

BS-Beschluss öffentlich
B399-20/11

öffentlich: Ja

Drucksachen-Nr.: 05/645
 Erfassungsdatum: 19.09.2011

Beschlussdatum:
07.11.2011

Einbringer:

Dez. I, Amt 20,
 Dez.II Amt 60 und Amt 66

Beratungsgegenstand:

Weiteres Verfahren zur Entwicklung des Seehafens Greifswald-Ladebow

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	20.09.2011	9.9				
OTV Wieck-Ladebow	04.10.2011	6.2		6	0	1
OTV Innenstadt	05.10.2011	5.1		5	0	0
Finanz-, Wirtschafts- und Liegenschaftsausschuss	10.10.2011	5.5		4	0	4
Ausschuss für Bauwesen und Umwelt	11.10.2011	5.3	Einzelabstimmung			
Hauptausschuss	25.10.2011	3.4	auf TO der BS gesetzt	9	1	0
Bürgerschaft	07.11.2011	5.9	Einzelabstimmung der 3 Punkte der geänderten Vorlage			

Egbert Liskow
 Präsident

Beschlusskontrolle:	Termin:

Haushaltsrechtliche Auswirkungen?	Haushalt	Haushaltsjahr
Ja		2012 ff

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt in Fortführung und Umsetzung des Beschlusses B590-42/09 vom 25.05.2009 zur Weiterentwicklung des Seehafens Greifswald-Ladebow:

1. Zur Schaffung von Planungssicherheit und Baurecht zur Entwicklung des Seehafens Greifswald-Ladebow als Gewerbe- und Industriehafen, ist der Bebauungsplan Nr. 14 - Hafen Ladebow -, zunächst als Entwurf (2. Durchgang) weiterzubearbeiten und im

Weiteren zur Rechtskraft zu bringen. Die Entwicklung eines angrenzenden Sportboothafens soll möglich bleiben.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

- 2.a Der Oberbürgermeister beauftragt als Gesellschaftervertreter die Geschäftsführung der Stadtwerke GmbH, bis zum 30. Juni 2012 zu prüfen, ob die Stadtwerke GmbH den Seehafen Greifswald-Ladebow ab 2013 wirtschaftlich betreiben kann, und für den Fall, dass sich für die Stadtwerke GmbH ein positives Ergebnis aus der Prüfung ergibt, den Nutzungs- und Betreibervertrag im Rahmen eines Inhouse-Geschäftes an die Stadtwerk zu vergeben.
- 2.b Für den Fall, dass sich für die Stadtwerke GmbH ein negatives Ergebnis der Prüfung ergibt, ist die Ausschreibung eines Nutzungs- und Betreibervertrages für den Seehafen Greifswald-Ladebow für die Zeit nach dem 01.01.2013 vorzunehmen.

Abstimmungsergebnis: bei 20 Ja-Stimmen und 17 Gegenstimmen beschlossen

3. Die Befahrbarkeit der kommunalen Anschlussbahn vom Großnetz der DB Netz AG zum Seehafen Greifswald-Ladebow ist kurzfristig wieder herzustellen. Ziffer 3. steht unter dem Vorbehalt der haushaltsrechtlichen Genehmigung. Die Förderung soll mindestens 70% betragen.

Abstimmungsergebnis: bei 21 Ja-Stimmen, 13 Gegenstimmen und 1 Stimmenthaltung beschlossen

Sachdarstellung/ Begründung

Zu 1.

Mit Drucksache-Nr.05/292 wurde die Bürgerschaft im Juni 2010 hinsichtlich der Umsetzbarkeit ihres Beschlusses B590-42/92 vom 25. Mai 2009 zur Weiterentwicklung des Seehafens Greifswald-Ladebow mit immissionsarmer gewerblicher und maritim- touristischer Nutzung informiert. Darin wurde unter anderem erläutert, dass für die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe aus planungsrechtlicher Sicht keine Notwendigkeit bestünde, das B-Plan Verfahren weiterzuverfolgen. Die Ansiedlung könne in der Regel nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgen. Lediglich für den Fall, dass am Standort Ladebow eine Marina zu realisieren sei, wäre das B-Plan Verfahren fortzuführen.

Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass potentiell ansiedlungsbereite Investoren auf die Rechtsicherheit eines B-Planes Wert legen.

Die Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung) hat nach dem BauGB die Aufgabe, „die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde ... vorzubereiten und zu leiten“. Bauleitpläne sind deshalb „aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist“. Die Entscheidung hierüber liegt bei der Gemeinde. Solange die Beurteilung eines Bauvorhabens im Innenbereich problemlos nach § 34 BauGB möglich ist, kann auf einen Bebauungsplan verzichtet werden. Wenn aber Interessenskonflikte zu befürchten sind, ist der Bebauungsplan das Instrument, die Entwicklung in die gewünschten Bahnen zu lenken. Ein wichtiger Aspekt ist, dass hierdurch für alle Beteiligten ein relativ hoher Grad an Verlässlichkeit geschaffen wird, der im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB nicht gegeben ist.

Zurzeit gibt es zwei Investoren, die Interesse an den im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) befindlichen Gewerbeflächen bekundet haben. Die BIMA hat beiden Investoren sowie der Stadt und dem Land gegenüber ihre grundsätzliche Verkaufsbereitschaft mitgeteilt.

Der eine Investor ist ein Landhandelsunternehmen, das für die Lagerung von Getreide und Düngemitteln Silos und Hallen errichten und den Umschlag dieser Stoffe vorrangig über die Kaikante realisieren möchte. Bei dem zweiten Investor handelt es sich um ein Greifswalder Yachtbauunternehmen, das sich erweitern will. Durch die Unternehmen werden in der Anfangsphase in der Summe voraussichtlich 50-60 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Trotz der genannten Ansiedlungsabsichten soll die Möglichkeit der Errichtung eines Sportboothafens seeseits vor Ladebow / Wieck im Rahmen der Bebauungsplanung Berücksichtigung finden. Das Amt für Raumordnung und Landesplanung (AfRL) prüft derzeit die Weiterführung des im November 2005 eröffneten und zwischenzeitlich ausgesetzten Raumordnungsverfahrens (ROV) für einen Sportboothafen Greifswald-Ladebow. Veranlassung hierzu gibt das im März 2011 vorgestellte Marinakzept zwischen der Nordmole und dem Öltankanleger. Laut Investor wird angestrebt, die hierfür notwendigen Voraussetzungen, wie z.B. die Einbindung der Marina in die geplanten Anlagen des Sturmflutschutzes, mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Der aktuelle Stand dieser Bemühungen ist allerdings nicht bekannt.

Zu 2.

Die GHG hat den Nutzungs- und Betreibervertrag im Juni 2011 fristgemäß zum 31.12.2011 gekündigt. Für die Zeit ab dem 01.01.2012 entsteht so eine Lücke im operativen Betrieb des Seehafens Greifswald-Ladebow. Diese kann mit den im Tiefbau- und Grünflächenamt vorhandenen personellen Kapazitäten allenfalls kurzzeitig und nur in eingeschränktem Umfang gefüllt werden.

Der Seehafen Greifswald-Ladebow ist für Investoren und für den Hafenumschlag dauerhaft interessant, auch wegen seiner Zugänglichkeit rund um die Uhr von der Seeseite aus. Das bedeutet einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Standorten im Land.

Es ist daher beabsichtigt, einen privaten Betreiber des Seehafens Greifswald-Ladebow für einen angemessenen langen Zeitraum zu binden. Dieser bringt die notwendige operative Expertise in die Gesellschaft ein, hält die Haftung aus dem Betriebsgeschehen von der UHGW fern und ist in der Personalbewirtschaftung flexibler, als es bei der Führung des Hafens durch einen städtischen Regiebetrieb gegeben wäre.

Die derzeitigen Rahmenbedingungen des Pachtvertrages (einjährige Laufzeit bei halbjährlicher Kündigungsfrist) sind für die am Markt befindlichen Hafenumschlagsgesellschaften jedoch nicht ausreichend attraktiv und stellen auf der Suche nach einem Ersatz für die ausscheidende GHG ein erhebliches Hindernis dar.

Zu 3.

Die Stufe 1 (Markterkundung) des durch Bürgerschaftsbeschluss B 218-11 vom 01.11.2010 eingeleiteten Interessenbekundungsverfahrens ist beendet. Die Stufe 2 (Verhandlungsverfahren) ruht zurzeit aus folgenden Gründen: Von sechs interessierten Unternehmen hat letztlich nur die Eisenbahngesellschaft Torsten Meincke Eisenbahn GmbH (TME) fristgerecht die abgeforderten Unterlagen eingereicht. Die TME sieht sich nicht in der Lage, ohne Förderung (die nur der Eigentümer nicht aber der Pächter erhält) den Sanierungsstau an der Strecke zu bewältigen. Eine Umlage der gesamten Sanierungskosten auf Eisenbahnverkehrsunternehmen würde zu Trassenpreisen in Höhe von 3 bis 4 TEUR je Ganzzug führen, die am Markt nicht zu erzielen sind.

Die kommunale Anschlussbahn ist weiterhin wegen des Zustandes der Eisenbahnbrücke über den Ryckgraben nicht für die Betriebsführung freigegeben. Die Bundesnetzagentur hatte bereits im Sommer 2009 ein Netzzugangsverfahren eingeleitet und droht mit einem auf § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gestützten Verwaltungsakt zur Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahnstrecke.

Der Sanierungsstau beträgt derzeit rund 650 TEUR, davon ca. 465 TEUR für die Beschaffung und das Einschieben einer Eisenbahnbehelfsbrücke. Die kommunale Anschlussbahn hat mit Datum vom 31.12.2011 einen Restbuchwert von ca. 539 TEUR incl. ausgereicherter Fördermittel für die Herstellung.

Von Vertretern des Wirtschaftsministeriums M-V wurde auf entsprechende Nachfrage erklärt, dass die Stadt für die Instandsetzung der Ryckgrabenbrücke eine großzügige Förderung erwarten könne. Diese sei unter bestimmten Voraussetzungen gegebenenfalls auch für die Planung und spätere Realisierung einer alternativen Trassenführung (unter Umgehung des innerstädtischen Hafensbereiches) möglich.