

Vorlage Nr. 19/354-S

**für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Funktion als
Sondervermögensausschuss des Sondervermögens Gewerbeflächen (Stadt)
am 31.05.2017**

**Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt)
Entwicklung des Areals der Galopprennbahn
Planungsprozess / Planungskosten**

A. Problem

Bremen ist eine wachsende Stadt. Bis 2035 steigt die Bevölkerungszahl den aktuellen Bevölkerungsprognosen zufolge um 26.000 Einwohner von 557.000 Einwohner (Ende 2015) auf ca. 583.000 Einwohner an¹. Entsprechend der voraussichtlichen Einwohnerentwicklung ist der erforderliche Wohnraum bereitzustellen.

Die aktuellen Zahlen zur Entwicklung der Bevölkerung zeigen, dass Bremen trotz des erheblichen Wachstums nach wie vor Einwohner an die Region verliert. Die Umlandkommunen, insbesondere angrenzend an den Bremer Süden und Osten (Lilienthal, Oytten, Achim, Stuhr und Weyhe), sind daher in den vergangenen Jahren deutlich gewachsen (Einwohnerzuwachs, Baufertigstellungen). Bemerkenswert ist, dass sich dieser Trend auch bei den jüngeren Einwohnern niederschlägt.

Der anhaltende Bevölkerungszuwachs und insbesondere der enorme Zuzug von Geflüchteten und Migranten hat den Senat Ende 2015 veranlasst, ein „Sofortprogramm Wohnungsbau“ zu beschließen und die Wohnungsbauaktivitäten u.a. durch die Bereitstellung von zusätzlichen Bauflächen deutlich zu verstärken. In diesem Zusammenhang ist das einschließlich der angrenzenden Grünflächen des Sondervermögens Infrastruktur insgesamt ca. 35 ha große stadteigene

¹ Siehe die in der Senatsvorlage vom 02.05.2017 „Aktualisierung der Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Bremen“ dargelegten Zahlen. Derzeit erfolgt bei den Erhebungen zur Bevölkerungsstatistiken eine Umstellung, die zu Verzögerungen führt.

Aktuellere Bevölkerungswerte liegen auf Basis des Einwohnermelderegisters vor: Ende 2015 wurden laut Einwohnermelderegister 559.464 Personen in der Stadt Bremen registriert; Ende 2016 565.155 Personen, dies ergibt einen Zuwachs in Höhe von 5.691 Personen.

Rennbahngelände als Potentialfläche in das „Sofortprogramm Wohnungsbau“ aufgenommen worden ist, weil es perspektivisch einen erheblichen Beitrag zur Wohnraumversorgung in Bremen leisten kann.

Vor diesem Hintergrund hat die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft in ihrer Sitzung am 24.11.2016 die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Gelände der Rennbahn beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss sieht vor, dass im Plangebiet im Wesentlichen Wohnbauflächen sowie in einem Anteil auch gemischte Bauflächen bereitgestellt werden sollen. Insgesamt soll auf dem Areal ein neues urbanes Stadtquartier entwickelt werden, das vielfältige Funktionen (Wohnen einschließlich benötigter sozialer Infrastruktur, Arbeiten, Freizeit und Erholung) übernehmen kann. Mit diesen Entwicklungszielen besteht die Chance, ein bislang nur für eingeschränkte Teile der Bevölkerung Bremens erleb- und nutzbares innerstädtisches Areal zu öffnen und attraktive Wegeverbindungen und Freiräume insbesondere auch zur weiteren Verknüpfung der Stadtteile Hemelingen und Vahr zu schaffen.

Auf dieser Grundlage ist der Pachtvertrag mit dem Rennverein zum Ende des Jahres 2017 gekündigt worden. Derzeit werden Gespräche mit der Golf-Range mit dem Ziel geführt, auch diese Flächen zeitnah der Projektentwicklung zuzuführen.

Nunmehr gilt es, mit den nächsten Planungsschritten fortzufahren und die erforderlichen organisatorischen Rahmenbedingungen zur erfolgreichen Umsetzung des Projektes konkret zu definieren.

B. Lösung

1. Projektorganisation

a. Projektsteuerung

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Entwicklung eines neuen Stadtquartiers Rennbahn ist eine weitgehende Abstimmung der Interessen und Ziele der am Prozess unmittelbar und mittelbar Beteiligten unverzichtbar. Dazu gehört ausdrücklich auch die Berücksichtigung der Interessen der Betroffenen aus den Stadtteilen. Für die Projektumsetzung bedarf es der Entwicklung eines Gesamtkonzepts mit klaren inhaltlichen Zielvorstellungen, einer professionellen Umsetzungsstrategie, eines belastbaren Finanzierungskonzepts (Kosten- und Erlösplanung) und einer stringenten Zeit- und Meilensteinplanung. Bei der Festlegung der Projektstruktur und -trägerschaft sind hierfür die Aufgaben und Rollen der verschiedenen Akteure innerhalb des Gesamtprozesses zu definieren.

Wesentlich ist, dass die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers Rennbahn maßgeblich im engen Verbund der Senatoren für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Eigentümer) sowie für Umwelt, Bau und Verkehr (Planungshoheit) und mit Integration der weiteren

betroffenen Ressorts erfolgen soll.

Für eine effektive Zusammenarbeit in der neu zu gründenden Projektgesellschaft ist vorgesehen, dass die Regiezuständigkeit in der Planungsphase des Projektes beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr liegt. Die Zuständigkeit in der Realisierungsphase (Flächenbereitstellung, Erschließung, Vermarktung, Ausschreibungs- und Vergabeverfahren, Grundstücksgeschäfte etc.) soll bei SWAH liegen. Für das operative Geschäft ist einstweilen vorgesehen, dass damit die WFB mit ihren Erschließungs- und Vergabekompetenzen beauftragt wird und diese sich externer Planungsbüros bedient. Ob es zweckmäßig ist, für die Entwicklung des Stadtquartiers Rennbahn eine Projektgesellschaft zu gründen und wie diese gegebenenfalls organisatorisch einzubinden wäre, ist noch Gegenstand von Beratungen zwischen den Ressorts.

In der Planungsphase werden die Grundlagen für einen Projekterfolg (inhaltlich/strategisch, finanziell) gelegt. Die Planungsphase ist daher mit der Realisierungsphase zu verknüpfen. Insofern ist eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Projektbeteiligten erforderlich.

b. Finanzierungskonzept

Die Flächen der Galopprennbahn sind im Wesentlichen Bestandteil des Teilsondervermögens Veranstaltungsflächen des Sonstigen Sondervermögens Gewerbeflächen Bremen (Stadt). Analog zum Projekt „Neuordnung der Überseestadt“ soll auch für die Entwicklung des Areals der Galopprennbahn für den Entwicklungsraum eine eigene Rechnungslegung, Bilanzierung und Wirtschaftsplanaufstellung durchgeführt werden, um die dem Projekt zuzuordnenden Aufwendungen und Erträge transparent abbilden zu können. Dies sichert zugleich die Einbindung der parlamentarischen Gremien über die bestehenden Entscheidungs- und Kontrollfunktionen.

Derzeit wird geprüft, die Entwicklung des Areals der Galopprennbahn über ein neu einzurichtendes Teilsondervermögen des Sonstigen Sondervermögens Gewerbeflächen Bremen (Stadt) oder über ein eigenständiges Sondervermögen nach dem Vorbild der Entwicklung der Überseestadt umzusetzen. In beiden Fällen würde die Fachaufsicht beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen verbleiben. Die Aufgaben des Sondervermögensausschusses würden durch die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen geleistet werden.

Beide Varianten sind unter Einbezug insbesondere der Senatorin für Finanzen als auch des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr sowie der Senatskanzlei zu bewerten. Auf dieser Grundlage ist eine Vorzugsvariante zu entwickeln und den parlamentarischen Gremien zur Beschlussfassung zuzuleiten.

2. Planungsprozess Stadtquartier Rennbahn

Mit der Aufgabe des Rennbetriebs und perspektivisch auch des Golfplatzes im Zentrum der Rennbahn entsteht auf dem Rennbahngelände nach der Überseestadt das größte innerstädtische Entwicklungsareal in Bremen. Das Gebiet hat zukünftig vielfältige Anforderungen zu erfüllen.

Die in der Umgebung wohnenden Bürgerinnen und Bürger und die zu beteiligenden Beiräte Hemelingen und Vahr haben bereits ihr Mitwirkungsinteresse an dieser städtebaulichen Aufgabe deutlich gemacht; die Beiräte haben hierfür eigens einen Regionalausschuss gegründet. Stadtentwicklungsprojekte dieser Bedeutung und Größenordnung sind auf ein qualifiziertes Dialogverfahren angewiesen. Wichtig dabei ist, die BürgerInnen und Beteiligten nicht erst nach Feststehen des städtebaulichen Entwurfs zu beteiligen, sondern sie frühzeitig einzubinden. Erforderlich ist eine transparente Vorgehensweise, bei der gleichwohl die politischen Zielsetzungen und wirtschaftlichen Erfordernisse eindeutig dargelegt werden.

Ein diese Prämissen berücksichtigendes planerisches Vorgehen ist in Anlage 1 beschrieben. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat hiermit ein Ablaufschema insbesondere für die informelle Planungsphase („Erste Planungsphase“) vorgelegt, das in der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „Entwicklung Stadtquartier Rennbahn“ abgestimmt wurde.

In der Ersten Planungsphase (informelle Planung) ist neben einer Auftaktveranstaltung zur Ermittlung der wesentlichen Planungsparameter die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie mit Fachgutachten insbes. zum Themenfeld Verkehr (Knotenpunkte / ÖPNV) sowie zur Wohnungsbautypologie (Konkretisierung und Weiterentwicklung der Gewos-Studie) und die Vorbereitung / Durchführung eines Gutachterverfahrens mit Werkstattcharakter zur Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes einschließlich des hierbei zu berücksichtigenden Beteiligungsprozesses mit der Öffentlichkeit und Ortspolitik erforderlich. Der gesamte Planungsprozess soll entsprechend der Erfahrungen bei anderen städtebaulichen Großprojekten durch einen externen Moderator begleitet werden.

In der Zweiten Planungsphase soll ein Gutachterverfahren stattfinden. Nach einer öffentlichen Diskussion der Planungsergebnisse wird eine Vorzugsvariante entschieden, auf der aufbauend ein Städtebaulicher Rahmenplan für das Rennbahnquartier entwickelt wird. Nach Information der zuständigen Beiräte und der parlamentarischen Beschlussfassungen sowie ggf. erforderlicher Wettbewerbsverfahren für Teilbereiche (Städtebau und Landschaftsplanung) liegen die Grundlagen für die abschließende verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan, formelle Planung) vor. Dieser Ablaufplan ist im weiteren Prozess zu aktualisieren und zu präzisieren. Nach heutiger Einschätzung ist für die informelle Planung ein Zeitraum von ca. 2 Jahren erforderlich.

3. Mittelbereitstellung „Erste Planungsphase“

Für die Durchführung der „Ersten Planungsphase“ werden nach derzeitigem Kenntnisstand Kosten in Höhe von ca. 495 T€ erwartet, wobei sich im Laufe des Planungsprozesses ggf. noch weitere Kosten ergeben können. Diese Mittel werden insbesondere für die nachfolgend beschriebenen und in der Tabelle 1 zusammengefassten Bausteine benötigt:

- Projektleitung – 50 T€

Mit der Projektleitung des Planungsprozesses soll die WFB auf der Grundlage des bestehenden Geschäftsbesorgungsvertrages beauftragt werden. Die WFB übernimmt

- die Organisation und Durchführung der das Projekt begleitenden Arbeitsgruppen,
- die Abwicklung der Finanzierung des Planungsprozesses sowie
- die Umsetzung der erforderlichen Ausschreibungen zur Beauftragung der externen Fachgutachten / Büros

- Beteiligungsverfahren / Moderation - 40 T€

- Moderation

Erfahrungen bei anderen Großprojekten (Hulsbergquartier etc.) haben deutlich gemacht, dass für die Begleitung des im Rahmen der Entwicklung des Stadtquartiers Rennbahn vorgesehenen Beteiligungsprozesses eine professionelle Moderation erforderlich ist. Diese Moderation soll möglichst den gesamten Planungsprozess (24 Monate) begleiten und die öffentlichen Termine sowie die Abstimmungsprozesse leiten. Für die erste, informelle Planungsphase werden Kosten in Höhe von 30 T€ erwartet.

- Veranstaltungen

Für die Umsetzung konkreter Veranstaltungen im Beteiligungsprozess und hier insbesondere der vorgesehenen Auftaktveranstaltung mit Beiräten, Interessengemeinschaften und BürgerInnen wird mit Kosten in Höhe von 10 T€ gerechnet.

- Machbarkeitsstudie - 230 T€

Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie sind zunächst die fachlichen Grundlagen zu ermitteln. Für die extern zu vergebenden Fachgutachten u.a. zu den Themen Verkehr, Altlasten, Hydrologie, stadtstrukturelle Untersuchungen, Biotop- und Artenschutz werden Kosten in Höhe von insgesamt 150 T€ erwartet.

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie soll durch ein externes Büro erfolgen, das die Ergebnisse externer Fachgutachten als auch die bereits vorhandenen Informationen in

den öffentlichen Stellen (Altlasten, LaPro etc.) sowie die im Beteiligungsverfahren ermittelten Erkenntnisse zusammenführt. Ferner soll das Büro die Organisation und Durchführung der Beteiligungsmaßnahmen in enger Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und dem externen Moderator übernehmen. Für die Beauftragung eines externen Büros werden Kosten in Höhe von 80 T€ kalkuliert.

- Durchführung eines Gutachterverfahrens mit Werkstattcharakter – 175 €

Vorgesehen ist die Beauftragung von fünf Stadtplanungsbüros unter Einbezug von Landschaftsplanung. Hierbei wird mit Kosten in Höhe von 20 T€ pro Büro gerechnet. Ferner soll auch dieses Verfahren durch ein externes Büro organisiert und begleitet werden. Unter Berücksichtigung der Organisation der Werkstatttermine (voraussichtlich 3) wird mit Kosten in Höhe von 50 T€ für die Beauftragung des externen Büros gerechnet.

Auf der Grundlage der ermittelten Vorzugsvariante/n soll eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit sowie der stadtwirtschaftlichen Effekte des Gesamtprojektes erfolgen. Hierfür wird mit Kosten in Höhe von 25 T€ gerechnet.

	Gesamt	2017	2018
Projektleitung	50 T€	30 T€	20 T€
Beteiligungsverfahren / Moderation	40 T€	15 T€	25 T€
Machbarkeitsstudie	230 T€	230 T€	0 T€
Gutachterverfahren	175 T€	T€	175 T€
Summe	495 T€	275 T€	220 T€

Tab. 1: Übersicht des Mittelbedarfs zur Umsetzung der 1. Planungsphase

Insgesamt wird damit für die Durchführung der informellen Planungsphase ein Mittelbedarf in Höhe von insgesamt etwa 495 T€ kalkuliert. Hiervon wird ein Betrag in Höhe von 275 T€ für die in 2017 umzusetzenden Maßnahmen benötigt. Der Restbetrag in Höhe von 220 T€ wird in 2018 erforderlich.

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Wohnraumbedarfe und in Anbetracht der hohen Erwartungshaltung der Bevölkerung vor Ort sollen die aufgezeigten Planungsschritte wie Beteiligungsverfahren etc. unmittelbar nach Beschlussfassung und Klärung der Flächenverfügbarkeit begonnen werden, wobei zur Vorbereitung dieser Planungsschritte die erforderlichen Gutachten bereits unmittelbar nach der Bereitstellung der Mittel erarbeitet werden sollen.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen der Gesamtentwicklung des Stadtquartiers Rennbahn und die ggf. erzielbaren Einnahmen lassen sich erst auf der Grundlage des zu erarbeitenden städtebaulichen Konzeptes und der hierbei zu definierenden, projektrelevanten Parameter (Nutzungsmix, Gebäudetypologie, Erschließungsflächen,

Planungs- und Infrastrukturkosten etc.) ableiten und einschätzen. Erst bei Festlegung der konkreten Entwicklungsziele können bspw. Erschließungs-, Freiraum- und Gemeinbedarfe definiert und die damit verbundenen Entwicklungskosten als auch die voraussichtlichen Vermarktungserlöse eingeschätzt werden.

In einem ersten Schritt soll zunächst der in der Vorlage aufgezeigte, in 2017 erforderliche Mittelbedarf für die in 2017 gemäß Anlage 1 erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der informellen Planungsphase in Höhe von 275 T€ finanziert werden. Dieser in 2017 benötigte Betrag kann aus Eigenmitteln des Sonstigen Sondervermögens Gewerbeflächen (Stadt), Teilsondervermögen Gewerbeflächen, finanziert werden.

Der für 2018 vorgesehene Mittelbedarf in Höhe von 220 T€ ist Bestandteil des im Haushaltsentwurf 2018/2019 bei der HHSt. 3708/884 35-8, An das Sondervermögen Gewerbeflächen für Erschließungsmaßnahmen, insgesamt angemeldeten Betrages von 1.666 T€. Für die Teilmaßnahme Stadtquartier Rennbahn Bremen (SRB) ist hiervon für Planungsmittel ein Betrag von 500 T€ vorgesehen. Über die Bereitstellung dieses Mittelbedarfs und die Finanzierung der in 2018 vorgesehenen Maßnahmen zur Umsetzung der informellen Planungsphase soll nach Beschlussfassung des Haushaltes 2018/2019 entschieden werden.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen können derzeit noch nicht genau erst bei Ermittlung der Projektstruktur ermittelt und benannt werden.

Wirtschaftlichkeitsprüfung

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird ein konkreter Businesscase für das Gesamtprojekt erarbeitet. Zu diesem frühen Planungszeitpunkt können lediglich sehr überschlägige Einschätzungen auf der Grundlage von Projektannahmen getätigt werden (voraussichtliche Planungs- und Erschließungskosten, Grundstückserlöse, Entschädigungszahlung Golfrange). Auf Grundlage der Projektannahmen wird erwartet, dass das Projekt durch die zu erwartenden Grundstückserlöse ohne Belastung des bremischen Haushaltes finanziert werden kann.

Ferner soll eine stadtwirtschaftliche Bewertung der Entwicklung des Stadtquartiers Rennbahn erfolgen. Hierbei sind insbesondere die für die Stadt Bremen zu erwartenden positiven Einwohnereffekte zu berücksichtigen, die unter fiskalischen Gesichtspunkten für die bremischen Haushalte von erheblicher Bedeutung sind.

Gender-Prüfung

Der in der Vorlage beschriebene Planungsprozess zur Entwicklung des Stadtquartiers Rennbahn richtet sich an alle Bevölkerungsgruppen. Im Rahmen der konkreten Planungsaufgaben sind Gender-Aspekte konkret einzubeziehen und zu berücksichtigen. Hierfür soll auch ausdrücklich der vorgesehene Beteiligungsprozess dienen.

D. Negative Mittelstands betroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

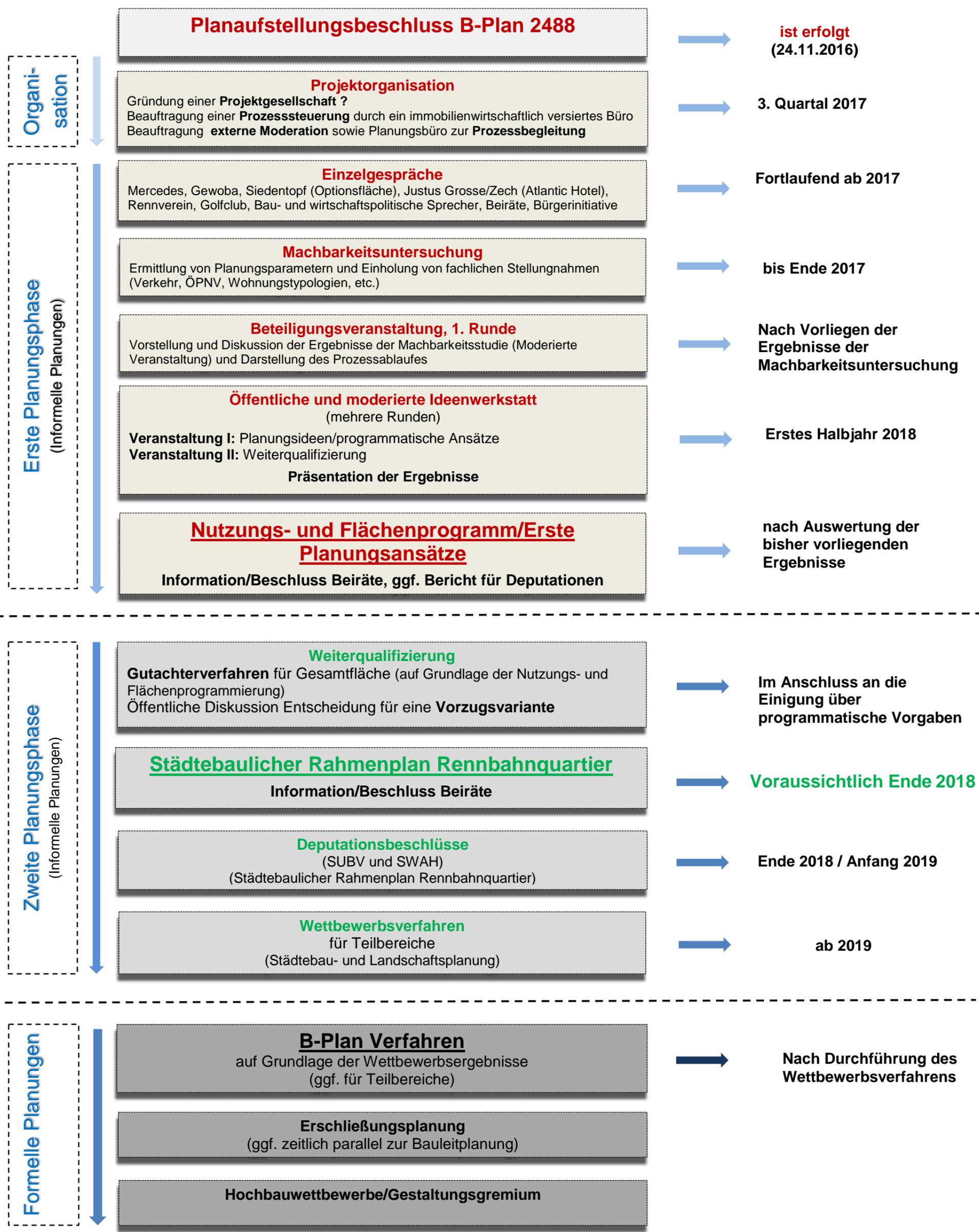
E. Beschluss

1. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den in der Vorlage gegebenen Sachstandsbericht zur Entwicklung des Stadtquartiers Rennbahn zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, nach der Sommerpause einen konkretisierenden Bericht zur Projektstruktur und zur Projektfinanzierung vorzulegen.
3. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmt in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Gewerbeflächen der Finanzierung der für die in 2017 erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der ersten, informellen Planungsphase erforderlichen Mittel in Höhe von 275 T€ aus Eigenmitteln des Sondervermögens zu.

Rennbahnquartier

- Prozessablauf (vorläufig) -

Stand Mai 2017



Datum: 24.05.17

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Entwicklung des Areals der Galopprennbahn
Projektorganisation / Planungsprozess / Planungskosten

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **betriebswirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

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

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse Risikoanalyse für ÖPP/PPP Sensitivitätsanalyse Sonstige

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
3		

Ergebnis

Weitergehende Erläuterungen

Im Rahmen des nunmehr anstehenden Planungsprozess soll ein konkreter Businesscase für das Gesamtprojekt erarbeitet werden. Derzeit liegen lediglich sehr überschlägigen Projektannahmen vor, anhand derer erwartet wird, dass das Projekt durch die zu erwartenden Grundstückserlöse weitestgehend ohne Belastung des bremischen Haushaltes finanziert werden kann.

Ferner soll eine Stadtwirtschaftlichen Bewertung der Entwicklung des Stadtquartiers Rennbahn erfolgen. Hierbei sind insbesondere die für die Stadt Bremen zu erwartende positiven Einwohnereffekten zu berücksichtigen, die unter fiskalischen Gesichtspunkten für die bremischen Haushalte von erheblicher Bedeutung sind.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1.	2.	
----	----	--

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1		
2		
n		

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung