

## **Antrag der Fraktion der CDU**

### **Zukunft des Neustädter Hafens aktiv gestalten**

Das Areal des Neustädter Hafens ist unter wirtschaftlichen und Stadtentwicklungsgesichtspunkten von großer Bedeutung. Mit einer Fläche von über einer Million Quadratmetern gilt der Neustädter Hafen als größter europäischer Terminal für Stück- und Schwergut. Umgeschlagen werden dort von der BLG Cargo Logistics, einer Tochter der BLG Logistics Group, hauptsächlich Maschinen und Anlagen, Stahl- und Forstprodukte. Zudem reichen westlich gelegene Gebiete des Güterverkehrszentrums (GVZ) ins Hafengebiet hinein. Gleichzeitig liegt das in städtischem Besitz befindliche Areal innenstadtnah und landschaftlich attraktiv und böte nach einer ersten Projektstudie Platz für rund 15 000 „Neu-Bremerinnen“ und „Neu-Bremer“, sofern man es zur Wohnbebauung umnutzen würde. Im Hinblick auf die Umschlagsmenge, die Flächenproduktivität und Arbeitsplatzintensität wird das Gelände aktuell deutlich unter Wert genutzt – vorwiegend als Lager- und Logistikfläche. Die Entwicklung der Umschlagszahlen im Neustädter Hafen weist trotz normaler konjunktureller Schwankungen einen klaren Trend nach unten auf. Betrug die Gesamtumschlagsmenge im Jahr 2005 noch 2,8 Millionen Tonnen, waren es im Jahr 2016 nur noch 1,0 Millionen Tonnen. Zwar stieg der Umschlag im Jahr 2017 wieder auf 1,3 Millionen Tonnen an, dennoch ist dieser Wert weit entfernt von den Umschlagzahlen der Vergangenheit.

Der aktuelle Pachtvertrag mit der BLG läuft im Jahr 2027 aus. Über die zukünftige Nutzung des Neustädter Hafens muss daher in nächster Zeit entschieden werden. Die zukünftige Nutzung muss angesichts der Flächenknappheit und der Nutzungskonkurrenz zwischen Gewerbe und Wohnen im Zwei-Städte-Staat Bremen deutlich werthaltiger sein als bislang. Dafür kommen eine Umnutzung als Wohngebiet im Rahmen eines neu zu entwickelnden Stadtteils, eine gewerbliche Weiterentwicklung als Ergänzungsstandort für das GVZ oder eine gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe, ähnlich wie in der Überseestadt, infrage.

Für eine vollständige beziehungsweise teilweise Umnutzung des Neustädter Hafens zur Wohnbebauung spricht insbesondere der Mangel an bezahlbarem und passendem Wohnraum, der zur Folge hat, dass Bremen und Bremerhaven an dem Trend zur „wachsenden Stadt“ in den letzten zehn Jahren – anders als andere deutsche Großstädte – kaum partizipiert haben. Die Stadtgemeinde Bremen verliert in erheblichem Maße Einwohner an das niedersächsische Umland; der negative Wanderungssaldo mit den niedersächsischen Umlandgemeinden hat sich zwischen 2008 und 2015 mehr als verdreifacht. Es sind vor allem gut qualifizierte und einkommensstarke 30- bis 50-Jährige sowie junge Familien der Mittelschicht, die aus Bremen weg ins niedersächsische Umland ziehen. Diese Personengruppe fehlt nicht nur als Steuerzahler, sondern auch als Teil einer lebendigen, engagierten und sozial durchmischten Stadtgesellschaft. Diesem Trend gilt es mit aller Kraft entgegenzutreten.

Durch die Entwicklung eines komplett neuen Stadtteils im Bereich des Neustädter Hafens bestünde die Chance, ein großes, zusammenhängendes Gebiet

ganzheitlich, innovativ und ökologisch zu planen und zu entwickeln – einschließlich der dafür notwendigen Infrastruktur. Dazu zählen neben der Anbindung an die Versorgungsnetze insbesondere die verkehrliche Anbindung, die Ausstattung mit Kindergärten, Schulen, Nahversorgungs-, Verwaltungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie das Vorhalten öffentlicher Grün- und Erholungsflächen. Es könnte von vornherein auf eine gute Durchmischung von Reihen-, Doppel-, Einzelhäusern und Wohnungen sowie auf Barrierefreiheit und Energieeffizienz geachtet werden. Ebenso könnten dort Flächen für Wohnen auf dem Wasser ausgewiesen werden. Bei einer alleinigen Erschließung und Vermarktung der Baugrundstücke durch die Stadt in Kombination mit einer Bauverpflichtung für die Käufer ließen sich zudem Spekulationen vermeiden, die Grundstückspreise begrenzen und damit gegenüber dem Umland konkurrenzfähig gestalten. Kommunale Wohnungsbaugesellschaften, wie die GEWOBA, könnten sich an der Bebauung beteiligen. Da die Flächen bereits versiegelt sind, müssten keine wertvollen Naturflächen geopfert werden. Der Neustädter Hafen befinden sich in städtischem Besitz, was eine schnelle Bebauung ermöglichen würde.

Jedem von einer möglichen Verlagerung betroffenen Unternehmen müsste selbstverständlich ein Alternativstandort im Land Bremen angeboten werden. Insbesondere Bremerhaven bietet sich dabei mit dem in der Planung befindlichen neuen Industrie- und Gewerbegebiet Luneort, den vorhandenen und gegebenenfalls neu zu schaffenden Umschlagsflächen in den stadtbremischen Überseehäfen sowie dem Fischereihafen sowie dem geplanten Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) an. Für reine Lageraktivitäten wird demgegenüber kein Grundstück mit Wasserzugang benötigt.

Doch auch eine gewerbliche Weiterentwicklung des Neustädter Hafens böte Potenziale. Aktuell wird an der Erstellung des neuen Gewerbeentwicklungsprogramms (GEP) 2030 gearbeitet. Die Herausforderungen sind groß, hat sich doch der Mangel an erschlossenen und frei verfügbaren Gewerbeflächen in der Stadtgemeinde Bremen unter der Regierungszeit von Rot-Grün deutlich verschärft. Die Erschließungen konnten mit den Vermarktungen nicht Schritt halten. Während sich die offiziell ausgewiesene Dispositionsreserve von 176,2 Hektar im Jahr 2009 auf 90,5 Hektar im Jahr 2018 (Prognose vom 30. Juni 2018) verringert hat, betrug das unmittelbar freie, das heißt sofort für die Vermarktung verfügbare Gewerbeflächenangebot (nach Bereinigung um Flächen, die bereits fest reserviert beziehungsweise optioniert sind, auf denen Wohnbebauung stattfinden soll, die aufgrund ihrer Lage oder aufgrund von Altlasten nicht marktgängig sind oder die momentan anderweitig, zum Beispiel zur Flüchtlingsunterbringung, genutzt werden) zum Jahresende nur 40 Hektar. Dies steht dem Anspruch der „wachsenden Stadt“ ebenso entgegen wie der Mangel an Wohnraum, denn lebendige Quartiere benötigen Arbeitsorte.

Das GVZ ist ein Schwerpunktprojekt des aktuellen GEP und wird es als Deutschlands größtes und im europäischen Vergleich zweitbestes Güterverkehrszentrum auch zukünftig sein. Durch den absehbaren Ringschluss der A 281 wird sich die verkehrliche Anbindung weiter verbessern. Zum Jahresende 2018 betrug die Dispositionsreserve im GVZ 14,3 Hektar (Prognose vom 30. Juni 2018); rund 60 Hektar Flächen sind noch nicht erschlossen. Über die Erschließung dieser nicht unbedeutenden Flächenreserven hinaus bestünde durch die Ansiedlung von hafenbezogenen Logistik- und Industrieunternehmen im Bereich des angrenzenden Neustädter Hafens die Chance, das GVZ als trimodalen Standort weiterzuentwickeln und zu profilieren.

Um den politischen Gremien baldmöglichst eine fundierte Entscheidung über die zukünftige Entwicklung des Neustädter Hafens zu ermöglichen und so den betroffenen Unternehmen und deren Beschäftigten Planungssicherheit zu verschaffen, ist es angezeigt, die verschiedenen Optionen, ihre Voraussetzungen und Folgewirkungen im Rahmen einer umfassenden Machbarkeitsstudie zu untersuchen und miteinander zu vergleichen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. zur zukünftigen Nutzung des Neustädter Hafens eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, dabei folgende Optionen vertieft zu untersuchen und im Hinblick auf deren Realisierbarkeit, die geschätzten Investitions- und Folgekosten für die öffentliche Hand, die Wirtschaftskraft-, Einwohner- und Arbeitsplatzeffekte sowie die fiskalischen Effekte für die bremischen Haushalte vergleichend zu bewerten:
  - a) Aufgabe der bisherigen Nutzung als Industrie- und Gewerbegebiet mit Hafenumschlag ab dem Jahr 2028 und Entwicklung eines neuen, innovativen und energieeffizienten Stadtteils für bis zu 15 000 Menschen bis zum Jahr 2035 einschließlich der dafür notwendigen Voraussetzungen (verkehrliche Anbindung; Einrichtungen der Daseinsfürsorge; öffentlich zugängliche Grün-, Erholungs- und Wasserflächen; Hochwasserschutz und so weiter), wobei die Erschließung und Vermarktung der Baugrundstücke ausschließlich durch die Stadt erfolgen soll;
  - b) Aufrechterhaltung des Hafenumschlags und gewerbliche Weiterentwicklung des Neustädter Hafens als Ergänzungsstandort für das GVZ mit dem Ansiedlungsschwerpunkt hafenbezogener Logistik- und Industrieunternehmen, die eine deutlich höhere Wertschöpfung als der derzeitige Unternehmensbesatz aufweisen, einschließlich der dafür notwendigen Voraussetzungen (Kajensanierung beziehungsweise Kajenertüchtigung, verkehrliche Anbindung, insbesondere an das GVZ, Umgang mit aktuell bestehenden Pachtverträgen und so weiter);
  - c) Mischnutzung, bei dem die Optionen a. (Wohnen) und b. (Gewerbe und Hafenumschlag) auf intelligente Weise miteinander kombiniert und Nutzungskonflikte so weit wie möglich minimiert werden, einschließlich der dafür notwendigen Voraussetzungen und unter besonderer Berücksichtigung der Möglichkeiten, die die neue Gebietskategorie „Urbanes Gebiet“ bietet.
2. zur Grundlagenermittlung im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie insbesondere folgende Aspekte vertieft zu untersuchen:
  - a) Prognose über die zukünftige Entwicklung des Hafenumschlags im Neustädter Hafen bis zum Jahr 2027 und gegebenenfalls darüber hinaus unter Einbeziehung der Pläne und Prognosen der ortsansässigen Verlade- und Umschlagsunternehmen;
  - b) Bedarfsanalyse, inwiefern und wenn ja in welchem Umfang der Neustädter Hafen für eine gewerblich-industrielle Nutzung benötigt wird;
  - c) mögliche (bestehende und zukünftige) Alternativstandorte im Land Bremen für heute in dem Gebiet tätige Betriebe, insbesondere aus den Bereichen Hafenumschlag, Lagerei und Logistik sowie verarbeitendes Gewerbe sowie Kostenschätzung für notwendige Kompensationszahlungen;
  - d) Untersuchung, inwiefern – abhängig von dem gewählten Entwicklungsszenario – eine teilweise Zuschüttung des Hafenbeckens möglich und angezeigt wäre;
  - e) Bodenbeschaffenheit (Vorhandensein von Altlasten etc.) und Hochwasserschutz (Einbindung in die Deichschutzlinie des Landes Bremen beziehungsweise alternative Hochwasserschutzkonzepte) – abhängig von dem gewählten Entwicklungsszenario;
  - f) mögliches Erschließungsraster – abhängig von dem gewählten Entwicklungsszenario;

- g) notwendige Erschließungsmaßnahmen für Energie-, Wasser- und Telekommunikation – abhängig von dem gewählten Entwicklungsszenario;
  - h) verkehrliche Anbindung einschließlich öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) – abhängig von dem gewählten Entwicklungsszenario; für alle Varianten soll dabei der Bau einer neuen Straße über den Hochwasserpolder in Richtung GVZ und A 281 und für die Varianten 1.a. und 1.c. die Ertüchtigung und Verlängerung der ehemaligen Straßenbahnlinie in der Woltmershauser Straße sowie die Realisierung einer Verbindung (zum Beispiel Brücke, Seilbahn oder Fähre) für Fußgänger und Radfahrer über das Hafenbecken sowie über die Weser in Richtung „Waterfront“ untersucht werden;
  - i) notwendige Planänderungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne etc.) – abhängig von dem gewählten Entwicklungsszenario;
  - j) zeitlicher Vorlauf sowie möglicher Zeitplan für Planung und Umsetzung – abhängig von dem gewählten Entwicklungsszenario;
  - k) Chancen und Risiken sowie Erfolgsbedingungen der einzelnen Entwicklungsoptionen.
3. ihr spätestens ein Jahr nach Beschlussfassung über den aktuellen Sach-, Verfahrens- und Erkenntnisstand zu berichten und ihr die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie alsbald vorzulegen und zu veröffentlichen.

Jens Eckhoff, Jörg Kastendiek, Susanne Grobien, Silvia Neumeyer,  
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU