

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Vorlage Nr. 19/361-S
für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 07.06.2017

und

Vorlage Nr. 19/283-S
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 07.06.2017

Überseestadt – Entwicklung der Südseite des Europahafens

A. Problem

Die Überseestadt Bremen gehört insbesondere in Bezug auf die Gesamtstadt zu den größten städtebaulichen Entwicklungsgebieten Europas. Seit dem Jahr 2000 entwickelt sich auf dem ca. 300 ha großen ehemaligen Hafensareal rechts der Weser mit wachsender Dynamik ein neuer, zukunftsweisender und moderner Ortsteil.

Der Entwicklungszeitraum der Überseestadt ist auf ca. 25 Jahre angelegt. Seit dem Start sind 16 Jahre vergangen. In dieser Zeit haben zahlreiche, erfolgreiche Projektentwicklungen stattgefunden. Die Überseestadt ist ein bedeutender Schwerpunkt der Wohnungsbaustrategie und der Quartiersentwicklung in Bremen geworden.

Die Überseestadt trägt damit wesentlich zur vom Senat verfolgten Strategie der wachsenden Stadt bei. Bis 2030 soll Bremen entsprechend den aktuellen Bevölkerungsprognosen ca. 580.000 Einwohner haben. Bremen wird dann in 15 Jahren um 30.000 Einwohner gewachsen sein.

Auch infolge des in den vergangenen Jahren zu verzeichnenden enormen Zuzugs von Menschen auf der Flucht haben sich die Herausforderungen an den Wohnungsmarkt und die Quartiersentwicklung gegenüber den ursprünglich in der GEWOS-Studie sowie

im Bündnis für Wohnen formulierten Zielsetzungen noch einmal deutlich erhöht. Bremen steht damit weiterhin vor der Herausforderung, nicht nur ausreichend neuen Wohnraum zu schaffen, sondern auch die erforderlichen Grundlagen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu generieren sowie die Infrastruktur für diese wachsende Zahl von Einwohnern bereit zu stellen. Hierbei soll weiterhin die Innenentwicklung entsprechender Flächen im Fokus stehen. Die Entwicklung der Überseestadt ist dabei weiterhin eines der Schlüsselprojekte in der Strategie des Senats.

Erhebliche Flächenpotenziale der Überseestadt konnten in den vergangenen Jahren erfolgreich aktiviert werden. Mittelfristig stellen insbesondere die für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehene nördliche Teilfläche des Quartiers Hafenkante sowie die Südseite des Europahafens entscheidende Potenziale zur Weiterentwicklung der „produktiven Stadt“ dar.

Die Südseite des Europahafens wird als Halbinsel begrenzt durch den Europahafen im Nordosten, die Weser im Südwesten sowie die jetzige Kelloggs-Betriebsfläche im Südosten (vgl. Abb. 1). Das Gebiet umfasst eine Fläche von ca. 41,5 ha. Sie ist gekennzeichnet durch eine außerordentliche Lagegunst, die sich nicht nur durch die Wasserlage zwischen Europahafen und Weser, sondern auch durch die unmittelbare Nähe zur Innenstadt ergibt. Der östliche Bereich befindet sich nur 500 m von der Innenstadt entfernt und ist über einen ÖPNV-Anschluss bereits gut erschlossen.

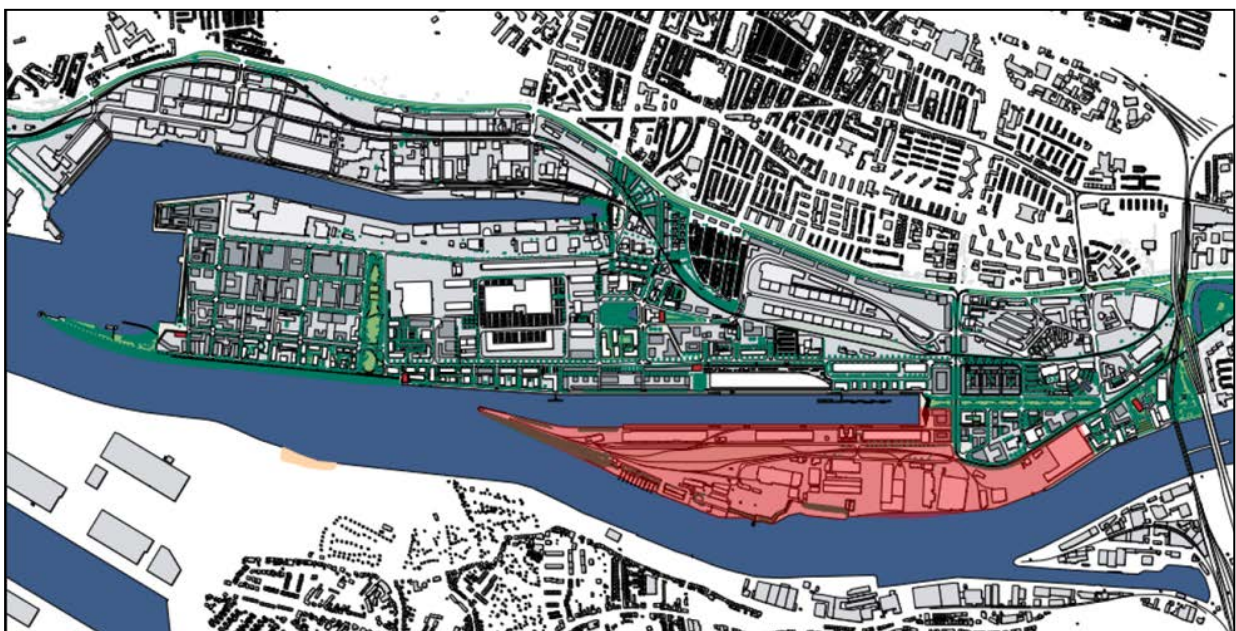


Abb. 1: Südseite Europahafen - Gebietsabgrenzung

Mit der Entscheidung des Unternehmens Kellogg, die Produktion am Standort Bremen einzustellen und das Grundstück zu veräußern sowie der angestrebten Standortverlagerung des Unternehmens reimer logistics in den Gewerbepark Hansalinie ergeben sich nun auf der Südseite des Europahafens mittel- bis langfristig bedeutende Entwicklungspotenziale, die sorgfältig geprüft werden müssen.

Bevor mit Überlegungen zu genauen Nutzungsoptionen begonnen werden kann, sind umfassende Voruntersuchungen erforderlich. Der hiermit verbundene Prozess wird derzeit intensiv durch die das Projekt Überseestadt steuernden Ressorts Wirtschaft, Arbeit und Häfen und Umwelt, Bau und Verkehr sowie die mit der Entwicklung des Areals beauftragten Wirtschaftsförderung Bremen GmbH vorbereitet.

Der aktuelle Sachstand der bislang vorliegenden Voruntersuchungen stellt sich wie folgt dar:

1. Nutzung und Eigentumsverhältnisse

Entlang der Weser ist das Areal heute geprägt durch Industriebetriebe. Von West nach Ost haben dort die Firmen Rickmers Reismühle, reimer logistics und Kellogg (Produktion von Cerealien) ihr Betriebsgelände (vgl. Abb. 2). Südlich der Fläche von reimer logistics liegt das ehemalige inzwischen abgeräumte Tanklager von Exxon. Insbesondere dieses Grundstück sowie das Grundstück von reimer logistics, welches vormals auch Exxon gehört hat und auch in Teilen das Kellogg-Gelände sind stark mit Altlasten kontaminiert.

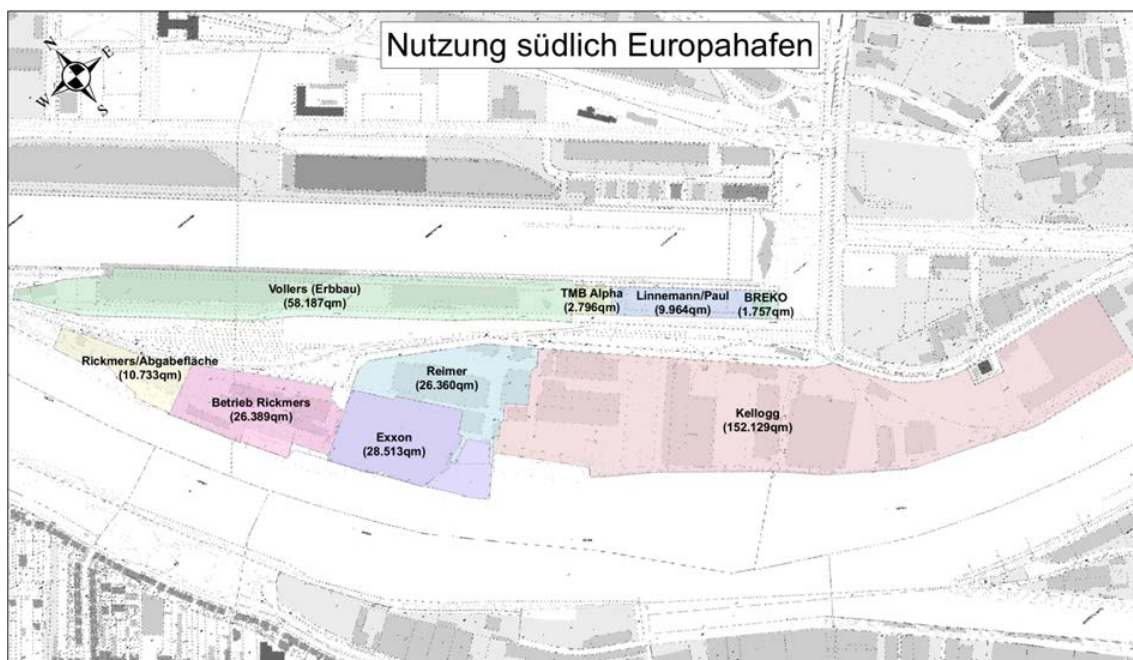


Abb. 2: Eigentümerplan

Die Wasserseite des Europahafens wird weitgehend geprägt durch die im Eigentum der Fa. Vollers befindlichen Schuppen 6 und 4 (Erbpachtgrundstücke der Stadtgemeinde), wobei der Schuppen 4 fremdvermietet ist und über eine Beendigung des Erbpachtverhältnisses Ende 2017 mit dem Unternehmen gesprochen wird.

Im Westen schließen sich ein neu errichtetes Bürogebäude (sog. Kranhaus, TBM alpha) und der sanierte und umgenutzte Schuppen 2 (Silberschmiede, Eventagentur mit Veranstaltungsräumen, Kaminstudio) sowie das an den Schuppen 2 angebaute Produktionsgebäude von Breko (Verarbeitung von Wein und Alkohol für die

Lebensmittelindustrie) einschließlich einer Manufaktur für feine Brandweinerzeugnisse an.

Die Fa. Kellogg hat im Oktober 2016 angekündigt, die Produktion am Standort Bremen zu schließen. Die Beendigung des Betriebs ist nach aktuellem Planungsstand für spätestens Anfang 2018 zu erwarten. Über den Weiterbetrieb des Hochregallagers als Distributionszentrum für Kellogg-Produkte liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor, von einer auf wenige Jahre begrenzten Weiternutzung ist auszugehen. Grundsätzlich strebt das Unternehmen einen Verkauf der Betriebsflächen an.

2. Geltendes Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan sieht für das zu beplanende Gebiet eine gewerbliche Baufläche mit einer linearen Grünverbindung parallel zum Europahafen vor, die bis zum Schuppen 6 die angestrebte Promenade an der Südseite des Europahafens und im Anschluss eine Verknüpfung zum Molenturmareal darstellt. Die Molenspitze ist als Grünfläche dargestellt. Des Weiteren wird der jetzige Verlauf der Straßenbahnlinie dargestellt.

Für das Gebiet gilt überdies der Staffel- und Gewerbeplan, der überwiegend die Gewerbeklasse I fest schreibt – also Zulässigkeit nur von störenden und nicht störanfälligen Betrieben, in etwa vergleichbar einem Industriegebiet. In einem Teilbereich der jetzigen Kellogg-Betriebsfläche setzt der Gewerbeplan Gewerbeklasse II fest. Dies entspricht in etwa einem Gewerbegebiet nach heutiger BauNVO, mit dem Unterschied, dass eine Wohnnutzung nicht pauschal ausgeschlossen ist. Für einen kleinen Teilbereich im Bereich der Straße Stephanikirchenweide gilt der Bebauungsplan 858, der hier Straßenverkehrsfläche und nördlich angrenzend „Fläche für Bahnanlagen“ festsetzt.

Perspektivisch werden im Ergebnis der Erarbeitung und der Abstimmung des Nutzungs- sowie städtebaulichen Konzepts die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung von Bebauungsplänen sowie Grünordnungsplänen notwendig.

3. Altlastensituation

Im Bereich der Flächen der Firmen reimer logistics und Exxon gab es vormals eine Raffinerie und ein Tanklager. Durch den Betrieb der Anlagen aber auch durch Luftangriffe während des 2. Weltkriegs sind ölhaltige Produkte in großen Mengen ausgetreten und haben das Erdreich kontaminiert. In Abb. 3 sind die bekannten Belastungsbereiche pink markiert eingezeichnet.

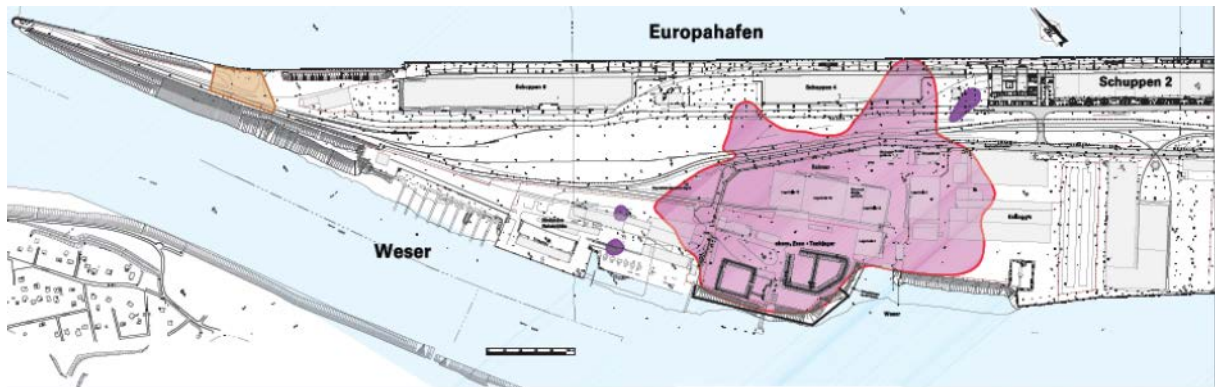


Abb. 3: Altlastensituation

Die genaue Ausdehnung wurde durch Bohrungen und chemische Analysen ermittelt.

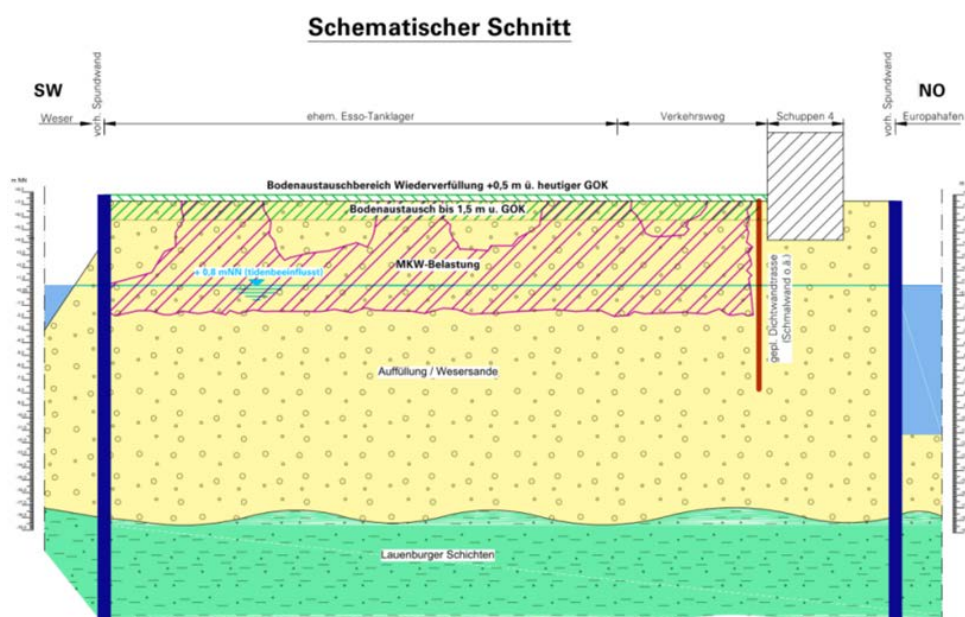


Abb. 4: Schnitt durch die Altablagerung zwischen Weser und Europahafen

Die Mineralölkohlenwasserstoff (MKW)-Belastung konzentriert sich vorwiegend in der Wasserwechselzone bei 5m bis 8m unter der Geländeoberkante (GOK). Sie reicht bis 10m unter GOK. In der Abb. 4 ist ein schematischer Schnitt durch die Altablagerung dargestellt. Die linke senkrechte blaue Linie stellt die von Exxon vor geraumer Zeit hergestellte Spundwand zur Weser dar.

Aufgrund der Tiefe und Mächtigkeit der Kontamination ist eine vollständige Sanierung ausgeschlossen. Die Altablagerung soll voraussichtlich durch eine hängende Dichtwand – diese bindet nicht in die bindigen Lauenburger Schichten ein – umschlossen werden, um so ein Austreten der MKW in den umliegenden Bereich zu verhindern. Die Dichtwand ist in der Abb. 4 als rot-braune Linie dargestellt.

Der Entwurf einer Machbarkeitsstudie zum genauen Umgang mit der Kontamination geht bisher von voraussichtlichen Kosten in zweistelliger Millionenhöhe aus. Diese Kostenschätzung kann insbesondere noch durch das zu erstellende städtebauliche Konzept – je nach Sensibilität der vorgesehenen Nutzungen – beeinflusst werden. Die

Art der Nutzung kann ggf. eingeschränkt werden oder besonderen Auflagen unterliegen.

In der Abb. 3 ist im westlichen Bereich eine weitere kontaminierte Fläche braun eingezeichnet. Hier sind oberflächennah Kontaminationen im Auffüllungsbereich festgestellt worden, die jedoch bei weitem nicht die Relevanz haben, wie die MKW-Kontamination.

4. Immissionssituation

Durch die Nachbarschaft zu Hafengebieten und den Betrieben von Vollers, Rickmers Reismühle sowie zumindest mittelfristig durch den Weiterbetrieb des Kellogg-Distributionszentrums kommt es in dem Bereich südlich des Europahafens zu Beeinträchtigungen durch Gewerbelärm sowie durch Geruchsentwicklung. Zudem wirkt durch die umgebenden Straßen- und Bahntrassen Verkehrslärm auf die Fläche ein. Insbesondere durch die Aufgabe der Produktion der Fa. Kellogg werden sich die zu berücksichtigenden Emissionen in Teilbereichen erheblich reduzieren. Zur Beurteilung der gegenwärtigen und der zu erwartenden Immissionssituation wurden Gutachten beauftragt, deren Ergebnisse voraussichtlich bis Ende Juni vorliegen.

5. Hochwasserschutz (HWS)

Die heutige HWS-Linie ist in der Abb. 5 als rote Linie dargestellt. Die Flächen westlich der roten Linie und damit ein großer Teil der zukünftig nicht mehr genutzten Flächen liegen heute außendeichs. Im Jahr 2011 ist im Zusammenhang mit der Untersuchung der außendeichs liegenden Gewerbegebiete Bremens ein Rahmenplan zum HWS für die Südseite des Europahafens erstellt worden.

In dem Rahmenplan sind verschiedene Varianten untersucht und bewertet worden. Topographisch liegt ein Großteil der Flächen über dem Wasserstand, der zum jetzigen Zeitpunkt bei schweren Sturmfluten zur Bemessung angenommen wird. Daher würde eine Eindeichung für die derzeitige Nutzung keinen zusätzlichen Schutz bieten. Lediglich die in der Abb. 5 violett gekennzeichnete Fläche soll nach dem Rahmenplan zusätzlich eingedeicht werden.

Dieser Rahmenplan beruhte auf einer weiterhin rein gewerblichen Nutzung des Areals.

Des Weiteren ist das Gebiet größtenteils als Sonderfläche gem. der „Verordnung über hochwassergefährdete Gebiete im tidebeeinflussten Einzugsgebiet der Weser, der Lesum und der Ochtum in der Stadtgemeinde Bremen“ (Hochwassergebietsverordnung)¹ festgesetzt. Dies bedeutet, dass bei detaillierterer Planung ggf. weitergehende hochwasserschützende Maßnahmen zu berücksichtigen sind, bspw. Anforderungen an hochwassersicheres Bauen, Wegeverbindungen, Fluchtwege bei Wohnbebauung etc..

¹ Aufgrund eines Gerichtsurteils ist die Hochwassergebietsverordnung zurzeit außer Kraft. Mit einem Inkrafttreten einer neuen Verordnung wird im Sommer 2017 gerechnet.

Insofern wird es auf der Grundlage des zu erarbeitenden Nutzungskonzeptes erforderlich sein, eine neue Bewertung des Einbezugs in den öffentlichen Hochwasserschutz vorzunehmen, die sowohl eine aktualisierte Kosten-Nutzen-Betrachtung als auch weitere qualitative Aspekte, wie bspw. die Erlebbarkeit der Flusslandschaft, berücksichtigt und die nachhaltige Entwicklung des Gebietes gewährleistet.



Abb. 5: Hochwasserschutzlinie²

6. Verkehrliche Anbindung

Der Bereich der Südseite des Europahafens profitiert von der bereits realisierten Innenstadtanbindung (Straßenzug Hansator, Auf der Muggenburg, Eduard-Schopf-Allee). In der Straße verläuft die Straßenbahnlinie 3. Eine Kreuzung der Gleise ist auf wenige Punkte begrenzt, da sie in Teilbereichen zugleich von der Hafenhahn genutzt wird.

Einer dieser Punkte ist der Kreuzungsbereich Hansator, Auf der Muggenburg, Zollpfad Stephanikirchenweide. Letztere ist heute die Hapterschließungsstraße für das Gebiet. Eine zweite Anbindung ist die weiter nördlich gelegene Hoernecke Straße, die in die Straße Hansator mündet. Dort können die Gleise nicht überfahren werden und dementsprechend ist nur ein rechts-rein – rechts-raus möglich. Die Hoernecke Straße endet heute vor dem Betriebsgrundstück der Fa. Vollers (vgl. Abb. 6).

Die Lage der Hoernecke Straße und der Stephanikirchenweide sind der heutigen Situation geschuldet und für eine künftige Nutzung – insbesondere unter Berücksichtigung der angekündigten Aufgabe der Produktion des Kellogg-Betriebs an diesem Standort – ungeeignet. Eine Neuerschließung wird je nach Nutzungsperspektive erforderlich werden.

² Hinweis: die westlich angrenzenden Flächen liegen außendeichs

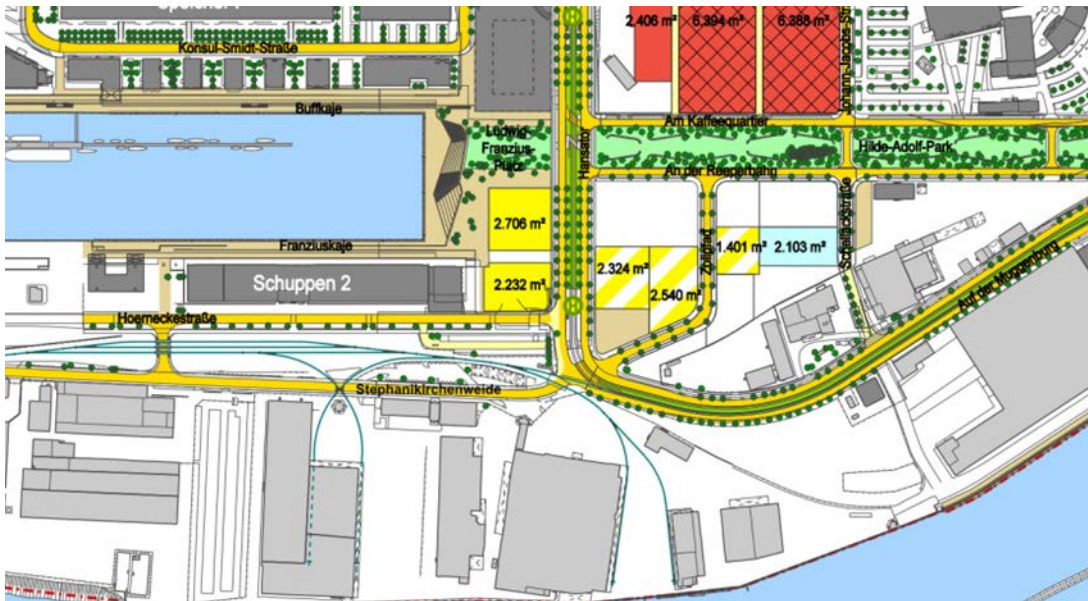


Abb. 6: Verkehrliche Anbindung

Im Rahmen einer möglichen Entwicklung des Gebietes für neue Nutzungen wird sich die Bebauungs- und Nutzungsdichte vermutlich deutlich erhöhen. Dies kann erhebliche Anforderungen an den Verkehr stellen. Zur Verbesserung der Anbindung der Südseite des Europahafens an den Kernbereich der Überseestadt sowie zur besseren Anbindung der Bestandsquartiere des Stadtteils Walle an den Landschaftsraum Weser – der nunmehr entwickelt werden könnte – wurde daher eine Machbarkeitsstudie für die Errichtung einer Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Europahafen in Auftrag gegeben.

Die neue Brücke würde zwischen den Schuppen 1 und 3 sowie auf der Südseite im Bereich des östlichen Endes des Schuppens 6 verortet (vgl. Abb. 7). Mit der Brücke können sich auch Rundwege beiderseits des Europahafens ergeben, was insbesondere die öffentlichkeitswirksamen Nutzungen der Erdgeschoßzonen mit Gastronomie, Handel und Dienstleistungen sowie die Nutzung der Infrastruktur beiderseits des Europahafens stärken kann. Die Brücke würde zudem den Weg vom westlichen Ende des Quartiers zur ÖPNV-Anbindung auf der Nordseite verkürzen.

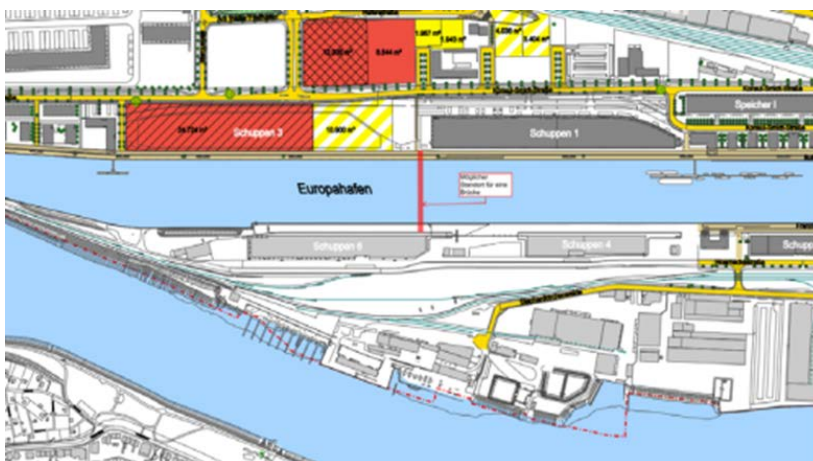


Abb. 7: Standort für eine Brücke

7. Gespräche mit den Eigentümern

Derzeit werden Gespräche mit den Firmen Vollers, reimer logistics, Exxon und Kellogg geführt. Der aktuelle Sachstand stellt sich wie folgt dar:

- Kellogg

Das Unternehmen Kellogg beabsichtigt, sein ca. 15 ha großes Firmengelände zu veräußern. Hierbei besteht grundsätzlich die Bereitschaft, das Grundstück an Bremen zu veräußern. Die Entscheidungen über den Verkauf und auch den hierbei zu erzielenden Kaufpreis werden in der Unternehmenszentrale in den USA getroffen.

Die WFB hat GeoInformation Bremen beauftragt, eine Wertempfehlung für das gesamte, bebaute Kellogg-Grundstück abzugeben. Diese liegt nunmehr als Grundlage für zu führende Ankaufsverhandlungen vor.

- reimer logistics

Das Unternehmen reimer logistics prüft aktuell eine Standortverlagerung innerhalb der Stadt Bremen. Vor diesem Hintergrund führt die WFB Verhandlungen zum Ankauf des Grundstücks in der Überseestadt als auch zum Verkauf eines Ersatz- und Erweiterungsgrundstücks im Gewerbepark Hansalinie. Die Verhandlungen zum Neubaugrundstück im Gewerbepark Hansalinie konkretisieren sich derzeit, so dass ein Abschluss voraussichtlich zeitnah erfolgen wird.

Die Verhandlungen zum Ankauf des Grundstücks in der Überseestadt werden maßgeblich durch den Umgang mit der bekannten Altlast sowie durch die zukünftigen Nutzungsperspektiven beeinflusst.

Für das bebaute Grundstück in der Überseestadt liegt bereits eine Wertempfehlung von GeoInformation Bremen vor, die derzeit geprüft wird.

- Vollers

Das Unternehmen Vollers hat auf der Grundlage vertraglich vorgesehener Rechte die Verlängerung des zeitnah ablaufenden Erbbaurechtes um weitere 15 Jahre eingefordert. Begründet wird die angestrebte Verlängerung des Erbbaurechtes aufgrund der anstehenden hohen Investitionskosten im Schuppen 6, die für eine Umsetzung der Planung der Fa. Vollers notwendig wären. Mit der Projektrealisierung wäre die Sicherung und Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen verbunden. In auf dieser Grundlage konkret zu führenden Gesprächen sollen mit dem Unternehmen die Rahmenbedingungen für eine mögliche Verlängerung des Erbbaurechtes für den Schuppen 6 und einer Beendigung des Erbbaurechtes für den Schuppen 4 besprochen werden.

- Rickmers Reismühle

Inhaber des Unternehmens ist eine italienische Familie, deren Geschäftsfeld fast ausschließlich die Verarbeitung von Reis und Reisprodukten ist. Schwerpunkt ist das Großkundengeschäft.

Entsprechend der aktuell geführten Gespräche ist die Geschäftsführung mit dem Standort in der Überseestadt sehr zufrieden. Aufgrund des hohen Mechanik-Anteils im Produktionsprozess handelt es sich um eine durch das Unternehmen entwickelte Spezialimmobilie, die auf dem vorhandenen Grundstück für die Unternehmenszwecke entwickelt wurde. Seitens des Unternehmens bestehen keine Verlagerungsüberlegungen.

- Exxon

Auf den Flächen von Exxon und reimer logistics besteht eine erhebliche MKW-Kontamination (s. oben). Als Rechtsnachfolgerin der Betriebe wurde die Fa. Exxon von der Altlastenbehörde mit einer Anordnung aus dem Jahr 2001 verpflichtet, eine Grundwasser- und Boden-Luft-Sanierung des Grundstücks von reimer logistics durchzuführen. Diese Sanierung ist so weit möglich durchgeführt worden. Nach Auskunft des für Altlasten zuständigen Referates „Bodenschutz“ des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr erfolgt derzeit nur noch ein halbjähriges Monitoring.

Aktuell wird eine Machbarkeitsstudie zur weitergehenden Sanierung der Altlast durchgeführt (s. oben). Die Aufgabenstellung und die Bearbeitung der Studie erfolgten bzw. erfolgen in enger Abstimmung mit Exxon. Wie in vergleichbaren Fällen wird eine Regelung mit dem für Altlasten zuständigen Referat „Bodenschutz“ des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr gesucht, die für die Stadt Bremen möglichst kostenneutral sein sollte.

Gespräche zum Grundstückswert und zur Höhe der Sanierungskosten sollen zeitnah auf Basis der abgestimmten Machbarkeitsstudie geführt werden, wenn diese vorliegt.

Die wesentlichen Grundlagen, um mit dem anstehenden Planungsprozess beginnen zu können sowie um die bisherigen, mit den ansässigen Unternehmen und Grundstückseigentümern geführten Gespräche konkretisieren zu können, liegen somit nunmehr vor bzw. werden zeitnah vorliegen.

B. Lösung

Wie beschrieben ist die Entwicklung der Südseite des Europahafens mit hohen Anforderungen aber auch Chancen verbunden. So sind u.a. Aspekte der Altlastensanierung, der Ansiedlung sozialer Infrastrukturen, die Entwicklung eines neuen Erschließungskonzeptes, die Anpassung des Hochwasserschutzes sowie eine Freiraumplanung, die eine verbesserte Zugänglichkeit der Weser für die Öffentlichkeit und eine Gestaltung des Landschaftsraums Weser ermöglicht sowie die Belange der

ansässigen Unternehmen im Rahmen einer Planung zu berücksichtigen. Eine entsprechende umsetzbare Planung birgt für die gesamtstädtische Entwicklung Bremens ein großes Potenzial.

Um eine entsprechende Umsetzung der Planung zu ermöglichen und zur Vermeidung von möglichen Spekulationsabsichten, die den weiteren Planungsprozess und die Entwicklung der bedeutsamen Fläche beeinträchtigen könnten und um die Entwicklung des Gebietes insgesamt zu erleichtern, ist ein direkter kommunaler Ankauf strategisch entscheidender Flächen eine Handlungsoption.

So kann sichergestellt werden, dass das für die Südseite des Europahafens zu erarbeitende integrierte städtebauliche Strukturkonzept mit seinem notwendigerweise vielschichtigen Zielspektrum erfolgreich umgesetzt werden kann. Die konzeptionelle Ausrichtung und das Nutzungsprogramm des städtebaulichen Strukturkonzeptes möchte der Senat im öffentlichen Diskurs u.a. mit der Hafen- und Industriewirtschaft bestimmen und das auf Basis einer Gesamtbetrachtung des Areals erstellen. Die Umsetzung dieser gemeinschaftlich entwickelten Ziele kann nur gewährleistet werden, wenn die strategischen Schlüsselgrundstücke im Eigentum der Stadt liegen. Ein Erwerb der Flächen muss dabei auf der Grundlage von Wertempfehlungen durch GeoInformation Bremen erfolgen.

Der erforderliche Planungsprozess soll möglichst im Einvernehmen mit den ansässigen Unternehmen umgesetzt werden. Die bereits laufenden Ankaufsverhandlungen der WFB mit den Unternehmen reimer logistics und Kellogg sollen folglich auf Grundlage der Wertgutachten von GeoInformation Bremen unter noch zu erfolgender Berücksichtigung der Altlastenproblematik weitergeführt und spätestens bis Ende 2017 abgeschlossen werden.

Eine Sicherung der städtischen Interessen muss dabei bedarfsgerecht durch den Einsatz geeigneter Instrumente des Städtebaurechts erfolgen. So ist für den Fall, dass bis spätestens Ende 2017 eine einvernehmliche Einigung mit den Eigentümern zum Ankauf der Grundstücke nicht möglich ist, die sofortige Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB (Untersuchung, ob die Anwendungsvoraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorliegen) sowie die Anwendung einer Vorkaufsrechtssatzung gemäß § 25 BauGB (Besonderes Vorkaufsrecht) der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft vorzuschlagen.

Mit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme können gemäß BauGB Teile des Gemeindegebietes entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Da eine Entwicklungsmaßnahme mit Eingriffen in das Eigentum verbunden ist, ist die Anwendung dieses Instrumentes mit hohen gesetzlichen Anforderungen verbunden. Um festzustellen, ob diese Voraussetzungen vorliegen, ist zunächst die Durchführung

einer vorbereitenden Untersuchung notwendig. Die Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht bietet der Stadt die Möglichkeit, in Gebieten, in denen eine städtebauliche Maßnahme in Betracht gezogen wird, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung durch Satzung Flächen zu bezeichnen, an denen ihr ein Vorkaufsrecht an den Grundstücken zusteht.

Im Rahmen der Anwendung dieser Instrumente sind die Interessen der weiteren ortsansässigen Unternehmen – auch hinsichtlich ihrer weiteren Entwicklungen – zu berücksichtigen.

Für die Entwicklung der Südseite des Europahafens wird nachfolgender Planungsprozess vorgeschlagen:

1. Informelle Planungsphase

- a. Entwicklung eines zukünftigen Nutzungskonzeptes im Rahmen eines zeitlich befristeten Moderationsverfahrens

Die Entwicklung des Nutzungskonzeptes soll – wie sonst auch üblich – in einem transparenten Prozess unter Einbindung aller relevanten Akteursgruppen sowie der Ortspolitik stattfinden.

Konkret soll dafür im Rahmen eines Moderationsverfahrens unter Einbezug der ansässigen Unternehmen, der betroffenen Eigentümer, der Initiative Stadtbremische Häfen e.V. (ISH) und des Ortsbeirats ein zukünftiges Nutzungskonzept entwickelt werden. Grundlage hierfür bilden die bereits bzw. zeitnah vorliegenden Untersuchungen zu den wesentlichen Rahmenbedingungen (Altlasten, Verkehr, soziale Infrastruktur, Hochwasserschutz, Kajensanierung...) und damit einhergehend die daraus abgeleitete Eignung von Teilflächen für konkrete Nutzungsszenarien.

- b. Erstellung einer städtebaulichen Studie für die Entwicklung der Südseite des Europahafens

Auf der Grundlage des zu erarbeitenden Nutzungskonzeptes und der damit ableitbaren Zielsetzungen für die Entwicklung des Gesamtareals ist die Erstellung einer städtebaulichen Studie zu beauftragen. Hierfür ist die Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens mit Teilnahmewettbewerb vorgesehen (s. Abb 8). Ziel ist es, ein qualifiziertes Planungsbüro zu finden, welches neben der Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes auch mittelfristig die Umsetzung begleitet, die Planungen entsprechend der tatsächlichen Entwicklungen präzisiert und fortschreibt.



Abb. 8: Darstellung des Vergabeverfahrens mit Teilnahmewettbewerb

2. Formelle Planungsphase

Auf der Grundlage des städtebaulichen Konzepts sind für das Gesamtgebiet sukzessive auf der Grundlage städtebaulich qualifizierender Verfahren bedarfsgerecht die erforderlichen Bauleitplanverfahren durchzuführen.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Kosten für die Gesamtentwicklung der Südseite des Europahafens und die ggf. erzielbaren Einnahmen lassen sich erst auf der Grundlage des zu erarbeitenden Nutzungskonzeptes und im Wesentlichen des darauf aufbauenden städtebaulichen Konzeptes ableiten und einschätzen. Erst bei Festlegung der konkreten Entwicklungsziele können bspw. Erschließungs-, Freiraum- und Gemeinbedarfe definiert werden und die damit verbundenen Entwicklungskosten als auch die voraussichtlichen Vermarktungserlöse eingeschätzt werden. Auch die ggf. zu berücksichtigenden Kosten für die Altlastensanierung sowie für Maßnahmen des Hochwasserschutzes lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht beziffern.

Es wird angestrebt, auf der Grundlage der durch Geoinformation Bremen festgestellten aktuellen Grundstückswerte Ankäufe der strategischen Flächen durchzuführen. Die zuständigen Gremien werden in einem Ankaufsfall jeweils mit dem Vorgang befasst.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind mit der Vorlage derzeit nicht verbunden.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Eine Überprüfung der im Rahmen der Stadtwirtschaftlichen Bewertung des Masterplans Überseestadt prognostizierten Zahlen der Arbeitsplatz- sowie Investitionsentwicklung im Best-Case- und Worst-Case-Fall wurde zuletzt in 2012 durchgeführt. Hierbei wurden Entwicklungspotenziale auf der Südseite des Europahafens bislang nicht betrachtet. Die 2012 erstellte aktualisierte Stadtwirtschaftliche Bewertung kommt zu dem Ergebnis, dass

- im Best-Case-Szenario positive fiskalische Effekte nach Länderfinanzausgleich bereits ab dem Jahr 2028 erreicht werden. Im Worst-Case-Szenario ergibt sich der Return of Invest ab 2035.
- für den Zeitraum bis 2030 im Best-Case neben den 4.800 Arbeitsplätzen der Bestandsunternehmen weitere 12.100 Arbeitsplätze durch die Entwicklung der Überseestadt entstehen können. Mit dem sich hieraus ergebenden direkten Beschäftigungspotenzial von 16.900 Arbeitsplätzen in 2030 werden die Annahmen aus 2004 um etwa 900 Arbeitsplätze übertroffen.
- durch die Entwicklung der Überseestadt bis zu etwa 2.700 Mio. € private Investitionen induziert werden können.
- die Entwicklung der Überseestadt bis zum Jahr 2011 im Bereich des Best-Case-Szenarios von 2004 liegt und sehr erfolgreich verläuft.
- die Berechnungen zum aktuellen Best-Case ab 2020 über den Berechnungen von 2004 liegen und die aktuellen Worst-Case Berechnungen nur knapp unter den Best-Case Berechnungen von 2004 liegen.
- die Spanne zwischen Best- und Worst-Case bei den aktuellen Berechnungen wesentlich geringer ausfällt, als es 2004 der Fall war. Dies ist insbesondere den zwischenzeitlichen Entwicklungen und den damit einhergehenden genauere Prognosen geschuldet.
- rund die Hälfte der fiskalischen Effekte auf die Wohnbebauung zurückzuführen ist. Deshalb sollte "Wohnen am Wasser" im gesamten bremischen Gebiet mehr Beachtung finden. Dies könnte sich mittelfristig in positiven Einwohnereffekten auswirken, die unter fiskalischen Gesichtspunkten für die bremischen Haushalte von erheblicher Bedeutung sind.

Derzeit wird die Beauftragung der Aktualisierung der Stadtwirtschaftlichen Bewertung des Projektes Überseestadt vorbereitet. Hierbei soll erstmalig die Entwicklung der Südseite mit Nutzungsszenarien einbezogen und bewertet werden.

Gender-Prüfung

Der in der Vorlage beschriebene Planungsprozess zur Entwicklung der Südseite des Europahafens richtet sich an alle Bevölkerungsgruppen. Im Rahmen der konkreten Planungsaufgaben sind Gender-Aspekte konkret einzubeziehen und zu berücksichtigen.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

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

E. Beschlussvorschlag

1. Die städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stellen fest, dass mit der Entwicklung des südlichen Europahafens eine historische Chance für die Weiterentwicklung der Überseestadt besteht.
2. Sie betonen die Notwendigkeit, ein städtebauliches Konzept für die gesamte Südseite des Europahafens zu entwickeln, um die Interessen der Stadt durch entsprechende planerische Vorgaben zu sichern.
3. Sie betonen die große Bedeutung des „Bremer Modells“ für eine erfolgreiche Entwicklung der Überseestadt und halten auch für den Bereich des südlichen Europahafens an diesem Instrument fest. Die weiteren Planungen sind daher möglichst im Einvernehmen mit den ansässigen Unternehmen zu entwickeln und nachfolgend umzusetzen.
4. Sie stimmen zu, dass der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Abstimmung mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der Senatorin für Finanzen, die bereits laufenden Ankaufsverhandlungen der WFB mit den Unternehmen Reimer und Kellogg auf Grundlage der Wertgutachten von GeoInformation Bremen unter noch zu erfolgender Berücksichtigung der Altlastenproblematik weiterführt und spätestens bis Ende 2017 abschließt.
5. Sie nehmen zur Kenntnis, dass für den Fall, dass in dieser Frist eine einvernehmliche Einigung mit den Eigentümern der Grundstücke nicht möglich ist, der Senat der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft die sofortige Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB (Untersuchung, ob die Anwendungsvoraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorliegen) sowie die Anwendung einer Vorkaufsrechtssatzung gemäß § 25 BauGB (Besonderes Vorkaufsrecht) vorschlagen wird. Im Rahmen der Anwendung dieser Instrumente werden die Interessen der weiteren ortsansässigen Unternehmen - auch hinsichtlich ihrer weiteren Entwicklungen - berücksichtigt.
6. Sie nehmen zur Kenntnis, dass die weitere Entwicklung des Gesamtgebietes Südlicher Europahafen entsprechend der in der Überseestadt eingeübten ressortübergreifenden Zusammenarbeit gemeinsam mit der WFB erfolgt.