

Vorlage für die Sitzung des Senats am 09.12.2025

**Airport-Stadt-Süd
Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung
Bewilligung von Planungsmittel**

A. Problem

Mit der Luft- und Raumfahrtstrategie Land Bremen 2035, der Innovationsstrategie Land Bremen 2030 und dem Gewerbeentwicklungsprogramm für die Stadt Bremen (GEP2030) werden die Rahmenbedingungen für die Sicherung und das Wachstum insbesondere von Unternehmen der innovativen Schlüsselbranchen Bremens definiert. Das Land Bremen gehört zu den bedeutendsten Luft- und Raumfahrt-Standorten in Europa und besitzt mit der räumlichen Konzentration dieser beiden Wirtschaftszweige bundesweit ein Alleinstellungsmerkmal. Neben einigen Großunternehmen wie Airbus Operations GmbH (Airbus) oder OHB SE zeichnet sich das Land Bremen durch eine breit gefächerte Zulieferstruktur der Luft- und Raumfahrtindustrie sowie exzellente wissenschaftliche Einrichtungen aus. Über 140 Betriebe mit ca. 12.000 Beschäftigten und 20 Forschungseinrichtungen im Land Bremen und seinem Umland bilden das international bedeutende Cluster mit einem Jahresumsatz von ca. vier Mrd. Euro¹. Dabei sind dem Bereich Luftfahrt etwa zwei Drittel der Beschäftigten der Luft- und Raumfahrtbranche des Landes Bremen zuzuordnen. In Zukunft werden die Zielsetzung eines CO₂-neutralen Luftverkehrs und die damit verbundenen notwendigen Transformationsprozesse im Flugzeugbau zu neuen Flugzeugmodellen führen, die neue industrielle Fertigungsprozesse notwendig machen. Neben der „klassischen“ Luft- und Raumfahrtindustrie haben in den vergangenen Jahren innovative Bereiche, wie beispielsweise die Entwicklung und Anwendung von Unmanned Aircraft Vehicles (Drohnen), zunehmend an Bedeutung gewonnen.

Das Unternehmen Airbus macht regelmäßig deutlich, dass die Flächenreserven auf dem bestehenden Werksgelände nahezu vollständig ausgeschöpft sind. Die Bereitstellung von geeigneten Flächen mit direkter Anbindung an das Start- und Landebahn-system sowie an das Werk ist daher eine zentrale Voraussetzung für die nachhaltige Sicherung und Weiterentwicklung des Luftfahrtstandortes Airbus in Bremen. Angesichts der bevorstehenden Transformationsprozesse innerhalb der Branche – insbesondere durch neue Flugzeugmodelle und veränderte Produktionsanforderungen – ist zudem mit einer Anpassung der Zuliefererstrukturen und einem erhöhten Bedarf an modernen Produktionsflächen zu rechnen.

¹ Quelle: AVIASPACE BREMEN e.V. (2020): Luft- und Raumfahrtstandort mit Zukunft. URL: <https://www.aviaspace-bremen.de/standort/> (abgerufen am 30.09.2020) und Daten der Agentur für Arbeit (sozial-versicherungspflichtige Beschäftigte 2019).

Für eine erfolgreiche Partizipation Bremens an der Produktionsausweitung und neuen Produkten des Konzerns Airbus und für eine Weiterentwicklung der Luft- und Raumfahrtbranche insgesamt ist folglich die zeitgerechte Bereitstellung geeigneter Flächen für das Unternehmen und potenzielle Zulieferer entscheidend. Nur auf dieser Grundlage wird sich der Airbus-Standort Bremen im konzerninternen Wettbewerb erfolgreich um neue „Arbeitspakete“ bewerben können.

Hiermit kann nicht nur der Unternehmensstandort Airbus gesichert werden, vielmehr soll die Airport-Stadt-Süd Potenziale für die notwendigen Zulieferstrukturen und die in der Luft- und Raumfahrtstrategie beschriebenen neuen innovativen Segmente wie bspw. im Zusammenhang mit den Unmanned Aircraft Vehicle (Drohnen) dienen.

Um bestmögliche Rahmenbedingungen für diese Entwicklungen in der Luftfahrtindustrie zu schaffen, sind entsprechende Flächen, die neben einer direkten Anbindung an das Start- und Landebahnsystem des Flughafens ebenso eine sehr gute Anbindung an die überregionalen Verkehrsträger Autobahn und Häfen benötigen, bereitzustellen.

Aus den genannten Gründen wird die gewerbliche Entwicklung der Airport-Stadt-Süd ermöglicht. Dazu müssen die in dieser Vorlage beschriebenen Planungsmittel im Investitionssofortprogramm zur Verfügung gestellt werden. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft sichert eine zügige Umsetzung der erforderlichen umweltfachlichen Prüfungen zu.

Die Horner Spitze wird nicht gewerblich entwickelt und die Prüfung nicht weiterverfolgt, weil das Verhältnis von wirtschaftlichem Nutzen und ökologischem Eingriff im Vergleich eindeutig zugunsten der Airport-Stadt-Süd und gegen die Horner Spitze ausfällt. Dadurch wird die Horner Spitze als Naturfläche und als sozialökologischer Ort erhalten.

Darüber hinaus werden insgesamt die Anstrengungen bei der Gewerbeflächenentwicklung im Innenraum verstärkt, Blockaden und Kapazitätsengpässe aufgelöst und dafür Sorge getragen, dass auch der Bedarf an zusammenhängenden Flächen gedeckt werden kann.

Der Wirtschaftsstandort Airport-Stadt mit dem Flughafen und der direkten Anbindung an die A281 ist der zentrale Wirtschaftsstandort für die Luftfahrtindustrie in Bremen. Mit dem nahegelegenen und über die A281 erreichbaren Neustädter Hafen und das Güterverkehrszentrum Bremen (GVZ) mit dem Rolandumschlag verfügt die Airport-Stadt über eine intermodale Anbindung an alle Verkehrsträger. Mit der leistungsfähigen Straßenbahnanbindung der Linie 6 ist der Hauptbahnhof Bremen zudem in ca. 15 Minuten erreichbar. Das GEP2030 definiert viele Entwicklungsziele und daraus abgeleitete Handlungsstrategien sowie Maßnahmen, die sich auf die Weiterentwicklung der Airport-Stadt beziehen. Nachfolgend ein Auszug der jeweiligen Entwicklungsziele, Handlungsstrategien, Maßnahmen und Leuchtturmprojekte:

- Entwicklungsziel 4: *Technische Infrastrukturausstattung, verkehrliche Erschließung und Mobilitätsangebote der Wirtschaftsstandorte zukunftsorientiert verbessern*
 - Gezielte Sicherung **und Entwicklung von Wirtschaftsflächen an verkehrlich gut erschlossenen Standorten im Hinblick auf die effiziente**

Nutzung der Mobilitätsinfrastruktur (insbes. Flughafen, Autobahnen, Häfen, Güterbahntrassen)

- Entwicklungsziel 6: *Robuste Gewerbe- und Industriestandorte sichern*
 - **Sicherung spezifischer Standorte mit Standortqualitäten für entsprechende Zielgruppen und Branchen, wie Industrie, Handwerk, Logistik, Kultur- und Kreativwirtschaft, Luft- und Raumfahrt, Automotive, Lebensmittelindustrie, Gründungen, störendes Gewerbe, Ver- und Entsorgungswirtschaft**
- Entwicklungsziel 8: *Neue Wirtschaftsflächen bedarfsgerecht und nachhaltig entwickeln*
 - **Weiterentwicklung und Optimierung der etablierten Wirtschaftsstandorte, wie z.B. die Airport-Stadt, bedarfsgerecht vorantreiben**
 - **Aufzeigen von Flächenperspektiven für die Schlüsselbranche Luft- und Raumfahrt** unter Berücksichtigung des Vorrangs der Innenentwicklung
 - **Beauftragung einer Machbarkeitsstudie** gemeinsam mit der Senatorin für Wissenschaft und Häfen (heute Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation) und der Flughafen Bremen GmbH **für gewerbliche Potenziale auf dem Betriebsgelände des Flughafens**
- Entwicklungsziel 10: *Erfolgsprojekte nachhaltig fortschreiben: Etablierte Standorte, wie Bremer Industrie-Park, GVZ, Gewerbepark Hansalinie, Technologiepark, Überseestadt und Airport-Stadt weiterentwickeln und profilgerecht ergänzen*
 - **Bedarfsgerechte und nachhaltige Weiterentwicklung und -erschließung der etablierten, hochwertigen Wirtschaftsstandorte** unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen
 - **Stärkung der wesentlichen Innovationscluster durch Bereitstellung der erforderlichen Rahmenbedingungen**

Unterlegt wurden diese Überlegungen mit der Darstellung einer Erweiterung der Airport-Stadt südlich auf den bisherigen Betriebsflächen des Flughafens als gewerbliche Potenzialfläche (s. Abb. 1). Konkret wurde im GEP2030 die Prüfung der Voraussetzung zur Mobilisierung von Flächen für eine gewerbliche Entwicklung auf dem Betriebsgelände des Flughafens festgehalten, um insbesondere der Luft- und Raumfahrt-industrie, die den direkten Zugang zum Start- und Landebahnsystem benötigt, Flächenperspektiven und damit unternehmerische Entwicklungspotenziale aufzeigen zu können. Hierzu sollte eine entsprechende Machbarkeitsstudie vorbereitet werden. Die zu betrachtenden Flächen betreffen ausschließlich Betriebsflächen des Flughafens, die im Flächennutzungsplan als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fläche für den Luftverkehr“ dargestellt sind. Damit wird der im GEP2030 formulierten Zielsetzung der Innenentwicklung Rechnung getragen. Der Flächennutzungsplan stellt auch hier den Rahmen der im GEP2030 dargestellten gewerblichen Flächenentwicklung dar.

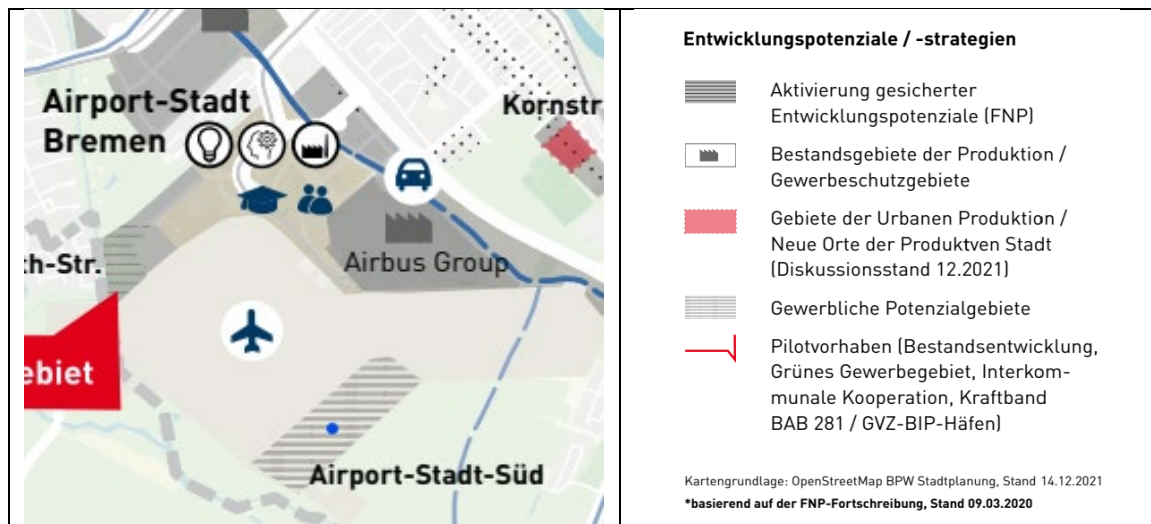


Abb. 1: Auszug aus dem GEP2030 Zukunftsplan

Für die Bewertung der grundsätzlichen Machbarkeit der Entwicklung der Airport-Stadt-Süd wurden folgende Grundlagen erarbeitet:

- „Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung Airport-Stadt-Süd“ von BPR Ingenieure GmbH & Co. KG vom 30.05.2024,
- Prüfung der luftverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung des Areals
 - Planungsverfahrenrechtliche gutachterliche Stellungnahme „Entwicklung Airport-Stadt-Süd auf dem Gelände des Verkehrsflughafens Bremen“ vom 08.02.2023
 - Erste planerische Ausarbeitungen einer Bebauung der Airport-Stadt-Süd zur Bewertung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die Deutsche Flugsicherung (DFS) im Hinblick auf mögliche Störwirkungen auf die Signaturtechnik (z.B. Radar)
- Die vertraglichen Grundlagen für die Bereitstellung des überwiegenden Teils der erforderlichen Flächen sind bereits im bestehenden Erbbaurechtsvertrag zwischen dem Sondervermögen Hafen als Erbbaurechtsgeberin und der Flughafen Bremen GmbH (FBG) als Erbbaurechtsnehmerin vorgesehen.

„Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung Airport-Stadt-Süd“ von BPR Ingenieure GmbH & Co. KG

Die „Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung Airport-Stadt-Süd“ von BPR Ingenieure GmbH & Co. KG ist als Anlage 1 beigefügt und wurde im Auftrag des Sonstigen Sondervermögens Gewerbeflächen Stadt vertreten durch die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) beauftragt. Die Bearbeitung wurde durch eine Arbeitsgruppe mit Vertreter:innen der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, der WFB, der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung sowie der FBG begleitet.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde die verkehrliche Anbindung, aber auch die entwässerungstechnische Erschließung des Gebietes betrachtet. Hierbei wurden Anbindungsvarianten des künftigen Plangebietes an das angrenzende Straßennetz entwickelt und durch eine Variantenbetrachtung verglichen.

Für die Entwässerung wurden ebenfalls verschiedene Varianten betrachtet, wie sowohl das anfallende Oberflächenwasser als auch das anfallende Brauchwasser entsorgt werden kann.

Im Zuge der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde das konkret zu betrachtende Plangebiet unter Berücksichtigung vorhandener Altlasten und flughafenrelevanter Kriterien, wie insbesondere einzuhaltender Höhenbegrenzungen und Vermeidung von Störwirkungen der Signaturtechnik zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs, bestimmt. Das infolgedessen definierte Plangebiet ist der Abb. 2 zu entnehmen.

Die Machbarkeitsstudie betrachtet die in der Abb. 2 dargestellten sechs Varianten, die sich teilweise deutlich unterscheiden. Auf Basis einer Matrix (s. Anlage 1 der Anlage 1), die die Hauptkriterien „Verkehr und Flughafenbetrieb“, „Umweltverträglichkeit“ sowie „Wirtschaftlichkeit“ einschließlich diverser Unterkriterien betrachtet, wurde die Variante Nr. 5 als Vorzugsvariante bestimmt. Diese Variante, d.h. die Anbindung nord-östlich im Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Arsterdamm an das angrenzende Straßennetz ist Grundlage für die weiteren Planungen.

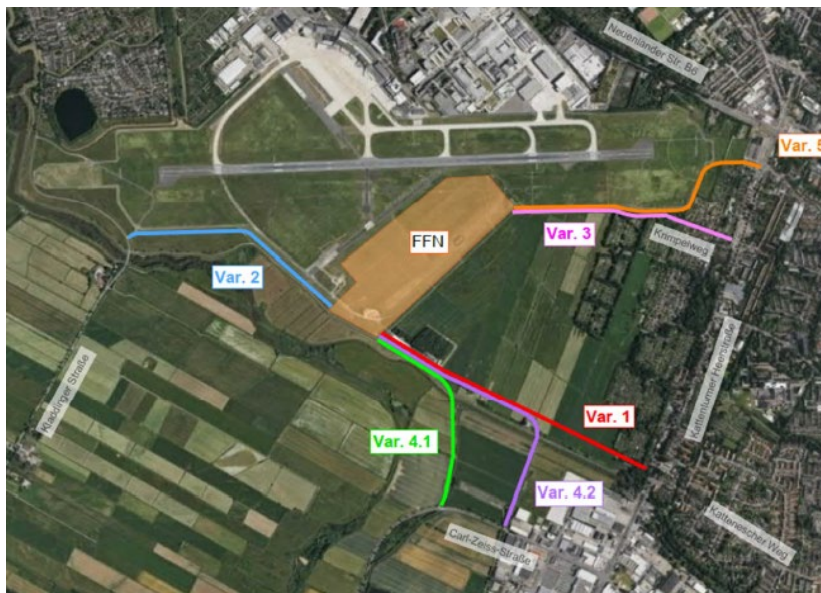


Abb. 2: Übersichtskarte der betrachteten Varianten zur verkehrlichen Anbindung der Airport-Stadt-Süd (Quelle: BPR, OpenStreetMap 2020)

In der Variante 5 (Abb. 3) wird das flughafenaffine Gewerbegebiet über den Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Arsterdamm an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Insgesamt überzeugt diese Erschließung durch eine durchgängig gute Bewertung bzw. Rangfolge in allen Bewertungskriterien (s. Anlage 1, Anlage 1).

Der neue Gewerbebestandort ist auf eine leistungsfähige Erschließung angewiesen. Zudem ist der entstehende Verkehr möglichst verträglich in die Umgebung und das bestehende Verkehrsnetz einzubinden. Das Verkehrskonzept ist mit der Zielsetzung Verkehrsvermeidung und Verkehrsminderung sowie einer möglichen Verlagerung auf den Umweltverbund auf die notwendigen Verkehre zu begrenzen und entsprechend weiterzuentwickeln. Durch den Ausbau der A281 und der sich hierdurch ergebenden geänderten Verkehrsbeziehungen, die u.a. mit einer Entlastung der Kattenturmer Heerstraße verbunden ist, wird eine Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz ermöglicht.

Der Standort bietet zudem die Möglichkeit, einer direkten Anbindung an die zukünftige B6n, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft ist. Insofern sind mit dem Bundesverkehrsministerium die Gespräche zu einem zügigen Bau der B6n zu konkretisieren.

Für die Entwässerung des Oberflächenwassers gibt es von der Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers mit anschließender Einleitung in die Ochtum, der vollständigen oder anteiligen Versickerung des Oberflächenwassers auf dem Gelände bis zur Sammlung des nicht versickerbaren Oberflächenwassers in einem Rückhaltevolumen, mit anschließender Anbindung über ein Pumpwerk und eine Druckrohrleitung an einen vorhandenen Regenwasserkanal mehrere Möglichkeiten, die im Zuge der weiteren Planungen zu bewerten sind. Das aufzustellende Entwässerungskonzept wird eng mit den zuständigen Stellen im Umweltressort abgestimmt und hierbei im Besonderen das „Schwammstadtprinzip“ berücksichtigt.

Anfallendes Schmutzwasser muss über ein Pumpwerk und eine Druckrohrleitung an einen vorhandenen Schmutzwasserkanal angeschlossen werden. Die Entwässerung über eine Gefälleleitung ist aufgrund der erforderlichen Längen nicht möglich.

Grundsätzlich besteht für die Vorzugsvariante der verkehrlichen Anbindung - für die Variante 5 - die Möglichkeit, die Kanaltrassen unter der Erschließungsstraße verlaufen zu lassen.



Abb. 3: Übersichtskarte der Vorzugsvariante Nr. 5 zur verkehrlichen Anbindung der Airport-Stadt-Süd (Quelle: BPR, OpenStreetMap 2020)

Prüfung der luftverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung des Areals

Bei der Vorhabenfläche handelt es sich um eine luftrechtlich gewidmete Fläche. Für luftrechtlich gewidmete Flächen liegt das Planrecht grundsätzlich bei der FBG bzw. der Luftfahrtbehörde, § 8 Abs. 4 LuftVG, § 38 BauGB. Das zu entwickelnde Gewerbegebiet Airport-Stadt-Süd soll insbesondere auch im Hinblick auf die verfolgte Profilierung für die Luftfahrtindustrie grundsätzlich eine Anbindung an die Flugbetriebsflächen haben; über Vorfeldflächen soll die Benutzung der Start-/Landebahn möglich sein. Vor diesem

Hintergrund bedarf es auch zukünftig einer luftrechtlichen Widmung. Insofern empfiehlt die planungsverfahrensrechtliche gutachterliche Stellungnahme, die erforderliche Planung in einem luftrechtlichen Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG durchzuführen.

Zur Klärung der grundsätzlichen Bebaubarkeit der Fläche wurde dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) im Oktober 2024 eine, von der FBG mit Vertretern der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie entwickelte Flächenbelegungsvariante mit zunächst angesetzter maximaler Ausdehnung und Höhe zur Prüfung übergeben.

Ein positives Momentum für eine bauliche Entwicklung der Airport-Stadt-Süd ist die von der Deutschen Flugsicherung (DFS) verfolgte Erneuerung und Modernisierung der Ortungsinfrastruktur für die Luftlage sowie der dazugehörigen Gebäude und technischen Anlagen zur Einhaltung der DVO (EU) 1206/20111. Im Rahmen des entsprechenden deutschlandweiten Projektes MaRS (Modernization and Replacement of Surveillance Infrastructure) sollen alte, unwirtschaftlich zu betreibende Radargebäude durch räumlich angepasste und energetisch optimierte Gebäude sowie die versorgungstechnischen Systeme (Klimaanlagen, Notstromanlagen) durch an die Anschlusswerte der neuen Anlagen angepasste Komponenten ersetzt werden. In diesem Zusammenhang soll auch eine Ersatzinvestition der Radaranlage am Bremer Flughafen erfolgen. Die DFS prüft aktuell die Anpassung des Radarturms und der Technik des Radargebäudes, welche eine mögliche Bebauung der Airport-Stadt Süd so wenig wie möglich einschränken würde.

Insofern wird grundsätzlich eine Bebauung der Airport-Stadt-Süd als machbar bewertet. Die konkreten Rahmenbedingungen sind im Zuge des Projektes MaRS und der anstehenden Planungsprozesse weiter zu konkretisieren.

Formale Rahmenbedingungen der Flächenentwicklung

Die Potenzialfläche Airport-Stadt-Süd befindet sich im Eigentum des Sonstigen Sondervermögen Hafens (SV Hafen). Im Zuge einer Projektentwicklung wird die Übertragung der Flächen auf das Teilsondervermögen Gewerbeflächen Stadt (TSVG) angestrebt. Zwischen dem SV Hafen und der FBG besteht ein Erbbaurechtsvertrag u.a. über diese Fläche. Im Rahmen dieses Erbbaurechtsvertrags ist vorausschauend ein Optionsrecht auf Erwerb des Erbbaurechts des die Airport-Stadt-Süd betreffenden Areals vereinbart worden. Bei Ausübung der Option, ist die FBG verpflichtet, das Erbbaurecht an der konkreten Optionsfläche binnen zwei Jahren zu räumen und es unentgeltlich auf die Eigentümerin zu übertragen. Kosten, die der FBG durch die Räumung der Flächen des Flughafens entstehen (z.B. für Verlegung von Straßen, Leitungen und des Zaunes) sind ihr gegen Nachweis von der Eigentümerin bzw. hier von der Vorhabenträgerin zu erstatten. Mit der Räumung der Fläche durch die FBG sind insbesondere folgende Maßnahmen verbunden:

- Verlegung Flughafenbetriebsstraße
- Verlegung Flughafensicherheitszaun (§8 LuftSiG) mit Perimeterschutz
- Verlegung 10kV-Stromversorgungsstrasse
- Verlegung Datentrasse
- Ggf. Verlegung Einrichtungen des DWD zur Wetterbeobachtung
- Verlegung von zwei Trafostationen und des Flughafen-Betriebshofs.

Insofern sind vor Ausübung des Optionsrechts die Planungen der o.g. Verlegungsmaßnahmen für das Freiräumen der für die gewerbliche Entwicklung vorgesehenen Flächen durch die FBG vorzunehmen. Zu diesem Zweck ist zunächst ein Lastenheft zu erstellen, auf dessen Grundlage sodann ein entsprechender Generalplanerauftrag europaweit auszuschreiben ist. Der Generalplanerauftrag ist zunächst bis einschließlich Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) zu erteilen. Auf Basis, der im Rahmen der Entwurfsplanung vorzulegenden Kostenberechnung, kann dann über die Ausübung der Option, die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen der Flächenfreiräumung und die Übertragung der Flächen vom SV Hafen in das TSVG entschieden werden.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ist über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

B. Lösung

Auf der Basis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind insbesondere in Anbetracht der aktuellen Anforderungen an die Weiterentwicklung des Luftfahrtindustriestandortes Bremen und des damit verbundenen Flächenbedarfs die konkreten Planungsmaßnahmen zur Erschließung der Airport-Stadt-Süd zu beauftragen.

Die Planungsmaßnahmen der Entwicklung der Airport-Stadt-Süd betreffen zum einen die Umsetzung bauvorbereitender Maßnahmen der Flächenfreiräumung und die erforderlichen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren, die durch die FBG federführend unter Einbezug der Luftfahrtbehörde der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation umzusetzen und zu begleiten sind.

Die gewerbliche Erschließung der Airport-Stadt-Süd und die Gesamtkoordination und -projektsteuerung erfolgen durch die WFB auf Basis des für das TSVG bestehenden Geschäftsbesorgungsvertrages und konkretisierender Projektverträge.

Planungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der FBG

Im Zusammenhang mit dem Freiräumen bzw. mit der Verlegung der Flughafeninfrastruktur als bauvorbereitende Maßnahme für eine gewerbliche Nutzung der Airport-Stadt-Süd (siehe hierzu die unter A. aufgezeigten Maßnahmen) wird mit Gesamtkosten in Höhe von 18.530 T€ brutto gerechnet (s. Tab. 1). Die aktuell vorgesehene Aufteilung der Mittelbedarfe können der als Anlage 4b und 4c beigefügten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und hier der Zeile „Direkte Ausgaben: Sonstige / Verlegung Flughafeninfrastruktur“ entnommen werden.

Im ersten Schritt sind die Leistungsphasen 1-3 nach HOAI durchzuführen. Hierfür werden Mittel in Höhe von 720 T€ erforderlich. Die Aufteilung der Mittel nach Jahren kann der Tab. 5 unter D. entnommen werden.

Im Zuge des durch die FBG umzusetzenden luftrechtlichen Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens bedarf es einer internen und externen juristischen Begleitung. Deren Aufgaben umfasst die Erstellung der Antragsunterlagen unter Berücksichtigung der relevanten Ergebnisse einzelner vorbereitender Gutachten. Hierbei sind insbesondere nachfolgende Themen zu betrachten: Bedarfsbegründung, Alternativenprüfung, Fremdeigentum, Auswirkungen auf die Umwelt unter besonderer Berücksichtigung von Fachgutachten zur Wasserwirtschaft, zum Natur- und Artenschutz, zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung, der Luftreinhaltung und Lärmauswirkungen.

Es wird mit Kosten in Höhe von 480 T€ brutto für die Beauftragung einer externen juristischen, fachlich versierten Verfahrensbegleitung gerechnet. Die Aufteilung der Mittel nach Jahren kann der Tab. 5 unter D. entnommen werden.

Für die Projektsteuerung der Planungsmaßnahmen durch die FBG und die Durchführung des Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens werden mit Aufwendungen für drei VZE (Vollzeiteinheiten) in Höhe von jährlich 600 T€ brutto gerechnet. Hiervon werden im ersten Schritt für die Jahre 2026 und 2027 1.200 T€ benötigt.

Maßnahme	Kosten
Baustelleneinrichtung/ Allgemeines	1.350 T€
Umverlegung Flughafenstraße	3.300 T€
Umverlegung Leitungstrasse	1.060 T€
Erdwall	60 T€
Flughafenzaun	910 T€
Verlegung Leitungstrassen (DFS, DWD, 10KV, LWL, Wasser)	800 T€
Neubau Trafostation	1.950 T€
Umverlegung DWD-Station / Trafostation	990 T€
Betriebshalle / Bauhof	800 T€
Umverlegung Pumpwerk und Mulde/Grünflächendrainage	100 T€
Summe	11.320 T€
Baupreissteigerung (2027: 50% Bauleistung à 6,5 %)	380 T€
Baupreissteigerung (2028: 50% Bauleistung à 10 %)	580 T€
Summe	12.280 T€
Unvorhergesehenes (20%)	2.500 T€
Gesamtsumme Bauleistung	14.780 T€
Planungsleistungen	2.000 T€
Gutachterleistungen	450 T€
Allg. Baunebenkosten	675 T€
Summe	3.125 T€
Unvorhergesehenes (20%)	625 T€
Gesamtsumme Baunebenkosten	3.750 T€
GESAMTKOSTEN	18.530 T€

Tab. 1: Übersicht der Gesamtkosten der Verlegung der Flughafeninfrastruktur

Insgesamt ergeben sich folglich Aufwendungen in Höhe von **2.400 T€ brutto** für die durch die FBG umzusetzenden Planungsmaßnahmen und Planfeststellungs- bzw. - genehmigungsverfahren. Die Kosten werden der FBG auf Nachweis erstattet.

Mittelbedarf: 2.400 T€ brutto

Planungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der WFB

Die im Zuständigkeitsbereich der WFB liegenden Maßnahmen betreffen die Herstellung der äußeren Anbindung – der unter A. Problem aufgezeigten Vorzugsvariante 5, die konkrete Erschließung und Baureifmachung der gewerblichen Potenzialflächen einschließlich Planung und Umsetzung der notwendigen naturschutzrechtlichen Aus-

gleichs- und Kompensationsmaßnahmen. Ferner übernimmt die WFB die Gesamtprojektleitung für die Entwicklung der Airport-Stadt-Süd neben der konkreten Projektsteuerung der Erschließungsmaßnahmen.

Insgesamt wird abhängig von der Umsetzung von baugrundverbessernden Maßnahmen durch eine Sandaufhöhung auf Basis von Erfahrungswerten anderer Erschließungsmaßnahmen² mit Gesamtkosten in Höhe von 1.000 T€/ha gerechnet. Bei den zu berücksichtigenden 34 ha ergeben sich folglich in einer ersten Kostenannahme Gesamtkosten in Höhe von 34.000 T€ brutto für die Erschließung der Flächen.

Für die Planungen gem. der Leistungsphasen 1-4 nach HOAI ergeben sich zunächst die in der Tab. 2 aufgezeigten Kosten in Höhe von 2.470 T€ brutto.

Maßnahme	Kosten
Projektleitung / Kaufm. Projektsteuerung	500 T€
Technische Projektsteuerung	460 T€
Objektplanungen	1.120 T€
Gutachten / Vermessung / Sonstiges	390 T€
GESAMTKOSTEN	2.470 T€

Tab. 2: Übersicht der Gesamtkosten der Planungsmaßnahmen zur Erschließung der Airport-Stadt-Süd

Mittelbedarf: 2.470 T€ brutto

Im Ergebnis ergibt sich für die notwendigen Planungsleistungen zum Erwirken eines Planfeststellungsbeschlusses / einer Plangenehmigung für die Entwicklung der Airport-Stadt-Süd derzeit ein Gesamtmittelbedarf in Höhe von 4.870 T€ brutto bei voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 55.410 T€ brutto (s. Anlage 4a / Planungsprämissen). Die Gesamtkosten setzen sich aus der o.g. Kostenannahme für die Erschließung der Flächen in Höhe von 34.000 T€ zuzüglich der unter 2.1. genannten Kostenannahme für die Verlegung der Flughafeninfrastruktur in Höhe von 18.530 T€, den Projektsteuerungskosten für die FBG für vier Jahre in Höhe von insgesamt 2.400 T€ und den Rechtsberatungskosten in Höhe von 480 T€.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen. Die gewerbliche Entwicklung ist für die Absicherung und die weitere Entwicklung des Luftfahrtstandortes Bremen zwingend erforderlich. Die Stadt Bremen orientiert sich hierbei an den Zielsetzungen des gültigen Flächennutzungsplans. Die gewerbliche Potenzialfläche Airport-Stadt-Süd ist auf die im Flächennutzungsplan vorgesehenen Grenzen der Betriebsflächen des Flughafens konzentriert (Innenentwicklung). Sie ist im GEP2030 als Potenzialfläche für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen, deren Machbarkeit nunmehr bestätigt wurde.

Neben der aktuell in Entwicklung befindlichen, 4,6 ha großen Flächen in Verlängerung der Hanna-Kunath-Straße bestehen keine weitergehenden gewerblichen Flächenpotenziale mit einer direkten Anbindung an das Start- und Landebahnsystem des Flug-

² Erschließungsmaßnahmen des Gewerbeparks Hansalinie Bremen sowie des Bremer Industrie-Parks

hafens. Diese Anbindung ist allerdings maßgebliche Voraussetzung für die bereits aufgezeigten Flächenbedarfe zur Weiterentwicklung der Luftfahrtindustrie. Insofern bestehen keine Flächenalternativen mit diesen Standortbedingungen in Bremen.

In Bezug auf die verkehrliche Anbindung wurden zahlreiche Alternative betrachtet und auf Basis einer umfangreichen Matrix bewertet und eine entsprechende Vorzugsvariante definiert (s. A. Problem).

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

Wie unter B. Lösung aufgezeigt, wird für die gewerbliche Entwicklung der Airport-Stadt-Süd mit voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 55.410 T€ brutto gerechnet. Die aktuell vorgesehene Aufteilung der Gesamtkosten kann der Anlagen 4b für den Best-Case und 4c für den Worst-Case entnommen werden.

Der aktuelle Mittelbedarf in Bezug auf die Umsetzung der notwendigen Planungsmaßnahmen beträgt 4.870 T€ brutto und wird, wie in Tab. 3 aufgezeigt benötigt.

Maßnahme	Summe	2026	2027	2028
1. Planungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der FBG				
Planungsmittel LPH 1-3 Verlegung Flughafeninfrastruktur	720 T€	370 T€	350 T€	0 T€
Projektsteuerung / Rechtsberatung	1.680 T€	750 T€	780 T€	150 T€
2. Planungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der WFB				
Planungsmittel LPH 1-4 / Projektsteuerung, -leitung / techn. Projektsteuerung / Gutachten	2.470 T€	810 T€	1.220 T€	440 T€
Gesamtkosten	4.870 T€	1.930 T€	2.350 T€	590 T€
GRW-förderfähig	2.470 T€	810 T€	1.220 T€	440 T€
FINANZIERUNG				
GRW , 75 % (davon hälftig Bund und Land)	1.853 T€	608 T€	915 T€	330 T€
Zuführung aus dem Haushalt (HH-St. 3708/884 35-8)	1.400 T€	470 T€	670 T€	260 T€
LuKIFG (100% Bundesmittel)	1.617 T€	853 T€	765 T€	0 T€
SUMME	4.870 T€	1.930 T€	2.350 T€	590 T€

Tab. 3: Übersicht des aktuellen Mittelbedarfs und der vorgeschlagenen Finanzierung

Finanzierung durch die Gemeinschaftsaufgabe des Bundes zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)

Die unter B. Lösung dargestellten Planungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der WFB, die ausschließlich mit einer später potenziell GRW-förderfähigen Erschließung der freigeräumten Teilfläche des Flugfeldes zu einem Industrie- und Gewerbegebiet

für flughafenaffine Nutzungen in Zusammenhang stehen, sind im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) nach den Kriterien der Ziffer 3.3 des Koordinierungsrahmens der GRW förderfähig.

Der GRW-Fördersatz beträgt bei vorbereitenden Planungsmaßnahmen nach den Vorschriften der Ziffer 3.3 des GRW-Koordinierungsrahmens grundsätzlich 75 Prozent der förderfähigen Kosten. Eine Entscheidung über eine GRW-Förderung der späteren baulichen Umsetzungsmaßnahmen ist damit nicht verbunden.

Trägerin der Maßnahme und Zuwendungsempfängerin ist die Stadtgemeinde Bremen, das TSVG.

Die benötigten Mittel stehen innerhalb des GRW-Programms (Verpflichtungsrahmen in Höhe von jährlich rd. 20 Mio. € für das Land Bremen) zur Verfügung. Zur Realisierung der Maßnahmen werden die GRW-Mittel der Bremer Aufbau-Bank GmbH (BAB) im Rahmen der Beleihung zur Verfügung gestellt. Eine Erhöhung der in der Haushalts- und Finanzplanung derzeit enthaltenen Ausgaben ist hiermit folglich nicht verbunden. Der zu beschließende GRW-Anteil in Höhe von 75 % der förderfähigen Kosten beträgt insgesamt 1.853 T€ (davon 926 T€ Landesmittel). Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der GRW-Mittelbedarfe (Bund und Land) der Jahre 2026, 2027 und 2028 ist die Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Haushaltsstelle 0709.891 78-2 „Sonstige Infrastrukturmaßnahmen Bremen (GRW)“ in Höhe von 1.853 T€ (davon 926 T€ Landesmittel) mit Abdeckung i.H.v. 608 T€ für 2026, i.H.v. 915 T€ für 2027 und i.H.v. 330 T€ für 2028 erforderlich (s. den als Anlage 2 beigefügten VE-Antrag). Zum Ausgleich wird die veranschlagte Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 0709.893 57-2 „EFRE 21-27 - investiv“ nicht in Anspruch genommen. Die barmittelmäßige Abdeckung der zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung wird aus Mitteln der Haushaltsstelle 0709.891 70 7 „Fördermittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)““ durch den bestehenden Deckungskreis sichergestellt.

Finanzierung durch Zuführung aus dem Haushalt

Der restliche Mittelbedarf wird in Höhe von 1.400 T€ einschließlich des 25%igen kommunalen GRW-Anteils (in Höhe von 618 T€) aus der Haushaltsstelle 3708/884 35-8 „Zuführung an das Sondervermögen Gewerbeflächen für Erschließungsmaßnahmen“ finanziert. Hier sind im Rahmen der am 01.02.2025 durch die Deputation für Wirtschaft und Häfen beschlossenen Wirtschafts- und Finanzpläne 2026/27 für das TSVG, der Haushaltspläne und der beschlossenen Planentwürfen die entsprechenden Mittel vorgesehen. Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Mittelbedarfe der Jahre 2026 bis 2028 ist die Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Haushaltsstelle 3708/884 35-8 „Zuführung an das Sondervermögen Gewerbeflächen für Erschließungsmaßnahmen“ in Höhe von 1.350 T€ mit Abdeckung i.H.v. 470 T€ für 2026, i.H.v. 670 T€ für 2027 sowie i.H.v. 260 T€ für 2028 erforderlich (s. den als Anlage 3 beigefügten VE-Antrag).

Finanzierung aus dem LuKIFG

Ein Teilbetrag in Höhe von 1,617 Mio. € der kommunal zu finanzierenden Planungsleistungen für die Airport-Stadt-Süd soll über die Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.

Die Planungsmittel sind Bestandteil der parallel dem Senat zur Beschlussfassung vorgelegten Übersicht zum Investitionssofortprogramm zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität nach Artikel 143h Grundgesetz.

Bremen erhält hiernach auf Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen „Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG)“ bis zum Jahr 2036 insgesamt 940,85 Mio. €.

Bei den Investitionssofortmaßnahmen, zu denen auch die anteilige Finanzierung der Planungsleistungen für die Airport-Stadt-Süd zählt und die parallel dem Senat zur Beschlussfassung vorgelegt werden, handelt es vordergründig um kurzfristig umsetzbare und gleichzeitig dringend erforderliche Investitionen. Diese sollen zu folgenden übergeordneten Zielsetzungen beitragen:

- a) Basisstrukturen modernisieren;
- b) Klimaschutz und Klimaanpassung umfassend vorantreiben;
- c) strukturelle Impulse für Wachstum und Beschäftigung setzen;
- d) soziale Infrastruktur, Teilhabe und Lebensqualität stärken;
- e) Digitalisierung, Resilienz und Handlungsfähigkeit des Staates stärken.

Der Luft- und Raumfahrtsektor ist für die wirtschaftliche Entwicklung Bremens von langfristiger Bedeutung. Daher ist für den derzeit nicht aus dem Haushalt finanzierbaren Anteil der Planungskosten für die Entwicklung der Airport-Stadt-Süd eine Finanzierung aus dem bremischen Anteil am Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität (Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – LuKIFG) vorzusehen.

Die diesbezügliche haushaltstechnisch konkrete Umsetzung befindet sich noch in Vorbereitung und wird voraussichtlich noch als Ergänzung zu den Haushaltsentwürfen 2026/2027 in die Haushaltsberatungen eingesteuert.

Da es sich bei den LuKIFG-Mitteln um Bundesmittel handelt, die grundsätzlich in Einnahme und Ausgabe ausgeglichen sein müssen und damit saldenneutral sind, wird gemäß den Vorgaben zu Ziffer 3.24 der Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der Haushalte lediglich der in 2026/2027 zu finanzierende Landes- bzw. Kommunalanteil über die Verpflichtungsermächtigungen abgesichert.

Über die Aufteilung der LuKIFG-Mittel auf die mittel- und langfristigen Investitionsmaßnahmen, bei denen ggf. auch die Kosten für die Umsetzung der Entwicklung Airport-Stadt-Süd nach Abschluss der Planungsleistungen in Erwägung gezogen werden könnten, plant der Senat in der ersten Jahreshälfte 2026 zu entscheiden.

Auf Basis von Gesamtkosten für die Entwicklung der Airport-Stadt-Süd, die sich im Mittel zwischen dem aufgezeigten Best- und Worst-Case bewegen, ergeben sich die in Tabelle 4 aufgezeigten Finanzbedarfe in Höhe von insgesamt 57.932 T€.

in T€	Vorgesehene Mittel in der aktuellen Haushalts- und Finanzplanaufstellung			aktueller Mittelbedarf ¹	Finanzbedarf
	3708/ 884 35-8	GRW	Summe		
2026	470	608	1.078	1.930	-852
2027	670	780	1.450	4.750	-3.300
2028	1.308	900	2.208	17.510	-15.302
2029	1.350	1.800	3.150	19.692	-16.542
2030	0	0	0	12.000	-12.000
2031	0	0	0	9.636	-9.636
2032	0	0	0	300	-300
Summe	3.798	4.088	7.886	65.818	-57.932

¹ Der Mittelbedarf ergibt sich aus den aktuell beantragten Planungskosten und einer Kostenannahme im Weiteren zwischen Best-Case (100 %) und Worst-Case (140 %) und damit einer angenommenen Kostensteigerung in Höhe von 20 %.

Tab. 4: Übersicht der notwendigen Finanzierung zu den Umsetzungskosten

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die vorgenommene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Anlage 4) berücksichtigt die unter B. aufgezeigten Gesamtkosten in Höhe von 54.410 T€ im Best-Case. Im Worst-Case wird ohne Berücksichtigung eines Kostenrisikos in Höhe von 40 % der Gesamtkosten aufgrund der verlängerten Projektlaufzeit von erhöhten Projektsteuerungskosten um 600 T€ gerechnet. Es wird von einer vollständigen Sandaufhöhung zur Baugrundverbesserung ausgegangen. Bei einem Projektstart im Jahr 2026 wird von einer Projektdauer von insgesamt sechs bis acht Jahren ausgegangen – abhängig von der Umsetzung von baugrundverbessernden Maßnahmen / Sandaufhöhung, die einen Zeitraum von 24 Monaten einnimmt.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgte anhand des vom Senator für Finanzen zur Verfügung gestellten standardisierten Excel-Tools. Um einen Prognosekorridor aufzeigen zu können, wurden ein Worst Case Szenario (Anlage 4c) und ein Best Case Szenario (Anlage 4b) dargestellt. Diese zwei Szenarien basieren im Wesentlichen auf folgenden Prämissen bzw. Eingabedaten, die in der Anlage 4a des Anlagenkonvoluts der Machbarkeitsstudie ausführlich dargestellt sind:

	Worst Case	Best Case
Gesamtkosten	78.414 T€ (40 % Kostensteigerung)	55.410 T€
Bodenpreis	160 €/m ²	180 €/m ²
Erbbauzins	5,7 %	5,7 %
Arbeitsplatzdichte	103 MA/ha	140 MA/ha
Vermarktungsleistung	2,5 ha/a	5,0 ha/a

Durch den Mitteleinsatz ist eine ausgesprochen positive Wirtschaftlichkeit zu erwarten. Dies gilt sowohl für das Worst Case- als auch das Best Case-Szenario, die beide jeweils aufzeigen, dass die Erschließung wirtschaftlich ist. So werden ab 2031 (Best Case) bzw. 2033 (Worst Case) Erbbauzinszahlungen an die Stadt Bremen sukzessive

anwachsen und sich Werthebungen der erschlossenen Gewerbeflächen im Anlagevermögen realisieren. Hinzu kommen die aufwachsenden fiskalischen Effekte aus den dann entstehenden Arbeitsplätzen.

Im Hinblick auf das Verhältnis dieser Nutzen zu den aufzubringenden (Erschließungs-) Kosten wird dieser Nutzen-Kosten-Saldo ab dem Jahr 2037 (Worst Case und damit 5 Jahre nach Abschluss der Erschließung und Bereitstellung der ersten Gewerbeflächen) bzw. bereits 2031 (Best Case und damit noch vor Abschluss der Erschließung und Bereitstellung der ersten Gewerbeflächen) für die Stadt Bremen positiv ausfallen. Ohne Berücksichtigung des mit der gewerblichen Entwicklung verbundenen Zuwachses des Anlagevermögens der Stadt Bremen sind dauerhaft positive Nutzungseffekte zu verzeichnen, die sich aus den Erbbauzinszahlungen (2,48 Mio. € pro Jahr im Worst Case und 3,14 Mio. € pro Jahr im Best Case) und statischen Fiskaleffekten (4,62 Mio. € im Worst Case und 7,07 Mio. € pro Jahr im Best Case) ergeben und die wegen der Geldentwertung in der jetzigen Berechnung abzuzinsen sind. Diese Aussagen gelten unter dem Vorbehalt, dass die Erbbauzinsen nicht verändert werden und sich keine Veränderungen bei den für die Fiskaleffekte maßgeblichen Steuerarten Einkommen-, Umsatz- und Gewerbesteuer ergeben.

Insgesamt ist mit der Entwicklung der Airport-Stadt-Süd folglich ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten.

I. Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Einrichtung zusätzlicher Stellen in der Gewerbeflächenentwicklung bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation sowie in den zuständigen Stellen für Genehmigungsverfahren und Planfeststellung bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation wurde bei der Senatskommission für Personalbedarfsermittlung und -planung beantragt. Vorbehaltlich einer positiven Beschlussfassung durch die Senatskommission für Personalbedarfsermittlung und -planung sollen hiervon insgesamt sechs Stellen in den drei betroffenen Ressorts für die Umsetzung des hier dargestellten Projekts Airport-Stadt-Süd verwendet werden.

II. Genderprüfung

Die Entwicklung der Airport-Stadt-Süd richtet sich grundsätzlich an alle Bevölkerungsgruppen. Insbesondere sollen die Flächen für die Luftfahrtindustrie profiliert werden, die durch einen höheren Anteil männlicher Beschäftigter geprägt ist.

Im Rahmen der weiteren Planungen werden Genderaspekte wie insbesondere die Barrierefreiheit berücksichtigt.

III. Klimacheck

Der Klimacheck ist mit Hilfe des entsprechenden Tools der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft durchgeführt worden.

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage führen in verschiedenen Handlungsfeldern zum einen zu einer erheblichen Zunahme der Treibhausgasemissionen um mehr als 50 t CO₂e jährlich und zum anderen zu einer Abnahme der Treibhausgasemissionen um bis zu 50 t CO₂e jährlich. Insgesamt überwiegt voraussichtlich der negative Effekt. In den Handlungsfeldern Verkehr und Grün- und Freiflächen führen die Beschlüsse zu

einer Zunahme der Treibhausgasemissionen um mehr als 50 t CO₂e jährlich. Im Handlungsfeld Gebäude, Anlagen, Infrastruktur gibt es voraussichtlich eine Abnahme der Treibhausgasemissionen um bis zu 50 t CO₂e jährlich, aber auch eine erhebliche Zunahme der Treibhausgasemissionen um mehr als 50 t CO₂e jährlich. Im Handlungsfeld Energieerzeugung gibt es voraussichtlich sowohl eine Zu- als auch eine Abnahme der Treibhausgasemissionen um bis zu 50 t CO₂e jährlich.

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Senatsbeschlusses auf die einzelnen Handlungsfelder des Klimaschutzes aufgeschlüsselt:

Handlungsfeld Gebäude, Anlagen, Infrastruktur:

Voraussichtlich sowohl eine erhebliche Zunahme als auch eine Abnahme der Treibhausgasemissionen

Emissionen sind nicht abschätzbar.

Handlungsfeld Verkehr:

Voraussichtlich erhebliche Zunahme der Treibhausgasemissionen.

Emissionen von mehr als 50 t CO₂e pro Jahr.

Handlungsfeld Energieerzeugung:

Voraussichtlich sowohl eine Zunahme als auch eine Abnahme der Treibhausgasemissionen

Emissionen sind nicht abschätzbar.

Handlungsfeld Grün- und Freiflächen:

Voraussichtlich erhebliche Zunahme der Treibhausgasemissionen.

Emissionen von mehr als 50 t CO₂e pro Jahr.

Weitere Angaben:

Hinweise zu vorgelagerten (Umwelt-)Prüfungen:

Für die Entwicklung der „Airport-Stadt Süd“ sind umfangreiche Umweltprüfungen, u.a. nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeit erforderlich. Diese umfassen insbesondere Fachgutachten zur Wasserwirtschaft, zum Natur- und Artenschutz, zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung, zur Luftreinhaltung sowie zu den Lärmauswirkungen. Im Rahmen der Verfahren werden zudem die gesetzlichen Anforderungen des Naturschutzrechts und Immissionsschutzrechts berücksichtigt. Naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sind verpflichtend und werden in das Verfahren integriert.

Zu berücksichtigen ist, dass die Erschließung der Airport-Stadt-Süd entsprechend der Zielsetzungen der Strategie der „Zukunftsweisenden Gewerbestandorte – Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP2030 der Stadt Bremen“ erfolgen soll.

E. Beteiligung / Abstimmung

Die Abstimmung der Vorlage mit der Senatorin Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, dem Senator für Finanzen sowie der Senatskanzlei ist eingeleitet.

F. Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

Aufgrund der hohen öffentlichen Aufmerksamkeit, die das Thema erfährt, wird eine Presseberichterstattung empfohlen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der gewerblichen Entwicklung der Airport-Stadt-Süd mit der Anbindung nordöstlich im Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Arsterdamm an das angrenzende Straßennetz zu und bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, gemeinsam mit der Flughafen Bremen GmbH unter Beteiligung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung sowie der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft die notwendigen Planungsschritte einzuleiten.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung sowie die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft ihren jeweiligen Fachdeputationen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und die Beschlüsse für die notwendigen Planungsschritte vorzulegen.
4. Der Senat stimmt der Durchführung und der Bereitstellung der notwendigen Planungsmittel in Höhe von 4.870 T€ zur Umsetzung der aufgezeigten Planungsmaßnahmen zu.
5. Der Senat stimmt der anteiligen Förderung der dargestellten Maßnahmen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ in Höhe von 1.853 T€ (davon Landesmittelanteil 926 T€) zu.
6. Der Senat stimmt der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 0709.891 78-2 „Sonstige Infrastrukturmaßnahmen Bremen (GRW)“ in Höhe von 1.853 T€ (davon Landesanteil 926 T€) zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Anteilsfinanzierung der Maßnahme, mit Abdeckung i.H.v. 608 T€ für 2026, i.H.v. 915 T€ für 2027 und i.H.v. 330 T€ für 2028 zu.
7. Der Senat stimmt der Finanzierung des kommunalen Mittelbedarfs aus der Haushaltsstelle 3708/884 35-8 „Zuführung an das Sondervermögen Gewerbeflächen für Erschließungsmaßnahmen“ in Höhe von 1.400 T€ zu.
8. Der Senat stimmt der Finanzierung des verbleibenden Mittelbedarfs in Höhe von 1.617 T€ aus dem bremischen Anteil am Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität (Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – LuKIFG) zu.

9. Der Senat stimmt der Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3708/884 35-8 „Zuführung an das Sondervermögen Gewerbeflächen für Erschließungsmaßnahmen“ in Höhe von 1.400 T€ zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Anteilsfinanzierung der Maßnahme, mit Abdeckung i.H.v. 470 T€ für 2026, i.H.v. 670 T€ für 2027 sowie i.H.v. 260 T€ für 2028 zu.
10. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, die zuständigen Deputationen für Wirtschaft und Häfen in ihrer nächsten Sitzung zu befassen und die Vorlage über den Senator für Finanzen an den Haushalts- und Finanzausschuss zur Beschlussfassung weiterzuleiten.

Anlagen:

- Anlage 1: „Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung Airport-Stadt-Süd“ von BPR Ingenieure GmbH & Co. KG, 30.05.2024
Anlage 2: VE-Antrag zur Verpflichtung der GRW-Mittel
Anlage 3: VE-Antrag zur Verpflichtung der Haushaltsmittel
Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung