500 Personen prognostiziert (3,8%).<sup>15</sup>

Durch die Altersstrukturen, die sich in Bremen und in Deutschland in Richtung einer alternden Gesellschaft entwickeln, sowie dem Anstieg der Lebenserwartung wird die Anzahl pflege- und betreuungsbedürftiger Menschen weiter ansteigen. Grundsätzlich wird eine starke Zunahme von nicht übertragbaren Krankheiten wie Diabetes, Krebs oder auch Demenz erwartet. Damit verbunden sind hohe Kostensteigerungen im Gesundheitssystem und eine steigende Nachfrage nach medizinischen Produkten und Angeboten. Veränderungen im Gesundheitssystem als Folge der Corona-Pandemie sind sehr wahrscheinlich zu erwarten. Da der Digitalisierungstrend auch in der Gesundheitsbranche eine immer wichtigere Rolle spielt, werden vermehrt Produkte wie smarte Medizintechnik oder auch Smart-Homes zur Unterstützung des selbständigen Wohnens älterer und pflegebedürftiger Menschen eingesetzt werden.<sup>16</sup>

Es bedarf vor allem Strategien, um verstärkt Beschäftigung zu generieren, wie beispielsweise eine Erhöhung der Frauenerwerbstätigkeit, die frühe Integration junger Menschen in den Arbeitsmarkt oder auch eine möglichst gute Integration der Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Der Beschäftigungsrückgang durch die Alterung und die demografische Verschiebung lässt sich durch diese Maßnahmen allerdings nicht verhindern. Daher bedarf es auch Strategien für eine höhere Produktivität in den Arbeitswelten, z.B. durch den Arbeitsmarkt 4.0 oder auch durch die weitere Robotisierung im industriellen Sektor, sowie der Künstlichen Intelligenz im Dienstleistungsbereich.<sup>17</sup>

## **Dekarbonisierung/Nachhaltigkeit**

Nachhaltigkeit ist gegeben, wenn künftige Generationen die Möglichkeit haben, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil frei zu wählen. Diese Definition beinhaltet, dass es künftigen Generationen nicht schlechter gehen soll als denen, die heute leben. Das Streben nach Nachhaltigkeit kann hier so verstanden werden, dass es ökonomisches Wachstum mit ökologischen Zielen verbindet. Ökonomisch kann Nachhaltigkeit als eine im Zeitverlauf nicht abnehmende Wohlfahrt interpretiert werden und liegt dann vor, wenn das Gesamtkapital pro Kopf – welches aus der Summe des physischen, natürlichen und intangiblen Kapitals besteht – im Zeitverlauf mindestens nicht abnimmt. Diese Gesamtbetrachtungsweise schließt Ressourcen wie Wasser, Land, Luft oder auch Tier- und Pflanzenwelt ein.<sup>18</sup>

Angesichts der Herausforderungen von Emissionsreduktionen rücken gerade Städte, auf die weltweit 70 bis 80% aller Treibhausgasemissionen entfallen, in den Fokus der Entwicklung. Gleichzeitig sind es die Bewohner der Städte, die die Folgen des Klimawandels in besonderem Maße zu spüren bekommen. So haben bereits jetzt beispielsweise in Bremen die jährlichen Regenmengen und die durchschnittliche Windgeschwindigkeiten zugenommen. Auch ist die Jahresdurchschnittstemperatur gestiegen. Eine Erhöhung der urbanen Widerstandsfähigkeit (Resilienz) und der Entwicklung der Stadt hin zur „nachhaltigen Stadt“ ist dringend geboten, damit Städte gegenüber negativen äußeren Einflüssen ausreichend vorbereitet sind.<sup>19</sup>

Klimawandel und knapper werdende Energieressourcen erfordern von Städten zudem eine höhere Energieeffizienz. Neben dem Verkehr, der in Städten etwa 25% der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen ausmacht, sind private Haushalte und das Gewerbe mit jeweils etwa 25% gleichermaßen CO<sub>2</sub>-Verursacher. In der nachhaltigen und effizienten städtischen Erzeugung von erneuerbarer Energie liegen Steigerungspotenziale. Bei den Energieeinsparungen sowie beim Wärmeverbrauch der Haushalte sind absolut die größten Potenziale zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung zu erkennen.<sup>20</sup>

Die Probleme der Verknappung von Ressourcen und des Anstiegs der Preise für Rohstoffe und Energie bilden den Ausgangspunkt für Nachhaltigkeitsüberlegungen, beispielsweise auch in der Abfallwirtschaft, die stark gefordert ist. Unter dem Begriff „circular economy“ werden hier zunehmend Verfahren und Prozesse diskutiert, die geschlossene Ressourcenkreisläufe ermöglichen. Vor dem Hintergrund der knappen Ressourcenzuteilung können auch sogenannte „Neue Materialien“ eine entscheidende Rolle zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels einnehmen. Neue Materialien beziehen sich auf die Verwendung neuartiger Stoffe und Baustoffe unter neuen Kennwerten (z.B. Verbundstoffe oder Nanotechnologien) sowie neuer materialspezifischer Herstellung (z.B. additive Fertigung). Ihre Nutzung ermöglicht die Herstellung neuartiger und stabilerer Baustoffe, ebenso wie verbesserte Fertigungstechniken, Effizienzgewinne und Kosteneinsparungen. Von besonderer Bedeutung ist die enge Verzahnung von Wissenschaft

und potenziellen Anwendern neu entwickelter Materialien. So werden einerseits in der Luftfahrtbranche zum Beispiel Einspritzdüsen für Triebwerke oder Bausteine für die Raumfahrt gedruckt. Andererseits ist es gut möglich, dass sich das 3D-Drucken von Lebensmitteln für die Gesundheitsbranche weiterverbreitet. Beispiele finden sich unter anderem in Bremerhaven, wo die industrielle Herstellung von Lebensmitteln für den Markt im 3D-Druck in einem EU-Forschungsprojekt entwickelt worden ist.<sup>21</sup>

## **Digitalisierung**

Gegenwärtig lassen sich nicht nur eine Vielzahl von marktfähigen Produkt- und Prozessneuerungen mit digitalen Schnittstelle in andere Bereiche beobachten, sondern insbesondere das Tempo dieser Entwicklung hat zugenommen.<sup>22</sup> Im Zuge dessen entstehen virtuelle Märkte und Plattformen, welche eine Schlüssel für die Sammlung und Auswertung von Datenmengen sind.

Verbreitet sind Veränderungen im Zuge der Digitalisierung u.a. besonders in Industrieunternehmen des Fahrzeugbaus, der Luft- und Raumfahrt, der Metallerzeugung oder auch der Logistik, was deutliche Überschneidungen zum wirtschaftsstrukturellen Profil Bremens erkennen lässt.<sup>23</sup> Im industriellen Bereich findet durch den Einsatz neuer Generationen digitaler Technologien, beispielsweise durch Massendaten (Big Data), Internet der Dinge (IoT) oder Künstliche Intelligenz (KI), eine Entwicklung in neuer Dimension statt.

Durch den Internethandel/e-commerce ist zu erwarten, dass auch die Bedeutung der Logistik weiter zunehmen wird und hier Veränderungen u.a. in der Warehouse Logistik oder auch in der Zustellung innerhalb der letzten Meile zu erwarten sind. Im Großhandel stehen die überwiegend mittelständischen Handelsunternehmen vermehrt dem Wettbewerb aus dem Internet gegenüber. Tendenziell wird voraussichtlich sowohl im Groß- als auch im Einzelhandel das Onlinegeschäft von jenen wenigen Anbietern dominiert werden, die aufgrund eines großen und diversen Angebots einen Wettbewerbsvorteil haben. Wegen des Internethandels werden sich Innenstädte stark verändern. Der stationäre Handel wird mit den heutigen Konzepten verdrängt und Einkaufen nur noch in Verbindung mit Restaurant- und Museumsbesuchen sowie weiteren Freizeitaktivitäten (Erlebnis- und Eventökonomie) stattfinden. Daraus wachsen auch neue Geschäftsmodelle wie die Citylogistik, die eine Wandlungsfähigkeit der Innenstädte und deren Immobilien voraussetzt.<sup>24</sup>

## Individualisierung

Individualisierung ist eines der Kulturprinzipien der westlichen Welt und verbreitet sich bis heute weiter global. Die Individualisierung ist ein Trend, der vor allem auf drei Entwicklungen zurückzuführen ist: i) Einkommens- und Wohlstandswachstum, ii) Arbeitsmodelle und iii) Anstieg des Bildungsniveaus. Damit einher gehen und gingen vor allem zwei Phasen der Individualisierung: i) die Aufklärung und Entwicklung einer bürgerlichen Gesellschaft sowie ii) die Herausstellung von Pluralismus der Lebensstile.<sup>25</sup> Dieser Trend ist in vielen Ländern der Erde zur Gesellschaftsstruktur geworden. Der Trend beschreibt die Wertesysteme, Konsummuster und Alltagskultur. Die gesellschaftlichen Auswirkungen sind komplex und bringen Gegentrends wie eine auf sich bezogene Wir/Ich-Kultur hervor. Im Kern bedeutet dies eine Individualisierung von Wahlfreiheiten, z. B. von Lebensentwürfen, Einzelanfertigungen wie etwa von Möbeln und Fahrrädern oder der Auswahl zwischen Röstereien und Craft Beer bis zu verschiedensten Freizeitaktivitäten. Andere Aspekte sind die Varietät von Produktion oder auch die Regionalität von Produkten. Zudem nimmt durch Individualisierung die Diversifikation von Arbeitsmodellen zu. Diese Entwicklung hat auch Einfluss auf Fertigungsweisen im Handwerk oder auch kleineren industriellen Produktion/Manufakturen.<sup>26</sup>

## Urbanisierung/Mobilität

Städte können auf die individuellen Bedürfnisse von Unternehmen und Menschen eingehen. Sie zeichnen sich durch attraktive Rahmen und Standortbedingungen aus, da sie mit hoher Produktivität, Verbindungen zu nationalen und internationalen Standorten oder auch einer hohen Lebensqualität unterschiedliche Bedürfnisse ansprechen. Zudem lassen sich internationale Trends wie die verstärkte Mischnutzung von Immobilienflächen durch Wohnen und Gewerbe in Städten leichter vereinbaren, womit auch aktuelle sozio-ökonomische Entwicklungen, wie beispielsweise die Einhaltung der Work-Life-Balance und das Bedürfnis nach Mobilität berücksichtigt werden können.<sup>27</sup>

Die Lebensbedingungen variieren zwischen regionalen Standorten, aber auch innerhalb von Städten deutlich. Während es einzelne Stadt- bzw. Ortsteile schaffen, sich von einer relativ ungünstigen Ausgangssituation zu einem beliebten und wachsenden Ort zu entwickeln (wie z.B. Alte Neustadt, Hemelingen), welcher Menschen anzieht, gelingt dieses anderen Stadtteilen weniger (wie z.B. Hohweg, Werderland). Einzelne Stadtteile und ihre Quartiere nehmen eine besondere Rolle ein, da sie zur Stabilisierung von Stadtgesellschaften beitragen und die Entwicklung von benachbarten Stadtteilen beeinflussen können. Zwei maßgebliche Herausforderungen der Stadtentwicklung lassen sich identifizieren: die steigende Notwendigkeit zur Integration von Zuwanderern und die soziale Polarisierung in Form von u.a. Einkommensverteilung und sozialer Partizipation einerseits sowie die Abnahme von Steuerungsmöglichkeiten der Städte bezüglich der

sozialräumlichen Struktur andererseits. Diese Herausforderungen lassen sich auch für Bremen beobachten.<sup>28</sup>

Ein hoher Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland pendelt fast täglich zum Arbeitsort. Dies ist auch für Bremen zu beobachten. In der Stadt wohnen 208.919 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln 22,1% (rd. 46.300) in einen anderen Kreis (Auspendler). Hingegen pendeln gleichzeitig 42% (rd. 118.600) sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in die Stadt Bremen (Einpendler). Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von +72.355 Personen, wobei insgesamt 281.274 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Bremen arbeiten. Ursachen des Pendelns sind u.a. hohe Miet- und Immobilienpreise im Stadtbereich und steigende Beschäftigung. Für die Pendlerbewegungen wichtig sind eine gute Verkehrsinfrastruktur und ein entsprechender öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Denn nicht nur die Zahl der Pendler, sondern auch die durchschnittliche Länge des Arbeitsweges ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Die hohe Pendlerverflechtung trägt zu einer zunehmenden Herausforderung im Mobilitätsbereich bei. Staus und Wartezeiten sind dabei nicht nur ein Ärgernis für Betroffene, sondern entfalten auch weitere negative Externalitäten wie beispielsweise Emissionen. Die steigende Anzahl an Pendlern fordert zudem die Leistungsfähigkeit des ÖPNV hinsichtlich der Verbindung von Stadt und Land heraus.<sup>29</sup>

Die Mobilität der Zukunft wird anders aussehen als heute. In den Industrieländern müssen sich in den nächsten Jahrzehnten neuartige Antriebssysteme durchgesetzt haben. Die Bundesländer wollen ab 2030 nur noch emissionsfreie Personenkraftwagen zulassen. Zudem wird sich das Nachfrageverhalten stärker an Mobilitätsnutzung, d. h. die Mobilität als Dienstleistung weniger am Fahrzeugbesitz als am Fahrzeuggebrauch, ausrichten (z.B. Carsharing). Neue und nachhaltige Mobilitätssysteme werden erforderlich, da Nutzer verstärkt Verkehrsträger/-mittel kombinieren werden und dadurch die digitalisierte Vernetzung steigt. Ein zweiter Schwerpunkt wird die Parkraumnutzung sein, welche die Mobilität, aber auch die Stadtentwicklung verändern wird, z.B. durch die Neuausrichtung der Standortkonzepte für Parkplätze an Stadtrandlagen. Auch können neue Parkraumkonzepte in Verbindung von Citylogistik, Mobilitätskonzepten oder auch Hybridimmobilien/-standorten mit unterschiedlichen Nutzungszwecken gedacht werden.<sup>30</sup>

## 2.3 | Spezialisierungen

Im Folgenden wird der wirtschaftsstrukturelle Status quo der Stadt Bremen näher betrachtet. Auf diese Weise erhalten die vorangegangenen allgemeinen Trendbetrachtungen eine regionale Rückkopplung, aus der sich schließlich konkrete Empfehlungen ableiten

lassen. Darüber hinaus werden die Startups und Gründungen sowie die Wissenschaftslandschaft der Stadt dargestellt.

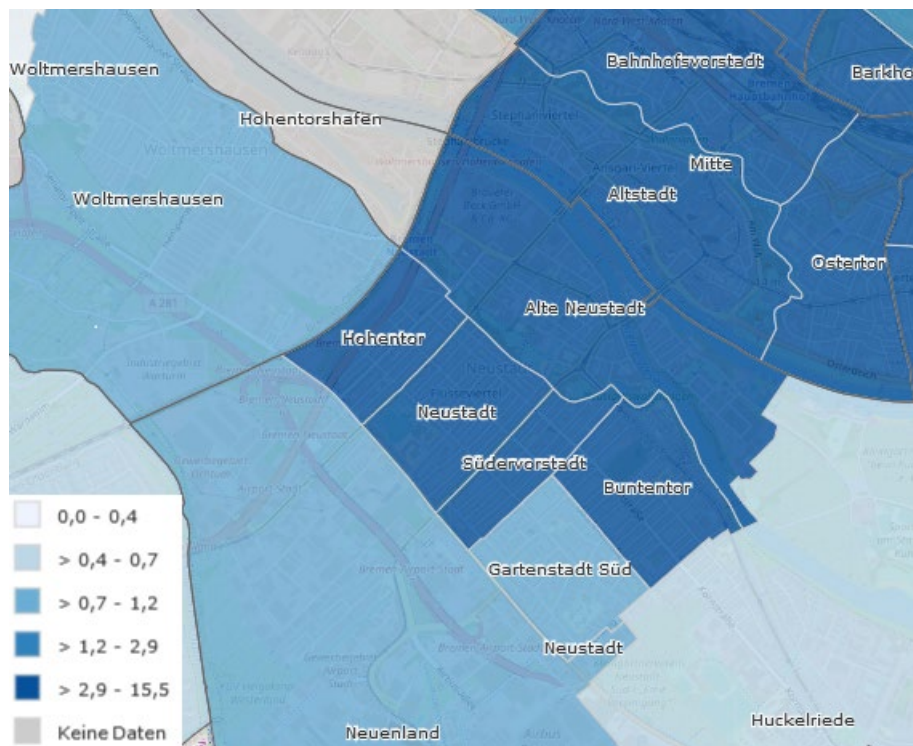
### **Die Entwicklungsfläche im Gebiet**

Das Gebiet des Neustadtsgüterbahnhof liegt im Ortsteil Hohentor, der als Teil des Stadtteils Neustadt in Bremens Süden angesiedelt ist. Hohentor weist eine Fläche von insgesamt 1.531,8 Hektar auf. Die zu bebauende Fläche am Neustadtsgüterbahnhof ist über die B6 und die Ausfahrt Woltmershausen/Hohentorshafen angebunden. Alternativ ist das Areal fußläufig über den Bahnhof Neustadt erreichbar. Pendler müssen aus Richtung Osnabrück und Hamburg mit der Bahn etwa 30 Minuten Fahrtzeit ab Bremen Hauptbahnhof einplanen. Dagegen sind Pendler aus Oldenburg mit der Bahn sogar schneller am Neustadtsgüterbahnhof als am Bremer Hauptbahnhof. Mit dem Auto ist das Gebiet vergleichsweise gut erreichbar. So ist die Fahrtzeit sowohl zum Bremer Hauptbahnhof als auch, zum Beispiel, zum Industriegebiet „Business-Park“ im Norden Bremens länger als zum Neustadtsgüterbahnhof (vgl. Anhang 2). Durch den Ringchluss der A281 um Bremen ist zudem eine Entlastung des Neustadtsgüterbahnhof von Durchgangsverkehren zu Stoßzeiten zu erwarten.

Der Ortsteil Hohentor vereint innerhalb der Neustadt die relativ größte Fläche für Gewerbe und Industrie (10,7 Hektar) (vgl. Anhang 3). Zudem ist ein besonders großer Anteil mit Verkehrsflächen belegt (12,5 Hektar). Gleichzeitig sind weder Landwirtschaftsflächen noch große Erholungsareale vorhanden. Der Ortsteil ist mit einer Bewohneranzahl von 4.786 Personen vergleichsweise dünn besiedelt.<sup>31</sup> Bezüglich der Wirtschaftsstruktur zeigt sich im Hohentor eine Dominanz von Dienstleistungsbereichen (104 von insgesamt 123 Betrieben), wobei Handel, Verkehr und Gastgewerbe (47 Betriebe) deutlich vor sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (19 Betriebe) liegen. Relativ zur Gesamtzahl der Betriebe ist eine hohe Bedeutung des Produzierenden Gewerbes (19 Betriebe) festzustellen, wohingegen das Verarbeitende Gewerbe (6 Betriebe) in seiner relativen Bedeutung im Durchschnitt liegt.<sup>32</sup> Hohentor weist insgesamt eine hohe Betriebsdichte auf. 2016 waren hier durchschnittlich 3,1 Betriebe pro Hektar angesiedelt. Damit liegt ihr Anteil deutlich über dem Bremer Durchschnitt von 0,7 Betrieben pro Hektar im Jahr 2016 und auch über dem Durchschnitt des Stadtteils Neustadt (1,4 Betriebe pro Hektar). Abbildung 4 zeigt die Betriebsdichte in den Stadtteilen Neustadt und dem angrenzenden Woltmershausen in 2016.



**Abbildung 4:** Durchschnittliche Zahl der Betriebe pro Hektar 2016



Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (2020).

In Hohentor ansässig sind vor allem kleine Betriebe. 2016 arbeiteten hier durchschnittlich 2,6 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro Betrieb. Zum Vergleich: Im benachbarten Ortsteil Neuenland, welcher überwiegend ein Gewerbegebiet ist und wo u.a. Airbus und der Flughafen angesiedelt sind, waren 2016 durchschnittlich 36,8 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je Betrieb angestellt.<sup>33</sup>

### Spezialisierungsmuster der Stadt Bremen

Bremen weist eine starke Spezialisierung im Industriebereich auf und ist deutschlandweit der sechsgößte Industriestandort, gemessen am Umsatz.<sup>34</sup> Bis heute hat die Stadt eine starke industrielle Basis mit einer überwiegend großbetrieblichen Struktur. Zu den wichtigsten Branchen gehören neben der Automobilindustrie, Luft- und Raumfahrt und Spezialschiffbau auch die Nahrungs- und Genussmittelindustrie sowie die Stahlproduktion. Besonders das Produzierende Gewerbe im Land Bremen hatte in 2018 mit einem Anteil von rund 19% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eine größere Bedeutung als in Städten ähnlicher Größenordnung und im bundesdeutschen Durchschnitt.<sup>35</sup> Alleine die Bremer Automobilindustrie umfasst rund 17.000 Beschäftigte verteilt auf 40

Unternehmen. Neue Ansiedlungen, gerade durch Zulieferer, werden auf dem Gewerbegebiet Hansaline erwartet. Zusätzlich werden am Automobilterminal Bremerhaven jährlich etwa 2,3 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen. Rund 30% aller bremischen Importe und knapp 10% der Exporte stammen aus der Ernährungswirtschaft, wobei 250 Betriebe rund 10.000 Mitarbeiter beschäftigen und 2017 einen Umsatz von 2,5 Milliarden Euro erwirtschafteten.<sup>36</sup>

Der Anteil der Beschäftigten im bremischen Dienstleistungssektor belief sich 2018 auf rund 78%. Hier ist zudem eine enge Vernetzung mit der lokalen Industrie zu konstatieren. So weist Bremen wichtige Schwerpunkte und Spezialisierungen im Sektor „Handel und Verkehr, Logistik“ auf.<sup>37</sup> Obwohl der Zuwachs an Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich hinter dem Bundesdurchschnitt zurückblieb, bilden die unternehmensnahen Dienstleistungen für andere Unternehmen eine Ausnahme, hierunter besonders die des Verarbeitenden Gewerbes (vgl. Anhang 3).

Ein besonders hoher Anstieg war in den vergangenen Jahren zudem im Wirtschaftszweig „Freiberufliche, wissenschaftliche, technische Dienstleistungen, sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen“ zu beobachten. Anders als beispielsweise im Verarbeitenden oder im Produzierenden Gewerbe ist hier auch kein Rückgang zwischen einzelnen Jahren wie zwischen 2013 und 2014 sowie 2016 und 2017 festzustellen.<sup>38</sup> Teil dieses Zweiges ist auch die Kultur- und Kreativwirtschaft, die in Bremen rund 1.800 Unternehmen und über 10.000 Beschäftigte zählt.<sup>39</sup>

### **Branchen unter Anpassungsdruck**

Unterschiedliche Sektoren der bremischen Wirtschaft stehen aktuell unter starkem Anpassungsdruck, was auch Auswirkungen auf die künftigen Nutzungsoptionen des Geländes am Neustadtsgüterbahnhof entfalten kann. So weist Bremen eine besonders hohe Außenhandelsintensität auf, die selbst jene der Exportländer Bayern oder Baden-Württemberg übertrifft.<sup>40</sup> Eine Fokussierung auf regionale Unternehmenstätigkeit mit dem Ziel einer gestärkten Binnenkonjunktur wäre hier angezeigt, um eine höhere Resilienz gegenüber externen Schocks und Konjunkturschwankungen zu entwickeln.<sup>41</sup> Zuletzt wuchsen in den Wirtschaftsbereichen des Exports die Beschäftigtenzahlen (2019 gegenüber 2018) (vgl. Anhang 4).

Die Studierendenzahlen der bremischen Hochschulen weisen einen allgemein positiven Trend auf. Besonders die Hochschule Bremen hat in den vergangenen Jahren die Zahl der Studienanfänger deutlich erhöht, allerdings ohne hierfür über zusätzliche Raumkapazitäten zu verfügen.<sup>42</sup> Aktuell wird daher auf eine Vielzahl externer Räumlichkeiten im Stadtteil Neustadt zurückgegriffen, was mit erwartbarem Zusatzaufwand nicht nur zeitlicher und organisatorischer sondern auch finanzieller Art einhergeht.

## Herausforderungen zu Chancen machen

Die Nahrungs- und Genussmittelindustrie, die in Bremen den Status eines Clusters besitzt, steht nach den Abgängen von Coca-Cola, Könecke, Hachez oder Kellogs vor besonderen Herausforderungen. So differenziert sich die sektorale Struktur durch die Gründung zahlreicher neuer Startups merklich aus, die bisher jedoch noch keine zentrale regionale Verortung als wirklichen Anlaufpunkt mit Flächenangebot gefunden haben.<sup>43</sup>

Sämtliche Bereiche der bremischen Wirtschaft sind zudem mit der Herausforderung zu senkender CO<sub>2</sub>-Emissionen konfrontiert. Da das Reduktionsziel von 40% bis 2020 mit voraussichtlich 16-20% deutlich verfehlt wird, ist besonders im Industrie- und Verkehrssektor ein zunehmender Anpassungsdruck induziert.<sup>44</sup>

Allgemein liegt in Bremen der Anteil kleiner und mittelgroßer Unternehmen (KMU) unter dem Bundesdurchschnitt, was eine gezielte Förderung als Gegengewicht zur großbetrieblichen Struktur sinnvoll erscheinen lässt. Besonders junge Unternehmen und Neugründungen stellen dabei eine Chance dar, den Strukturwandel positiv zu besetzen und Arbeitsplätze und Wertschöpfungspotenziale zu generieren.

## (Aus-)Gründungen/Spin-offs

Die Informationsplattform *startupdetector* listete im ersten Halbjahr 2019 im Bundesland Bremen 14 Startup-Gründungen. Im gleichen Zeitintervall waren es in Berlin 271, in Bayern 179 und in Nordrhein-Westfalen 161. Je 100.000 Einwohner gab es im Land Bremen 2,0 Startup-Gründung, was bundesweit die drittgrößte Dichte nach Berlin (7,4 Neugründungen) und Hamburg (3,3) aufweist.<sup>45</sup> Die Startup-Landschaft in Bremen ist mit einem Anteil von 3,9% der Hauptsitze bundesweit in 2019 zwar nicht der begehrteste Standort, liegt aber deutlich vor einzelnen Flächenstaaten und damit im Mittelfeld. Im Vergleich zum Vorjahr ist allerdings ein Rückgang um -0,5% zu verzeichnen, wohingegen die meisten anderen Bundesländer Zuwächse realisieren konnten.

Gründungen verändern die Unternehmenslandschaft und sind Ausdruck eines attraktiven Wirtschaftsstandortes, der die Selbstständigkeit begünstigt und richtige Instrumente für die Gründungsförderung anbietet. Das NUI-Ranking (Neue Unternehmerische Initiative) des Instituts für Mittelstandsforschung (ifm) bildet mit dem Indikator der Gründungsintensität nicht nur die Existenzgründungen, sondern desgleichen Betriebsgründungen, Übernahmen und Zuzüge von Gewerbebetrieben sowie Aufnahmen einer gewerblichen Nebenerwerbstätigkeit ab. Demnach hat die Gründungsintensität vielerorts in Deutschland zwischen 2016-18 zugenommen. Nach dem NUI-Ranking zählte die Stadt Bremen mit 161,5 Punkten in 2018 zu den Top-30 Stadt- und Landkreisen in Deutschland (nach u.a. München, Berlin oder Hamburg).<sup>46</sup>

Deutschlandweit die meisten Neugründungen gab es im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie (30,2% aller Neugründungen), Ernährung und Nahrungsmittel/Konsumgüter (10,6%), Medizin und Gesundheitswesen (8,5%), und Automobile/Mobilität/Logistik (6,7%). Mit Ausnahme von Medizin und Gesundheitswesen, bietet die Stadt Bremen eine hohe Dichte an Arbeitskräften und Wertschöpfung in diesen für Startups und Neugründungen wichtigen Sektoren: In Abwesenheit eines Lehrstuhls der Medizin in Bremen sind Gründungen im Bereich Medizin und Gesundheitswesen schwierig.<sup>47</sup>

Auch in anderen Bereichen zeigen sich erhebliche Potentiale für Unternehmensgründungen in der Stadt Bremen.<sup>48</sup> Um die Gründungskonditionen und die Verbindung zum Land Bremen zu verbessern, fungiert das 2018 geschaffene Bremer *Starthaus* als zentrale Information- und Beratungsstelle für Gründerinnen und Gründer. Neben einem Austausch zum Businessplan und zu Finanzierungsmöglichkeiten werden auch potenzielle Arbeits- und Büroräume vermittelt. Eine Etablierung von Coworking-Plätzen mit einer Unterbringung von Startups wäre auch auf den Neustadtsgüterbahnhof denkbar. In der westlichen Neustadt, die aufgrund der günstigen Mieten und vieler Freizeitangebote oft Wohnungsgebiet der jungen Kreativen ist, gibt es Stand heute keine Coworking Spaces. Die Nutzung des Neustadtsgüterbahnhofs durch die Kultur- und Kreativwirtschaft würde daher eine Lücke schließen.<sup>49</sup> Dies wäre besonders vor dem Hintergrund, dass die Alt- und Neustadt sich bereits heute als wichtige Orte des Gründungsgeschehens etabliert haben, eine ergänzende Fortschreibung.

Die unzureichende Flächensituation für Startups und Neugründungen in Bremen zeigt sich außerdem am hohen Interesse an den zwischengenutzten Flächen im ehemaligen Bundeswehrhochhaus. Während hier 80 Projekte einen Platz finden konnten, um den nächsten unternehmerischen Entwicklungsschritt zu machen, gingen weitere potenzielle Interessenten leer aus. Zu bedenken ist zudem, dass es sich an dieser Stelle nur um eine temporäre Nutzung handelt, ehe die Immobilie von der städtischen GEWOBA zu Apartments umgebaut wird. Hinzu kommt, dass der Bedarf an größeren Produktionsflächen in der Immobilie nicht dargestellt werden konnte und sich hier schlussendlich eine langfristige Lücke zwischen Nachfrage und Angebot in Bremen auftut.<sup>50</sup>

Im Weiteren zeigen Auswertungen, wie zum Beispiel der Bericht zu EXIST-geförderte Gründungen – welche das deutschlandweite Programm bei der technologieorientierten und wissensbasierten Existenzgründung der Universitäten/Hochschulen ist – in 2018 sehr gute Ergebnisse für die Universität Bremen im Vergleich zu andern großen Universitäten (Platz 8). München, Potsdam und Bremen sind beim Output (tatsächliche Ausgründungen) unter den großen Universitäten ganz vorne. Die Hochschule Bremen hingegen wurde 2018 in dem Ranking nicht bewertet, 2016 lag sie im unteren Drittel. EXIST-geförderte Gründer aus den Hochschulen fragen – neben der Einbringung der eigenen

Fach-/Hochschulqualifikation – häufig explizit Fachkräfte aus den MINT-Bereichen nach und tragen somit zur erfolgreichen Standortentwicklung bei.<sup>51</sup>

### **Hochschulnahe und forschungsintensive Unternehmen**

Wissenschaft sowie Forschung und Entwicklung (F&E) sind bedeutend für die Weiter- und Neuentwicklung von Produkten und Dienstleistungen sowie Qualifikationen. Attraktive (Infra-)Strukturen sichern den Unternehmen den Zugang zu Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten. Investitionen in F&E unterstützen diese Entwicklung. Die Entwicklung einer Stadt hin zu einem starken Standort der forschungsintensiven Unternehmen lässt sich nur verwirklichen, wenn ausreichend Spezialisierung, Bildung und Innovationsfähigkeit vor Ort zu finden ist. Der Anteil der wissensintensiven Industrien (5%) und Dienstleistungen (22%), welche sich durch besondere Merkmale der Innovationsfähigkeit ausweisen, sind im deutschlandweiten Vergleich (10% und 21%) eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Für die regionalen Innovationspotenziale sind die Beschäftigten der Forschungs- und Entwicklungsabteilungen von Unternehmen, Hochschulen oder Forschungseinrichtungen von Relevanz. Hier liegt die Stadt Bremen im Mittelfeld der 30 größten Städte Deutschlands. Die Anzahl der Studierenden an wissenschaftlichen Hochschulen und Fachhochschulen je 1.000 Einwohner hat sich in den vergangenen zehn Jahren stark vergrößert (Jahr 2007 rd. 52 Personen je 1.000 Einwohner und Jahr 2017 rd. 61 je 1.000 Einwohner).

Im Bereich KI gehören vier Wissenschaftler der Universität Bremen weltweit zu den „AI 2000 Most Influential Scholars“,<sup>52</sup> auch in weiteren Naturwissenschaftlichen Forschungsfeldern ist die Universität Bremen Spitze. Im Stadtteil Neustadt, in dem sich die Fläche des Neustadtsgüterbahnhofs befindet, liegt die Hochschule Bremen (HSB) mit rd. 8.500 Studierenden, davon stammen etwa 18% aus dem Ausland. Der stärkste Bereich sind die Ingenieur- und Naturwissenschaften. Hier sind gut 50% der Studierenden zu finden. Die Hochschule ist international sehr stark aufgestellt: 58% der Absolventen verfügen über im Studium erworbene Auslandserfahrung. Die Forschungscluster der HSB zielen auf die Bereiche in Wirtschaft und Gesellschaft (z.B. Lebensqualität, Mobiles Leben) ab.<sup>53</sup> Aufgrund der Größenstruktur in der Bremer Neustadt ist die HSB auch Initiator und Träger von Initiativen wie des *Fahrradmodellquartiers Alte Neustadt Bremen* oder auch des Festivals *Summer Sounds* im Bremer Neustadtpark. All diese Aktivitäten finden in Nachbarschaft zum Neustadtsgüterbahnhof statt.

## Gewerbe und Handwerk

Allgemein ist in Bremen ein hoher Anteil des Verarbeitenden Gewerbes festzustellen, unter das auch Handwerkstätigkeiten fallen. So waren im Handwerk 2018 52.411 Personen in 325 Betrieben beschäftigt, was eine deutliche Steigerung gegenüber den Vorjahren und einen neuen Höchststand bedeutete.<sup>54</sup> Zudem war in Bremen 2016 der Umsatz im Handwerk mit 94,4 Mio. Euro teilweise deutlich höher als in vergleichbar großen Städten wie Dortmund (87,2 Mio.), Leipzig (91,5 Mio.) oder Nürnberg (76,8 Mio.).<sup>55</sup>

Aus der jüngsten „Konjunkturumfrage“ der Handwerkskammer Bremen (Herbst 2019), die vor der Corona-Pandemie durchgeführt wurde, geht hervor, dass die Bremer Handwerksbetriebe ihre aktuelle Situation als positiv bewerten. Demnach schätzen 87% der befragten Betriebe ihre Geschäftslage als gut oder befriedigend ein und sogar 91% gehen für die kommenden Monate von einer guten Entwicklung aus. Allerdings hätten sich die Befragten hinsichtlich der langfristigeren Zukunftsaussichten weniger optimistisch gezeigt: Lediglich 19% würden zunehmende Auftragseingänge erwarten. Dies spiegelt sich in der Investitionsbereitschaft der Befragten wider: Nur 9% der befragten Betriebe plant in der Zukunft höhere Investitionen. 14% von ihnen wollen ihre Investitionen sogar verringern.<sup>56</sup>

In seinem Strategiepapier zur Stärkung des Handwerks und kleinteiligen Gewerbes Bremen unterstreicht der (damalige) Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen 2018 die Bedeutung des Handwerks für Bremen. Das Ressort weist darauf hin, dass die Rahmenbedingungen stimmen müssten, um in Bremen auch zukünftig nachhaltiges Wachstum des Handwerks zu ermöglichen. Insbesondere sei für die Standortsicherung und -entwicklung die Gewerbeflächenentwicklung essenziell. In diesem Kontext habe Bremen bereits positive Erfahrungen mit privat geführten Gewerbe- und Handwerkerimmobilien gemacht. Der Gewerbehof Oslebshausen beispielsweise profitiere von seiner zentralen Lage und ÖPNV-Anbindung. In den privaten Handwerker- und Gewerbehöfen ergebe sich eine hohe Auslastung durch flexible Raumangebote und Laufzeiten bei gleichzeitig geringen Mietkosten, so die Einschätzung des Senators. Das Wirtschaftsressort schlussfolgert, dass private Handwerker- und Gewerbehöfe einen integralen Teil der Bremer Gewerbeflächenpolitik darstellen sollten.<sup>57</sup>

Die Lage des Neustadtsgüterbahnhofs lässt den Standort als prädestiniert für Handwerk erscheinen. Sie vereint Nähe zum ÖPNV über den Bahnhof Neustadt mit einer guten Verkehrsanbindung via Oldenburger Straße und A281. Aufgrund des hohen Verkehrlichen Aufkommens stellen mögliche Lärmemissionen von handwerklichen Betrieben keine zusätzliche Belastung dar. Zudem stellt ein funktionaler Handwerkerhof für einige handwerkliche Gewerke – wie beispielsweise aus Ernährungs- und Gesundheitswirtschaft – einen Übergang zwischen Industrie- und Wohngebieten dar. In Rückbesinnung auf die unmittelbare Nachbarschaft des Neustadtsgüterbahnhofs ließe sich somit

ein möglicher Handwerksschwerpunkt zwischen dem Gewerbegebiet am Gaswerk und den Wohngebieten in Hohentor stadtverträglich integrieren.<sup>58</sup>

## **Kultur- und Erlebnisökonomie**

Unter den Begriff Kulturökonomie fallen „diejenigen Kultur- und Kreativunternehmen (...), welche überwiegend erwerbswirtschaftlich orientiert sind und sich mit der Schaffung, Produktion, Verteilung und/oder medialen Verbreitung von kulturellen/kreativen Gütern und Dienstleistungen befassen.“<sup>59</sup> Der Senat bezifferte unter Rückbezugnahme auf Daten von 2014 die Kulturwirtschaft in Bremen auf 3.340 Unternehmen. Diese erwirtschafteten im gleichen Jahr einen Gesamtumsatz von 792 Millionen Euro. Somit entfielen 1,1% des Volumens der Bremer Gesamtwirtschaft auf die Kulturwirtschaft. Dieser vergleichsweise niedrige Anteilswert spiegelt dabei die starke Bremer Gesamtwirtschaft und weniger eine schwache Bremer Kulturwirtschaft wider.<sup>60</sup>

Hinsichtlich möglicher Förderungsprogramme verweist der Senat unter anderem auf die Vernetzungsplattform *KLUB DIALOG*, welche eine wichtige Rolle in der Vernetzung (junger) Kleinstunternehmen und Gründer der Kulturwirtschaft spielt. Mit dem *Starthaus* als zentrale Anlaufstelle für Neugründungen und Start-Ups soll zudem auch gerade die Kulturwirtschaft zielgerichtet vor Ort gefördert werden.<sup>61</sup>

Vernetzung und erhöhte Transparenz der Beratungsangebote sind wesentliche Handlungsempfehlungen für die Kultur- und Kreativwirtschaft. Darüber hinaus können auch die Bereitstellung von Flächen und Räumen die generellen Rahmenbedingungen für die Kulturwirtschaft stärken.<sup>62</sup> Die Spillover-Effekte aus der Kulturwirtschaft für diverse Branchen entlang der Wertschöpfungskette, hervorgerufen aus ihren Innovationspotenzialen<sup>63</sup>, könnten statt einer vorübergehenden (z.B. bis zur Fertigstellung des Geländes) auch eine dauerhafte Ansiedlung der Kulturwirtschaft im Areal begünstigen. Die konzeptionelle Verknüpfung der Kultur- und Kreativwirtschaft mit der Erlebnisökonomie – u. a. Gastronomie, Tourismus und Sport – könnte dabei einen innovativen, neuen Weg für die Stadtteile Neustadt und Woltmershausen darstellen. Ein weiteres Beispiel der lokalen Einbindung könnte der Live-Marketing/Event-Bereich darstellen.

## **3 | Fazit**

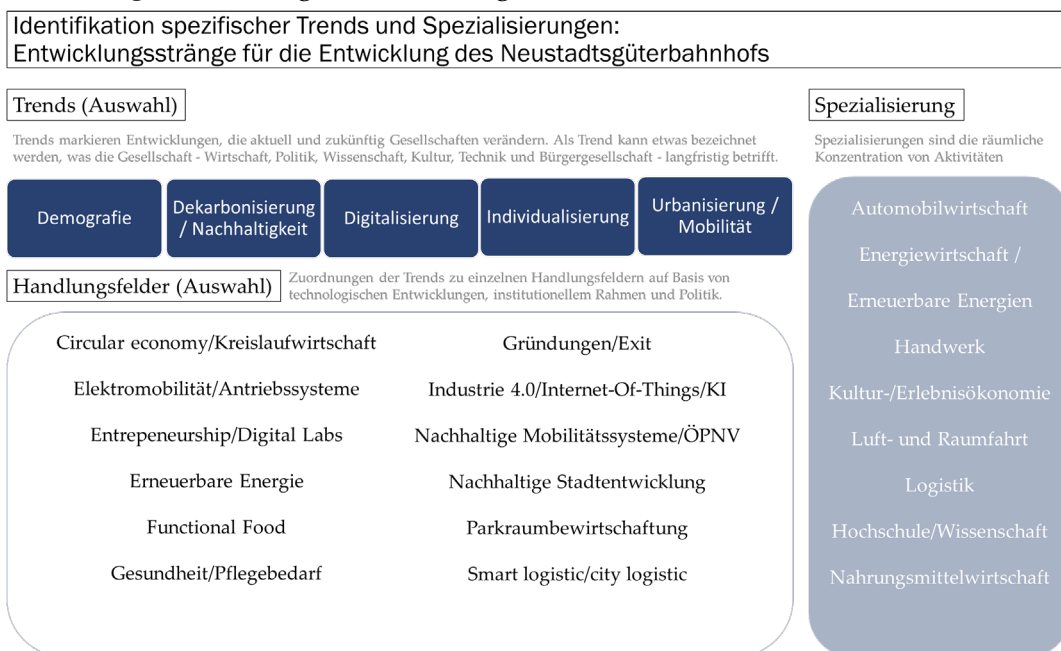
### **Einordnung der Ergebnisse**

Die einzelnen spezifischen Trends – Demografie, Dekarbonisierung/Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Individualisierung, Urbanisierung/Mobilität – lassen sich einzelnen Handlungsfeldern zuordnen, welche die Basis für technologische sowie institutionelle

Entwicklungen darstellen. Dabei wurden diese Handlungsfelder nicht nur einem konkreten Trend zugeordnet, da es vielfache Überschneidungen eines Handlungsfeldes zu unterschiedlichen Trends geben kann. Ein Beispiel: Das Handlungsfeld Nachhaltige Mobilitätssysteme/ÖPNV ergibt eine Verknüpfung zu den Trends Demografie, Dekarbonisierung/Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Urbanisierung/Mobilität. Einerseits bedarf es ressourcenschonende Techniken für den Transportsektor, andererseits fordern die Nutzer integrierte Verkehrskonzepte zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Ein weiteres Beispiel ist das Handlungsfeld Entrepreneurship/Digital Labs, welches Querverbindungen zur Dekarbonisierung/Nachhaltigkeit und Digitalisierung aufweist. So lässt sich Unternehmertum im Bereich der Green-Economy mit einem städtischen und Digitalisierungs-Kontext realisieren (vgl. Abbildung 5).

Die Spezialisierungen verweisen wiederum auf die Handlungsfelder, da sie Hinweise dazu liefern, wo vorliegende regionale, intelligente Spezialisierungsmuster zu finden sind. So gibt es beispielsweise einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen dem Spezialisierungsfeld Handwerk und den Trends Demografie und Individualisierung.

### Abbildung 5: Ableitung von Handlungsfeldern



Quelle: HWWI.

Abgeleitet von den beiden evidenten Entwicklungssträngen – Trends und Spezialisierung – lassen sich dabei für die Projektentwicklung des Neustadtgüterbahnhofs Per-



spektiven ableiten, die eine Schlüsselrolle für die wirtschaftliche Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit einnehmen könnten. Die Strahlkraft sollte dabei weit über das Entwicklungsgebiet hinaus gehen und könnte eine besondere Position in der Entwicklung des Bremer Südens einnehmen.

## **Workshop**

Für die Validierung der Ergebnisse und Einbezug von weiteren externen Positionierungen wurde am 20.07.2020 auf der Fläche des Neustadtsgüterbahnhofs ein Workshop im Rahmen der Erstellung des Perspektivpapiers durchgeführt. Ziel des Workshops war es, die Ideenfindung und Meinungsbildung zur Ableitung von Handlungsempfehlungen zu unterstützen.

Eröffnet wurde der Workshop mit einer Vorstellung der Entwicklungsfläche Neustadtsgüterbahnhof seitens des Projektentwicklers Peper & Söhne sowie einem etwa 20-minütigen Impulsvortrag. Dieser diente zur Herleitung des Themas und gab erste Einblicke in die Methodik und Analyseschritte der Studie. Für den Workshop selbst wurden unterschiedliche offene Fragen gestellt, deren Antworten auf Karten schriftlich festgehalten und geclustert wurden (vgl. Anhang 7). Es wurde darauf geachtet, dass alle eingeladenen Stakeholdergruppen sich zu mindestens einem der diskutierten Themen äußern konnten. Im Anschluss an den Workshop wurden Karten ausgelegt, um weitere Stichpunkte, die im persönlichen Gespräch möglicherweise aufkommen, festhalten zu können.

Eingeladen wurden zum Workshop Experten der (Stadt-)Verwaltung, der Hochschulen/Wissenschaft, der Politik, der Handwerks- und Handelskammer sowie Architekten und Stadtentwickler. Im Anhang findet sich die Liste der Akteure, die am Workshop teilgenommen haben (vgl. Anhang 6). Die Ergebnisse der Diskussionen sind im nachfolgenden Teil der Studie berücksichtigt worden.

### **3.1 | Ableitung von Handlungsempfehlungen**

Weil sich die Fläche des Neustadtsgüterbahnhofs in mehrere Bauabschnitte ausdifferenziert, sind die nachfolgenden Überlegungen jeweils für einzelne Felder relevant. So beziehen sich Empfehlungen für Gewerbebetriebe vorwiegend auf die Flächen A und B, während für die Fläche C aufgrund ihrer Lage ein urbaneres Nutzungskonzept angeregt wird.

## **Circular Design Lab und FabLabs**

Denkbar wäre eine Entwicklung des Neustadtsgüterbahnhofs unter den Gesichtspunkten von Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft. Neben Fassaden- und Dachbegrünungen sowie öffentlichen Grünflächen zur Begegnung und Regeneration wäre hier beispielsweise denkbar, die Nutzungsmischung der Unternehmen so aufeinander abzustimmen, dass geschlossene Ressourcenkreisläufe ermöglicht werden. In diesem Kontext würde sich die Entwicklung eines *FabLabs* - einer offenen Werkstatt mit Infrastruktur z.B. für 3D-Druck - für gleich mehrere Bereiche lohnen: also sowohl Nachhaltigkeitsaspekte abdecken, als auch an der bestehenden Forschung an Neuen Materialien in Bremen und dem allgemeinen Trend zu regionalen und nachhaltigen Produkten ansetzen. Für Startups wäre hier zudem, nach Vorbild der *Circular Design Lab*<sup>64</sup>, die beispielsweise Infrastrukturen für Projekte zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zur Verfügung stellen, eine Kooperation mit der Hochschule Bremen oder der Hochschule für Künste denkbar.

Auch die Gesichtspunkte erneuerbare Energieerzeugung und Energieeffizienz können bei der Gestaltung relevant werden, um hier ein neues Testfeld und urbane Erlebnisräume zu schaffen.

## **Erlebnisökonomie**

Die Fläche des Neustadtsgüterbahnhofs hat durch ihre Lage eine Funktion als verbindende Achse zwischen den Stadtteilen Neustadt und Woltmershausen ebenso wie als Tor zur Innenstadt für Bahnreisende aus Oldenburg und Autofahrer auf der B6. Neben einer architektonischen Gestaltung dieser Landmarkfunktion ist auch eine entsprechende urbane Nutzungsmischung anzustreben, die Lebendigkeit im Quartier sicherstellt. Unterschiedliche Nutzungsoptionen, beispielweise die Ansiedlung von Startups oder studentischem Wohnen, bedürfen eines entsprechenden Umfelds: Der Bereich *Erlebnisökonomie* und Urbanität ist jedoch nicht nur zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Fläche relevant, sondern beinhaltet zudem ein hohes Potenzial zur Steigerung der Frequentierung des Neustadtsgüterbahnhofs.

Zu diesem Zweck können explizit solche Unternehmen/Geschäfte angesiedelt werden, welche der Erlebnisökonomie zuzuordnen sind. Auf diese Weise würden sich zwischen zusätzlichen Mobilitäts- und/oder Wohnangeboten zudem Synergieeffekte mit einem neu anzusiedelnden Nahversorger ergeben. Gastronomische Angebote, wie sie bereits heute in der Nische auf dem Neustadtsgüterbahnhof zu finden sind, sollten auch als Teil der zukünftigen Nutzung in Hinblick auf Urbanität berücksichtigt werden.

Eine quartiersübergreifende Entwicklung des Neustadtsgüterbahnhofs könnte zudem den Mangel an Angeboten zur Nahversorgung oder für Erholung, Sport und Freizeit in Woltmershausen adressieren. Dabei ist zu bedenken, dass mögliche Wohnnutzungen angesichts der verkehrlichen Lage des Neustadtsgüterbahnhofs entsprechende Lärmschutzmaßnahmen voraussetzen würden und entsprechend einen höheren Aufwand als andere Nutzungsoptionen bedeuten. Unter demselben Vorbehalt steht eine Ansiedlung von Hotellerie oder studentischem Wohnen.

## **Food Hub**

Auf sektoraler Ebene kommen unterschiedliche Schwerpunkte zur Ansiedlung infrage. So wäre beispielsweise eine Verortung einer kleinteiligen Nahrungs- und Genussmittelfertigung am Neustadtsgüterbahnhof denkbar, da diese sich aktuell in einem starken Differenzierungsprozess befindet und von politischer Seite her eine Aufwertung erfahren soll (*Food Hub*).<sup>65</sup> Eine sektorale Fokussierung der künftigen Nutzung würde dabei eine höhere Strahlkraft entfalten als eine gemischte Nutzung und, durch Netzwerkeffekte, ab einer bestimmten Zahl angesiedelter Unternehmen auch für weitere bestehende oder neu zu gründende Unternehmen der Region attraktiv werden.

## **Handwerkerflächen mit Modellcharakter**

Zwar ist die Wirtschaftsstruktur Bremens überdurchschnittlich großbetrieblich aufgestellt, Potenziale ergeben sich aber besonders im kleinteiligen Gewerbe. Der Bedarf an innenstadtnahen Gewerbeflächen wurde im Rahmen des Workshops von unterschiedlicher Seite hervorgehoben. Weiterhin stellt ein entsprechendes Strategiepapier einerseits einen Bedarf an Handwerkerflächen dar.<sup>66</sup> Zudem werden die Voraussetzungen hierfür so eingeschätzt, dass der Neustadtsgüterbahnhof vor diesem Hintergrund wie prädestiniert für eine handwerkliche Nutzung erscheint. In Rückbesinnung auf die unmittelbare Nachbarschaft des Neustadtsgüterbahnhofs ließen sich mögliche *Handwerkerflächen mit Modellcharakter* bspw. in Form von privaten oder auch städtischen Handwerkerhöfen integrieren. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die verschiedenen Gewerke unterschiedliche Eigentums- und Nutzungsverhältnisse präferieren und daher ein gemischtes Nutzungskonzept empfohlen wird.

## **Hochschulnahe (An-)Institute**

Die Nähe des Neustadtsgüterbahnhofs zur Hochschule Bremen im Stadtteil Neustadt lässt eine Kooperation mit dem Wissenschaftssektor denkbar als naheliegend erscheinen. Da die Hochschule Bremen durch deutliche Steigerungen der Studierendenzahlen

räumlich an Kapazitätsgrenzen stößt, wäre eine Nutzung eines Teils der Neustadtsgüterbahnhofs in diesem Kontext zu prüfen. Denkbar wäre beispielsweise der Bau von *Laboren* oder die Ansiedlung von *hochschulnahen (An-)Instituten* sowie von Einrichtungen zur praktischen Lehre.

## **Mobilitätshub**

Die Nähe zum Bahnhof Neustadt kann auch für die Fläche des Neustadtsgüterbahnhofs zu einem Vorteil werden. So gewinnt der Bahnhof durch die bereits erfolgte Aufwertung der umliegenden Fläche und durch neue Mobilitätsoptionen, wie die geplanten Fahrradbrücken, beispielsweise von Woltmershausen in die Überseestadt, zunehmend an Bedeutung als Umsteigebahnhof. Beispielsweise ist es für Pendler aus Oldenburg mit Ziel Überseestadt von Interesse, nicht bis zum Hauptbahnhof durchzufahren, sondern in der Neustadt umzusteigen. Die vorgesehene Einrichtung einer zusätzlichen Unterführung zwischen Neustadt und Woltmershausen erhöht dieses Potenzial zusätzlich. Durch die Einrichtung eines *Mobilitätshubs* am Neustadtsgüterbahnhof mit Angebot an Leihfahrrädern, Carsharing-Stationen und citynahen Park&Ride-Flächen kann der Megatrend Mobilität bei der Entwicklung der Fläche aufgegriffen werden. Besonders die Frage von Parkflächen und Parkraumbewirtschaftung wird zusätzlich durch die angestrebte Entwicklung einer autoarmen Innenstadt und einem möglichen Wegfall von Parkkapazitäten in der Innenstadt an Bedeutung gewinnen. Auch der Trend zu Elektromobilität und alternativen Antriebsformen wäre durch entsprechende Ladeinfrastrukturen hier zu bedenken. Weiterhin wäre eine Verknüpfung mit nachhaltigen, smarten und urbanen (last mile-)Logistikkonzepten denkbar, wie sie im Kontext von e-commerce und Digitalisierung zu entwickeln sind.

## **Startups und Co-Working**

Die Ansiedlung von *Startups* und Neugründungen bietet ein hohes Kooperationspotenzial für etablierte Betriebe (*old meets new economy*). Diese Begegnung und Möglichkeiten zum Austausch können zu einem Markenzeichen des Neustadtsgüterbahnhofs werden, der zudem als Testfeld für Industrie 4.0 und IoT-Anwendungen infrage kommt. Für Startups und wissensintensive Dienstleistungen ist zu beachten, dass die Nutzungsanforderungen vielfältiger, flexibler und temporärer sind. Auch ist die Einrichtung von z.B. *Digital Labs* und *Coworking Spaces* in einem größeren Kontext der Flächen- und Stadtentwicklung einzubetten, die auch entsprechende Begegnungsflächen und Areale mit Aufenthaltsqualität berücksichtigt.

## Science meets Business/Public

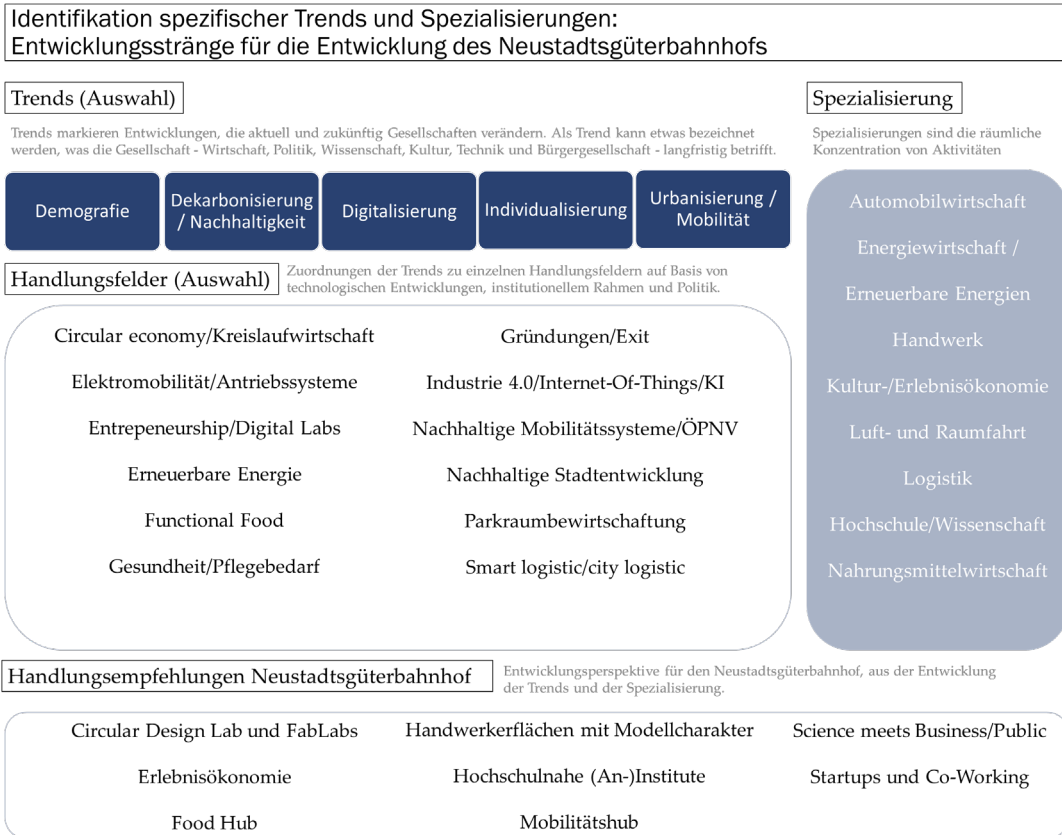
Weiterhin interessant in Hinblick auf Frequenz und eine urbane Nutzung des Neustadtsgüterbahnhofs erscheint ein entsprechendes Gebäudekonzept, um Events wie Veranstaltungsreihen zu *Science meets Business/Public* zu ermöglichen. Als Vorbild kann hier beispielsweise das Projekt *Hammerbrooklyn.DigitalCampus* in Hamburg dienen, das die Revitalisierung einer innenstadtnahen Brachfläche durch offene Infrastrukturen wie *Marker Spaces* und Begegnungsräume für Wirtschaft, Wissenschaft und Öffentlichkeit zum Beispiel für Konzerte oder Gastronomie zum Ziel hat.<sup>67</sup>

### 3.2 | Ausblick

Die vorliegende Studie ist ein Aufschlag an Handlungsempfehlungen für die Entwicklung des Projektes Neustadtsgüterbahnhof. Die Arbeit beansprucht nicht, eine allumfassende Bestandsaufnahme zu sein, sondern gibt exemplarisch wichtige Schwerpunkte und Glanzpunkte einer möglichen zukünftigen Entwicklung wieder. Die abgeleiteten Handlungsempfehlungen in der Abbildung 5 können abschließend weiter ergänzt werden, sodass sich ein allgemeines und umfassendes Bild inklusive der Handlungsempfehlungen (vgl. Abbildung 6) ergibt.

Schlussendlich spielt die Kommunikation und auch das Standortmarketing des Projektes nach *buten* (außen) wie nach *binnen* (innen) eine wesentliche Rolle in der Erzeugung einer erfolgreichen Entwicklungsdynamik. Best Practice Projekte können im Sinne eines Storytellings dazu genutzt werden aufzuzeigen, welche Möglichkeiten erstens am Standort aktivierbar sind und sich zweitens für Akteure außerhalb des Standorts bieten. Dadurch lassen sich Initiative und Kooperation am Standort und die Attraktivität des Neustadtsgüterbahnhofs positiv beeinflussen.

## Abbildung 6: Ableitung von Handlungsfeldern und Empfehlungen



Quelle: HWWI.

# Anhang

## Anhang 1: Entwicklungsgebiete im Umfeld des Neustadtgüterbahnhofs

Name	Größe	Fertigstellte Projekte	Geplante Projekte und Nutzung	Entfernung zum Neustadtgüterbahnhof
Vorderes Woltmershausen (Tabakquartier)	Insgesamt 550.000 m <sup>2</sup> (200.000 m <sup>2</sup> der ehemaligen Tabak- und Zigarettenfabrik Brinkmann, erworben von der Justus Grosse GmbH <sup>68</sup> ; die SWB-Gruppe wird in der langen Frist ebenfalls Teile ihres Betriebsgeländes freigeben <sup>69</sup> ).	Büro- und Gewerbelofts zur Miete; Büro- und Gewerbelofts zum Kauf (bezugsfertig Ende 2020); Lager- räume zur Miete; Heiz- werk als Kultur- und Veranstaltungsort; Gastronomie; Platt- form-Park	„unique by ATLANTIC“ Hotels (Eröffnung Sommer 2021); Mobilitätshäuser (Fertigstellung des ersten Mobilitätshausen Ende 2020); 1.500 Neubauwohnungen zum Kauf und zur Miete (Baubeginn Anfang 2021; Fertigstellung 2024); Theater- und Komödienhaus (Eröffnung September 2021).  Gleispark (Park entlang des Bahndamms); Quartierspark am Rand des ehemaligen Brinkmann- Geländes; Tunnel unter dem Bahndamm hindurch geplant (nur nutzbar für eine neuen Busli- nie sowie für Fußgänger und Radfahrer); weitere Wohnungen (Ziel sind derzeit insgesamt ca. 2.000 neue Wohneinheiten) und Gewerbe.	< 1,5 km

Hachez-Gelände	ca. 10.000 m <sup>2</sup>	/	<p>Stadt besitzt Vorkaufsrecht; bisher noch keine Entscheidung über Verkauf des Geländes.<sup>70</sup></p> <p>Vorstellungen des Beirates Neustadt: sozial geförderter Wohnraum; Wohnraum für Studierende; genossenschaftliches Bauen; kleines Gewerbe; Ansiedlung kleiner Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe; soziale Einrichtungen; ökologische Aufwertung; öffentliche Gebäude (z.B. Ortsamt, Kita, Grundschule oder eine Erweiterung der Hochschule Bremen).<sup>71</sup></p> <p>Pläne des zuständigen Ressorts (SKUMS): Schaffung von Wohnraum; kulturelle Nutzung; Integration von Ortsamt/Bürgerzentrum; Hochschulerweiterung; Freizeit- und Sporteinrichtungen.<sup>72</sup></p>	ca. 1,2 km
Güldenhaus-Quartier	ca. 10.000 m <sup>2</sup>	/	<p>Wohnungsbau-Unternehmen Müller &amp; Bremermann hatte 2004 in einer Zwangsversteigerung das Gelände erhalten.<sup>73</sup></p> <p>Zwischenzeitlich Verhandlungen mit der Hochschule Bremen; 2013 Abbruch der Verhandlungen.</p> <p>Mögliche Nutzung für studentisches Wohnen; kleinteilige Wohnkonzepte.</p> <p>Eigentümer hat in Absprache mit der Bremer Stadtplanung eine städtebauliche Studie in Auftrag gegeben (2017).<sup>74</sup></p>	< 1 km
Entwicklungsbereich Kornstraße	Gesamtfläche ca. 28.910 m <sup>2</sup>	aktuelle Nutzungen: Brema Tief- und Straßenbau; Gewerbe <sup>75</sup>	<p>Grundstücksinhaber: Gesellschaft „Projektentwicklung Kornstraße“. Investoren haben 2019 zusammen mit der Wirtschafts- und der Baubehörde einen Ideenwettbewerb gestartet, an dem momentan vier Architekturbüros arbeiten.<sup>76</sup></p> <p>Geplante Nutzung: Mischgebiet (Wohnen und Gewerbe); Planung von 30 Prozent geförderter Wohnungen; neue Wegebeziehungen zwischen Werdersee und Flughafen.</p> <p>Auch Errichtung von sozialer Infrastruktur geplant.</p>	3 km



**Anhang 2:** Pendlerdaten im Vergleich für Auto- und Bahnreisende aus ausgewählten Richtungen

**Bremen Hbf**

aus	Oldenburg		Osnabrück		Hamburg	
via	Bahn	Auto	Bahn	Auto	Bahn	Auto
07:00	38	45-75	82	75-120	69	70-120
08:00	38	40-65	82	70-120	69	70-110
09:00	38	40-55	82	70-110	69	70-110
10:00	38	40-55	82	70-110	69	70-110

**Business-Park**

aus	Oldenburg		Osnabrück		Hamburg	
via	Bahn	Auto	Bahn	Auto	Bahn	Auto
07:00	46	40-70	111	75-120	95	75-120
08:00	46	40-60	108	70-110	95	70-110
09:00	46	35-55	108	70-110	102	70-110
10:00	46	35-55	108	70-110	102	70-110

**Neustadtsgüterbahnhof**

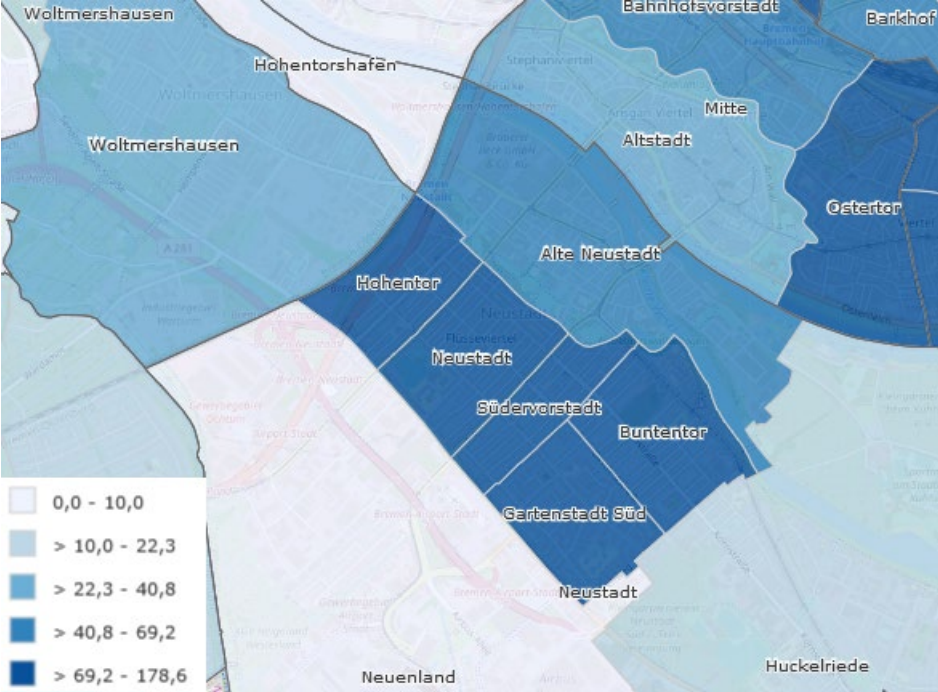
aus	Oldenburg		Osnabrück		Hamburg	
via	Bahn	Auto	Bahn	Auto	Bahn	Auto
07:00	37	40-70	131	75-120	93	70-120
08:00	37	40-60	131	70-110	93	70-110
09:00	37	35-50	114	70-110	100	70-110
10:00	37	35-50	131	65-110	100	70-110

<sup>1</sup> in Minuten

<sup>2</sup> Bahndaten für Regionalzüge

Quelle: Google Maps (2020).

**Anhang 3: Einwohner/-innen je Hektar 2018**



Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (2020).

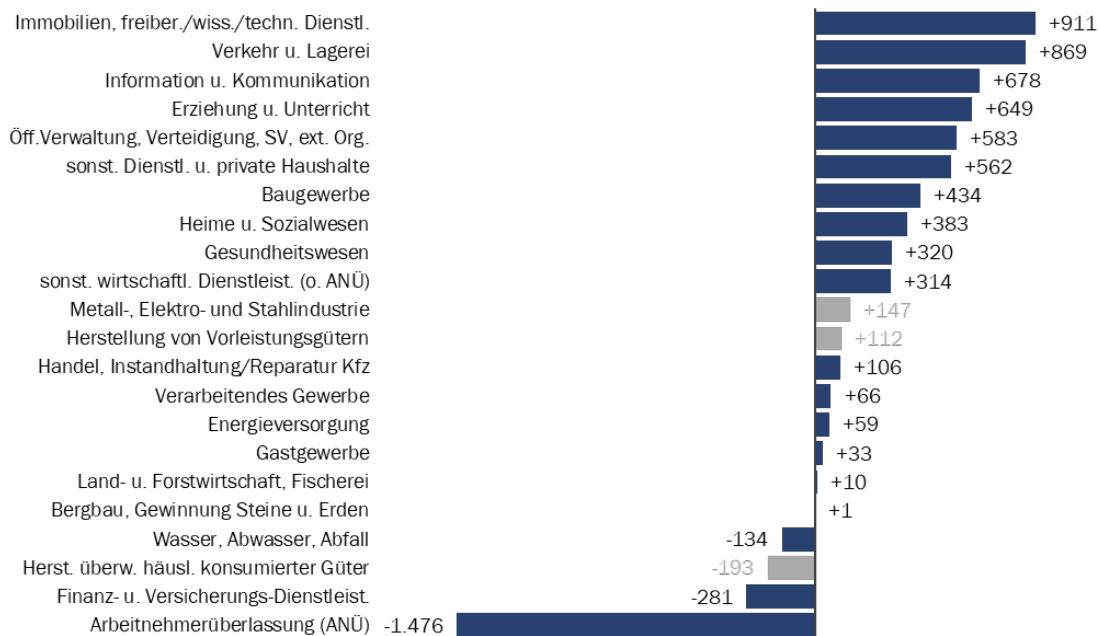
## Anhang 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen 2018

Regionale Ebene	WZ 2008-Abschnitte	2018	Anteil an	
		Anzahl	Insgesamt	LQ
			in %	in %
Deutschland	Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe (B-E)	7.478.150	22,8	:
	Verarbeitendes Gewerbe (C)	6.930.836	21,1	:
	Baugewerbe (F)	1.847.232	5,6	:
	Dienstleistungsbereiche (G-U)	23.292.162	70,9	:
	Handel, Gastgewerbe, Verkehr (G-I)	7.323.075	22,3	:
	Information und Kommunikation (J)	1.076.339	3,3	:
	Erbringung von Finanz- und Vers.leistungen (K)	965.658	2,9	:
	Grundstücks- und Wohnungswesen (L)	265.308	0,8	:
	Freiberufl.,wissenschaftl. techn. Dienstl.,sonst.DL	4.615.182	14,0	:
	Öff.Verw.,Verteidig.,Sozialvers.,Erz.-u.Unterricht	7.859.596	23,9	:
	Kunst, Unterhaltung, Erholung, Priv. Haush.,usw.	1.187.004	3,6	:
	<b>Insgesamt</b>	<b>32.870.228</b>	<b>100,0</b>	<b>:</b>
Bremen	Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe (B-E)	60.191	18,2	0,8
	Verarbeitendes Gewerbe (C)	55.052	16,7	0,8
	Baugewerbe (F)	13.256	4,0	0,7
	Dienstleistungsbereiche (G-U)	256.745	77,7	1,1
	Handel, Gastgewerbe, Verkehr (G-I)	87.071	26,4	1,2
	Information und Kommunikation (J)	11.077	3,4	1,0
	Erbringung von Finanz- und Vers.leistungen (K)	7.649	2,3	0,8
	Grundstücks- und Wohnungswesen (L)	4.497	1,4	1,7
	Freiberufl.,wissenschaftl. techn. Dienstl.,sonst.DL	58.253	17,6	1,3
	Öff.Verw.,Verteidig.,Sozialvers.,Erz.-u.Unterricht	73.423	22,2	0,9
	Kunst, Unterhaltung, Erholung, Priv. Haush.,usw.	14.775	4,5	1,2
	<b>Insgesamt</b>	<b>330.390</b>	<b>100,0</b>	<b>1,0</b>
Bremen, Kreisfreie Stadt	Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe (B-E)	52.291	18,9	0,8
	Verarbeitendes Gewerbe (C)	48.050	17,3	0,8
	Baugewerbe (F)	:	:	:
	Dienstleistungsbereiche (G-U)	214.436	77,3	1,1
	Handel, Gastgewerbe, Verkehr (G-I)	70.107	25,3	1,1
	Information und Kommunikation (J)	10.370	3,7	1,1
	Erbringung von Finanz- und Vers.leistungen (K)	6.598	2,4	0,8
	Grundstücks- und Wohnungswesen (L)	3.993	1,4	1,8
	Freiberufl.,wissenschaftl. techn. Dienstl.,sonst.DL	50.961	18,4	1,3
	Öff.Verw.,Verteidig.,Sozialvers.,Erz.-u.Unterricht	59.835	21,6	0,9
	Kunst, Unterhaltung, Erholung, Priv. Haush.,usw.	12.572	4,5	1,3
	<b>Insgesamt</b>	<b>277.297</b>	<b>100,0</b>	<b>1,0</b>

Hinweise: ohne Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (A), Stichtag: 30.06.2018, am Arbeitsort.

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland (2020); HWWI.

**Anhang 5: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen 2018-19**



Hinweise: 1) Das Verarbeitende Gewerbe untergliedert sich in drei Teilbereiche; diese sind im Diagramm hellgrau hinterlegt. Veränderung gegenüber dem Vorjahresquartal absolut, absteigend sortiert, Stichtag: 30.06.2019,

Quellen: Bundesagentur für Arbeit (2020); HWWI.

## Anhang 6: Teilnehmerliste des Workshops

		<b>Firma/Institution</b>
Annemarie	Czichon	Ortsamtsleiterin Neustadt/Woltmershausen, Freie Hansestadt Bremen
Matthias	Fonger	Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven
Marc	Fucke	Visionskultur
Mirjam	Hotsch	Peper & Söhne Projekt GmbH
Anna	Husmann	Institut für Architektur und Städtebau Bremen und den ClimaCampus der Hochschule Bremen
Steffi	Kollmann	School of Architecture Bremen
Mirko	Kruse	Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI)
Dirk	Kühling	Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa
Frank	Lenk	Orbitak AG
Markus	Löwer	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Ingo	Mose	Beiratssprecher Neustadt, Bündnis 90/ Die Grünen
Uwe	Nullmeyer	Interessengemeinschaft Airportstadt e.V.
Christoph	Peper	Peper & Söhne Projekt GmbH
Lutz	Peper	Peper & Söhne GmbH
Kai	Sander	Bremer Aufbau-Bank GmbH
Björn	Sundermann	Robert C. Spies Gewerbe und Investment GmbH & Co. KG
Edith	Wangenheim	Beiratssprecherin Woltmershausen, SPD
Jan	Wedemeier	Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI)
Jost	Westphal	Westphal Architekten BDA
Andreas	Meyer	Handwerkskammer Bremen
Thomas	Kurzke	Handwerkskammer Bremen <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Das Treffen mit Vertretern der Handwerkskammer Bremen fand aus terminlichen Gründen gesondert in bilateralem Rahmen statt,

## Anhang 7: Foto-Protokoll des Workshops



# Endnoten

---

- <sup>1</sup> Vgl. Peper und Söhne (Hrsg.) (2020): Neustadtsgüterbahnhof, Projektdaten, <https://www.peperund-soehne.de> [abgerufen am 27.02.2018].
- <sup>2</sup> Vgl. Mörtel, K. (2018): Neustadtsgüterbahnhof wechselt Besitzer, *Weser Kurier*, 30. November 2018, <https://www.weser-kurier.de> [abgerufen am 24.02.2020]; Fueller, R. (2017): Bahnhof Neustadt wird für 3 Millionen Euro saniert, *Weser Report*, 16. März 2020, <https://weserreport.de> [abgerufen am 24.02.2020]; Mörtel, K. (2018): Neuer Anlauf für Bahnbranche. *Weser Kurier*, 17. Mai. 2018, <https://www.weser-kurier.de> [abgerufen am 24.02.2020]; Olbermann, H. (2019): Ein Bremer räumt auf, *Weser Report*, 02. Februar 2019, <https://weserreport.de> [abgerufen am 24.02.2020].
- <sup>3</sup> Vgl. Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2014): Anhang zur Begründung zum Flächennutzungsplan Bremen. 04. Dezember 2014, Freie Hansestadt Bremen, Bremen.
- <sup>4</sup> Vgl. Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2014). Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025. Freie Hansestadt Bremen, Bremen.
- <sup>5</sup> Vgl. Senator für Umwelt, Bau und Verkehr; Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen; Handelskammer Bremen (Hrsg.) (2014): Bremen Innenstadt 2025, Bremen.
- <sup>6</sup> Vgl. Mörtel, K. (2019): Masterplan für Tabakquartier fast fertig, *Weser Kurier*, 22. September 2019, <https://www.weser-kurier.de> [abgerufen am 05.03.2020]; Bruun und Möllers (Hrsg.): Masterplan Tabakquartier, Grünes Band statt Barriere, [www.bm-la.de](http://www.bm-la.de) [abgerufen am 05.03.2020]; Holthaus, M. (2019): Planungshorizont bis nach 2050, *Weser Kurier*, 25.09.2019, <https://www.weser-kurier.de> [abgerufen am 05.03.2020]. Justus Grosse (Hrsg.) (2020): Tabak Quartier, <https://tabakquartier.com> [abgerufen am 04.03.2020].
- <sup>7</sup> Vgl. Senator für Umwelt, Bau und Verkehr; Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen; Handelskammer Bremen (Hrsg.) (2014): Bremen Innenstadt 2025, Bremen.
- <sup>8</sup> Vgl. Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2019): GEP 2030 Zukunftsdialog – Dokumentation der Auftaktveranstaltung, 05.11.2019, Ecos Office Center Teerhof, Bremen.
- <sup>9</sup> Vgl. SPD-Landesorganisation Bremen (2019): Zukunftsprogramm 2019 bis 2023, Bremen; Die Linke Bremen (2019): Bürgerschaftswahlprogramm 2019, Bremen.
- <sup>10</sup> Vgl. Mörtel, K. (2018): Neustadtsgüterbahnhof wechselt Besitzer, *Weser Kurier*, 30. November 2018, <https://www.weser-kurier.de> [abgerufen am 24.02.2020].
- <sup>11</sup> Vgl. Europäische Kommission (Hrsg.) (2015): *New Horizons: Future Scenarios for Research & Innovation Policies in Europe*, A report from project BOHEMIA, Brüssel; United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) (2018): *Technology Foresight in Europe (CEE/NIS)*, [www.unido.org](http://www.unido.org), [abgerufen am 20.03.2018]; Zukunftsinstitut (2018): *Megatrends Übersicht*, <https://www.zukunftsinstitut.de> [abgerufen am 14.09.2018].
- <sup>11</sup> Vgl. Boll, C.; Erlwein, M.; Koller, C.; Nitt-Drießelmann, D.; Quitzau, J.; Wilke, C. (2014): *Strategie 2030 – Demografie*, HWWI/Berenberg (Hrsg.), Hamburg; Boll, C.; Kloss, A.; Puckelwald, J.; Schneider, J.; Wilke, C.; Will, A. (2013): *Ungenutzte Arbeitskräftepotenziale in Deutschland: Maßnahmen und Effekte*, Studie im Auftrag der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft GmbH (INSM), Hamburg.
- <sup>13</sup> Vgl. Körner-Blätgen, N.; Sturm, G. (2018): *Wandel demografischer Strukturen in deutschen Großstädten*, BBSR-Analysen KOMPAKT 04/2016, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) Bonn; Teuber, M.-O.; Wedemeier, J. (2013): *Was bestimmt die Zukunft der Städte?*, *Wirtschaftsdienst* 2013, Nr. 11, S. 796-798.
- <sup>14</sup> Vgl. Körner-Blätgen, N.; Sturm, G. (2018): *Wandel demografischer Strukturen in deutschen Großstädten*, BBSR-Analysen KOMPAKT 04/2016, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) Bonn; Teuber, M.-O.; Wedemeier, J. (2019): *Folgen von Sub- und Reurbanisierungsprozessen für die ländliche Entwicklung der Metropolregion Hamburg*, Akademie für Raum- und Landesplanung (ARL) (Hrsg.), Landesarbeitsgemeinschaft Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein der ARL, Arbeitsgruppe Reurbanisierung – Mythos oder Wirklichkeit am Beispiel von Städten und Regionen in Nordwestdeutschland, Hannover.

- 
- <sup>15</sup> Vgl. Nitt-Drießelmann, D.; Wedemeier, J. (2019): HWWI/Berenberg-Städteranking 2019, HWWI und Berenberg (Hrsg.), Hamburg.
- <sup>16</sup> Robert Koch-Institut (RKI) (Hrsg.) (2015): Gesundheit in Deutschland, Gesundheitsberichterstattung des Bundes, Gemeinsam getragen von RKI und Destatis, Berlin.
- <sup>17</sup> Vgl. Boll, C. (2017): Humanressourcen als Schlüsselfaktor für mehr Wachstum, Innovation und Beschäftigung, Studie im Auftrag der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit, HWWI Policy Paper 104, Hamburg; Boll, C.; Erlwein, M.; Koller, C.; Nitt-Drießelmann, D.; Quitzau, J.; Wilke, C. (2014): Strategie 2030 – Demografie, HWWI/Berenberg (Hrsg.), Hamburg.
- <sup>18</sup> Vgl. Bräuninger, M.; Schulze, S. Stöver, J. (2010): Nachhaltigkeit, Teil A: Gesamtwirtschaftliche Aspekte der Nachhaltigkeit, HWWI/Berenberg (Hrsg.). Hamburg; World Commission on Environment and Development (1987): Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development. Oxford, Oxford University Press.
- <sup>19</sup> Vgl. Sünner, I.; Wedemeier, J., Wolf, A. u.a. (2017): Perspektive Bremen-Bremerhaven – Wachstum für das Land Bremen, Handelskammer Bremen (Hrsg.), Bremen; Vöpel, H.; Wolf, A. (2018): Regionalwirtschaftliche Resilienz in Zeiten strukturellen Wandels, in Wirtschaftspolitische Blätter, Schwerpunkt Resilienz, 221-232.
- <sup>20</sup> Vgl. Sünner, I.; Wedemeier, J., Wolf, A. u.a. (2017): Perspektive Bremen-Bremerhaven – Wachstum für das Land Bremen, Handelskammer Bremen (Hrsg.), Bremen; Kruse, M.; Wedemeier, J. (2020): Nach COVID-19-Schock: Impulse für eine nachhaltige Konjunkturpolitik in Bremen, HWWI Policy Paper 125, Hamburg.
- <sup>21</sup> Vgl. Ehrlich, L.; Growitsch, C.; Haß, H.-J.; Hungerland, F.; Quitzau, J.; Rische M.-C., Schlitte, F.; Zuber, C. (2015): Strategie 2030 – Digitalökonomie, HWWI/Berenberg (Hrsg.). Hamburg; Handelskammer Bremen (Hrsg.) (2016): Essen aus dem 3D-Drucker, Wirtschaft in Bremen und Bremerhaven, Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven (Hrsg.), Bremen; Materialise (2020): Über Materialise, <https://www.materialise.com> [abgerufen am 27.02.2020].
- <sup>22</sup> Vgl. Ehrlich, L.; Growitsch, C.; Haß, H.-J.; Hungerland, F.; Quitzau, J.; Rische M.-C., Schlitte, F.; Zuber, C. (2015): Strategie 2030 – Digitalökonomie, HWWI/Berenberg (Hrsg.). Hamburg; Roland Berger (2017): Roland Berger Trend Compendium 2030, Megatrend 5, Dynamic technology and innovation, Berlin.
- <sup>23</sup> Vgl. Europäische Kommission (Hrsg.) (2016): Digitalisierung der europäischen Industrie, Die Chancen des digitalen Binnenmarkts in vollem Umfang nutzen, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, COM(2016) 180 final, Brüssel.
- <sup>24</sup> Vgl. Gilmore, J.; Pine, J. (1999): The Experience Economy. Work is Theatre & Every Business a Stage, Boston und Massachusetts; Growitsch, C.; Nitt-Drießelmann, D.; Schlitte, F. (2015): Handel 4.0, Auswirkungen der Digitalisierung auf Handel und Versandlogistik in Hamburg, Hamburger Sparkasse (Hrsg.), Hamburg; Sünner, I.; Wedemeier, J., Wolf, A. u.a. (2017): Perspektive Bremen-Bremerhaven – Wachstum für das Land Bremen, Handelskammer Bremen (Hrsg.), Bremen; Boelsen, M. (2017): Wandlungsfähigkeit im Fokus, Robert C. Spies (Hrsg.), Position, Oktober 2017, Bremen; Bergmann, P. (2017): Multifunktionale Immobilien im Fokus, Robert C. Spies (Hrsg.), Position, Oktober 2017, Bremen.
- <sup>25</sup> Vgl. Schimank, U. (2012): Individualisierung der Lebensführung, Bundeszentrale für politische Bildung, <https://www.bpb.de> [abgerufen am 27.02.2020].
- <sup>26</sup> Vgl. Elias, N. (2001): Die Gesellschaft der Individuen. Frankfurt/M.: Suhrkamp. Zukunftsinstitut (2018): Megatrends Übersicht, <https://www.zukunftsinstitut.de> [abgerufen am 14.09.2018]. Brühl, K.; Koppel, H.; Schomburg, F.; Schuldt, C. (2017): Next Germany, Werte driften auseinander, Kapitel 1, Analyse, nextpractice Institut und Zukunftsinstitut (Hrsg.), Frankfurt am Main.
- <sup>27</sup> Vgl. Teuber, M.-O.; Wedemeier, J. (2013): Was bestimmt die Zukunft der Städte?, Wirtschaftsdienst 2013, Nr. 11, S. 796-798.
- <sup>28</sup> Vgl. Schwarzer, T. (2018): Armut im Land Bremen 2016, Kammer Kompakt, Nr. 1, 2. Korrigierte Auflage, Bremen; Statistisches Landesamt Bremen (2020): Bremer Ortsteilatlant, [www.statistik-bremen.de](http://www.statistik-bremen.de) [abgerufen am 05.03.2020].
- <sup>29</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2020): Pendleratlas, Datenstand Juni 2019, <https://statistik.arbeitsagentur.de> [abgerufen am 02.02.2020]; Bundesamt für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2017): Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit, <https://www.bbsr.bund.de> [abgerufen am 07.09.2017].



---

<sup>30</sup> Vgl. Braun, M.; Cuhls, K.; Hirt, M.; Holtmannspötter, D.; Kimpeler, S.; Zweck, A. (2015): Forschungs- und Technologieperspektiven 2030, Ergebnisband zur Suchphase von BMBF Foresight Zyklus II, Verband Deutscher Ingenieure (VDI) und Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (Hrsg.), Düsseldorf; Boelsen, M. (2017): Wandlungsfähigkeit im Fokus, Robert C. Spies (Hrsg.), Position, Oktober 2017, Bremen; Robert C. Spies (Hrsg.) (2017): Geparkt wird immer, überzeugendes Investment, Position, Oktober 2017, Bremen.

<sup>31</sup> Die Einwohner/-innen pro Hektar sind in Hohentor relativ hoch (119,6). Der Ortsteil ist also flächentechnisch recht klein, aber dicht besiedelt.

<sup>32</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Bremen (2015): Stadtteil- und Ortsteiltabellen - Neustadt, [www.statistik.bremen.de](http://www.statistik.bremen.de) [abgerufen am 27.02.2020].

<sup>33</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Bremen (2019): Bremer Ortsteilatlas – Neustadt, [www.statistik.bremen.de](http://www.statistik.bremen.de) [abgerufen am 13.03.2020].

<sup>34</sup> Vgl. Wirtz, R. (2018): Bremen zählt zu den größten deutschen Industriestandorten, Wirtschaftsförderung Bremen, 5.11.2018, [www.wfb-bremen.de](http://www.wfb-bremen.de) [abgerufen am 13.06.2019].

<sup>35</sup> Das Produzierende Gewerbe setzt sich neben dem Verarbeitenden Gewerbe aus Bergbau und Gewinnung von Steinen, Energieversorgung und Wasserversorgung zusammen. Vgl. Statistisches Landesamt Bremen (2020): Tabelle sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort nach Geschlecht, Nationalität und Wirtschaftszweigen, [www.statistik.bremen.de](http://www.statistik.bremen.de) [abgerufen am 03.03.2020]. Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland (2020): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen, <https://www.regionalstatistik.de> [abgerufen am 10.03.2020].

<sup>36</sup> Wirtschaftsförderung Bremen (2020): Nahrungs- und Genussmittel, Weltmarken zu Hause in Bremen. <https://www.wfb-bremen.de/de/page/wirtschaftsstandort-bremen/branche-nahrung-genuss> [abgerufen am 10.03.2020]

<sup>37</sup> Die regionale Spezialisierung durch Berechnung der Lokationsquotienten zeigt einen Wert für den „Handel und Verkehr, Logistik“ von 1,48 für das Land Bremen, gegenüber von 1,29 für den Stadtstaat Hamburg und 1,06 für das Land Niedersachsen; für die „Metallerzeugung und -bearbeitung“ von 1,54 für Bremen, von 1,10 für Hamburg und 0,90 für Niedersachsen; für die „Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln“ für den Stadtstaat Bremen von 1,23, für Hamburg von 0,85 und für Niedersachsen von 1,52. Der Lokationsquotient misst dabei das relative regionale Verhältnis der Beschäftigten zum relativen bundesweiten Verhältnis der Beschäftigten eines Wirtschaftszweigs. Ein Wert größer eins bedeutet, dass der Sektor überproportional in einer Region vertreten ist und vice versa. Vgl. Vöpel, H., Wolf, A. (2017): Wirtschaft im Umbruch-Norddeutschland vor Strukturwandel, HWWI Policy Paper 101, Hamburg; Vgl. Padovan, L.; Schlitte, F.; Wedemeier, J.; Wilke, C. (2013): Wachstumspotenziale der Region Weser-Ems und Bremen - Herausforderungen und Perspektiven bis zum Jahr 2030, im Auftrag der Oldenburgischen Landesbank AG, Oldenburg. Diese lokale Konzentration zeigt sich beispielsweise in der Clusterstrategie des Landes Bremen mit den Branchen wie Luftfahrt, Automotive oder Nahrungs- und Genussmittelindustrie entsprechend wieder. Vgl. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (2019): Industrie und Cluster, [www.wirtschaft.bremen.de](http://www.wirtschaft.bremen.de) [abgerufen am 13.06.2019].

<sup>38</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Bremen (2018): Tabelle 13111-07-05: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Geschlecht, Nationalität und Wirtschaftszweigen (Stand: 30.06.), [www.statistik.bremen.de](http://www.statistik.bremen.de) [abgerufen am 26.02.2020].

<sup>39</sup> Vgl. Wirtschaftsförderung Bremen (2020): Kultur- und Kreativwirtschaft, [www.bremen.de](http://www.bremen.de) [abgerufen am 26.02.2020].

<sup>40</sup> Vgl. Vöpel, H., Wolf, A. (2017): Wirtschaft im Umbruch-Norddeutschland vor Strukturwandel, HWWI Policy Paper 101, Hamburg.

<sup>41</sup> Vgl. Müller, B.; Rammer, C.; Schlitte, F.; Sünnner, I.; Wedemeier, J.; Wilke, C. (2014): Bericht über die Situation der mittelständischen Wirtschaft in der Freien Hansestadt Bremen 2013, Bericht im Auftrag des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, Bremen.

<sup>42</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Bremen (2017): Tabelle Studierende nach Hochschulen, Geschlecht sowie Nationalität (nur Land Bremen), [www.statistik.bremen.de](http://www.statistik.bremen.de) [abgerufen am 26.02.2020].

<sup>43</sup> Vgl. Hagedorn, M. (2019): Wie Start-Ups die Lebensmittelbranche aufmischen, Weser Kurier, 25.10.2019, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 24.02.2020].

- 
- <sup>44</sup> Vgl. Sundermann, S. (2018): Bremen verfehlt seine Klimaziele, Weser Kurier, 15.01.2018, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 13.06.2019].
- <sup>45</sup> Vgl. startupdetector (2019): Startup Ökosystem Deutschland im 1 Halbjahr 2019, <https://www.startupdetector.de> [abgerufen am 09.03.2020].
- <sup>46</sup> Vgl. Institut für Mittelstandsforschung (ifm) (Hrsg.) (2020): NUI Regionenranking 2019, <https://www.ifm-bonn.org> [abgerufen am 09.03.2020].
- <sup>47</sup> Vgl. Starthaus Bremen (2019): Hoffnung für Krebspatienten aus Bremen, <https://starthaus-bremen.de> [abgerufen am 03.03.2020].
- <sup>48</sup> Trotz der relativ guten Standortgegebenheiten war die Zufriedenheit der Bremer Startup Gründer mit der regionalen und nationalen Unterstützung 2019 im Wortlaut nur „ausreichend“. Im Schulnotensystem von 1 („sehr gut“) bis 6 („ungenügend“) bewerteten die Gründer in der Hansestadt die Beihilfe vom Land Bremen mit 3,9 und jene vom Bund mit 4,1. Damit belegt die Zufriedenheit in Bremen zusammen jener mit Hessen auf dem vorletzten Platz. Lediglich die Startup-Gründer in Brandenburg vergaben schlechtere Noten an ihre zuständige Landesregierung (Notenschnitt 4,0). PricewaterhouseCoopers (PwC) (Hrsg.) (2019): Deutscher Startup Monitor 2019, <https://deutscherstartupmonitor.de> [abgerufen am 25.02.2020].
- <sup>49</sup> Vgl. WFB Wirtschaftsförderung Bremen (2020): Coworking in Bremen, <https://www.bremen.de> [abgerufen am 09.03.2020].
- <sup>50</sup> Vgl. Boeckhoff, L. (2020): Neustart im Bundeswehrhochhaus: 80 Projekte ziehen ein, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 16.01.2020].
- <sup>51</sup> Vgl. Stifterverband und Heinz Nixdorf Stiftung (2020): Gründungsradar, <http://gruendungsradar.de> [abgerufen am 09.03.2020].
- <sup>52</sup> Vgl. Universität Bremen (2020): KI: Bremer Uni-Wissenschaftler zählen zu den einflussreichsten der Welt. <https://www.presseportal.de> [abgerufen am 09.03.2020].
- <sup>53</sup> Hochschule Bremen (2020): Fakten rund um die Hochschule Bremen, 2018, [www.hs-bremen.de](http://www.hs-bremen.de) [abgerufen am 02.03.2020].
- <sup>54</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Bremen (2018): Tabelle Betriebe und Beschäftigte sowie Bruttoentgelte (ab 2009), [www.statistik.bremen.de](http://www.statistik.bremen.de) [abgerufen am 26.02.2020].
- <sup>55</sup> Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), das dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (2020): INKAR - Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung – Umsatz im Handwerk, [www.inkar.de](http://www.inkar.de), [abgerufen am 02.03.2020].
- <sup>56</sup> Vgl. Handwerkskammer Bremen (2019): Konjunkturumfrage Herbst 2019. Presseinformation. Oktober 2019, Bremen.
- <sup>57</sup> Vgl. Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (2018): Roter Teppich für goldenen Boden – Strategiepapier des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Stärkung des Handwerks und kleinteiligen Gewerbes in Bremen. Vorlage Nr. 19/569-S für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 22.08.2018. August 2018, Bremen.
- <sup>58</sup> Vgl. Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (2018): Roter Teppich für goldenen Boden – Strategiepapier des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Stärkung des Handwerks und kleinteiligen Gewerbes in Bremen. Vorlage Nr. 19/569-S für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 22.08.2018. August 2018, Bremen.
- <sup>59</sup> Vgl. Söndermann, M. (2009): Leitfaden zur Erstellung einer statistischen Datengrundlage für die Kulturwirtschaft und eine länderübergreifende Auswertung kulturwirtschaftlicher Daten. WMK-Leitfaden im Auftrag der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Kulturwirtschaft der Wirtschaftsministerkonferenz. Oktober 2009, Köln.
- <sup>60</sup> Vgl. Bremische Bürgerschaft (2018): Wie steht es um die Kultur- und Kreativwirtschaft im Land Bremen? – Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20. Februar 2018. Landtag Drucksache 19/1611. April 2018, Bremen.
- <sup>61</sup> Vgl. Bremische Bürgerschaft (2018): Wie steht es um die Kultur- und Kreativwirtschaft im Land Bremen? – Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20. Februar 2018. Landtag Drucksache 19/1611. April 2018, Bremen.
- <sup>62</sup> Vgl. Georg Consulting (2018): Die Kultur- und Kreativwirtschaft in der Metropolregion Hamburg. Datenbericht im Auftrag der Metropolregion Hamburg. Dezember 2018, Hamburg.

- 
- <sup>63</sup> Vgl. Fraunhofer ISI, Prognos AG (2012): Die Kultur- und Kreativwirtschaft in der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfungskette - Wirkungsketten, Innovationskraft, Potenziale. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi). Dezember 2012; Bass, H.; Niemeier, Niemeier, H.M.; Wedemeier, J.; Wilke, C. (Hrsg.) (2015): Impulse für die Innovationspolitik im Land Bremen, HWWI Policy Paper 88, Hamburg; Ebert, R.; Gnad, F.; Norbert, S.; Stiller, S.; Wedemeier, J. (2012): Öffentlich geförderter, intermediärer und privater Kultursektor – Wirkungsketten, Interdependenzen, Potenziale, Studie im Auftrag des Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien und des BMWi, Berlin.
- <sup>64</sup> Circular Design Labs sind bisher in mehreren Städten eingerichtet worden, u.a. im Amsterdam (<http://circulairdesignlab.nl/>) oder in Bangkok (<https://www.circulardesignlab.org/#overview>).
- <sup>65</sup> Senats der Freien Hansestadt Bremen (2019): Aufbau eines Food Hub in Bremen – Gründerinnen und Gründer aktiv unterstützen, <https://www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/detail.php?id=327648> [abgerufen am 28.07.2020].
- <sup>66</sup> Vgl. Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (2018): Roter Teppich für goldenen Boden – Strategiepapier des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Stärkung des Handwerks und kleinteiligen Gewerbes in Bremen. Vorlage Nr. 19/569-S für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 22.08.2018. August 2018, Bremen.
- <sup>67</sup> Hammerbrooklyn.DigitalCampus (2020): Digitale Zukunft, <https://hammerbrooklyn.hamburg> [abgerufen am 30.04.2020].
- <sup>68</sup> Tabakquartier (2020), Das Zukunftsquartier, <https://tabakquartier.com/> [abgerufen am 15.07.2020].
- <sup>69</sup> Mörtel, K. (2019): Masterplan für Tabakquartier fast fertig, Weser-Kurier, 22.09.2019, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 15.07.2020].
- <sup>70</sup> Mörtel, K. (2020): Forderungskatalog zu Hachez-Gelände, Weser-Kurier, 22.06.2020, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 15.07.2020].
- <sup>71</sup> Beirat Neustadt (2020): Beschluss des Beirates Neustadt zum Bebauungsplan 2523 (Hachez-Gelände) vom 18.06.2020, [https://www.ortsamt-woltmershausen.bremen.de/neustadt/beschluesse\\_beirat\\_und\\_fachausschuesse-9422](https://www.ortsamt-woltmershausen.bremen.de/neustadt/beschluesse_beirat_und_fachausschuesse-9422) [abgerufen am 15.07.2020].
- <sup>72</sup> Willborn, N.; Schwiegershausen, F. (2019): Senat beschließt Vorkaufsrecht für das Hachéz-Gelände, Weser-Kurier, 24.09.2019, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 15.07.2020].
- <sup>73</sup> Mörtel, K. (2016): Weiter Stillstand im Guldenhaus-Quartier, Weser-Kurier, 17.10.2016, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 15.07.2020].
- <sup>74</sup> Mörtel, K. (2017): Neuer Anlauf für das Guldenhaus-Quartier, Weser-Kurier, 22.10.2017, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 15.07.2020].
- <sup>75</sup> Ortsbeirat Neustadt (2019): Entwicklungsbereich Kornstraße Sachstandsbericht Ortsbeiratssitzung am 8. Mai 2019, Bremen.
- <sup>76</sup> Mörtel, K. (2019): Visionen für Autohaus-Gelände in der Neustadt, Weser-Kurier, 09.08.2019, [www.weser-kurier.de](http://www.weser-kurier.de) [abgerufen am 15.07.2020].

Das HWWI ist eine unabhängige Forschungseinrichtung, die wirtschaftswissenschaftliche Grundlagen- und Anwendungsforschung betreibt. Es versteht sich als wissenschaftlicher Impulsgeber für Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. Das HWWI wird getragen von der Handelskammer Hamburg. Der wissenschaftliche Partner ist die Helmut-Schmidt-Universität / Universität der Bundeswehr Hamburg.

Neben dem Hauptsitz in Hamburg ist das HWWI mit einer Niederlassung in Bremen präsent.

Die Themenfelder des HWWI sind:

- Digitalökonomie
- Arbeit, Bildung und Demografie
- Energie, Klima und Umwelt
- Konjunktur, Weltwirtschaft und Internationaler Handel
- Ökonomie der Städte und Regionen

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)

Oberhafenstraße 1 | 20097 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 340576-0 | Fax: +49 (0)40 340576-150

infowww.hwwi.org