



BREMEN
MOIN ZUKUNFT!

GEWERBEPARK HANSALINIE

ENTWICKLUNG EINES NACHHALTIGEN GEWERBE- STANDORTES

**Maßnahmenpaket für Klimaschutz, Klimaanpassung
und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030**

Die Senatorin für Wirtschaft,
Arbeit und Europa



**Freie
Hansestadt
Bremen**



INHALT

GEWERBEPARK HANSALINIE

Einleitung	5
Leistungsfähige und nachhaltige Mobilitätslösungen	8
Energieeffizienz und regenerative Energieversorgung	14
Naturflächen für Biodiversität und Klimaresilienz	18
Abwasser, Abfall- und Kreislaufwirtschaft	21
Städtebauliche Strukturen	22
Agile Umsetzungsstrukturen	25



DATEN UND FAKTEN HANSALINIE



ECKDATEN

- > Gesamtgröße ca. 270 Hektar, davon 155 Hektar erschlossen
- > Planungen für die nächste Baustufe haben 2017 begonnen
- > Verfügbare Flächen vorhanden
- > Ca. 120 Unternehmen mit
- > Ca. 5.000 Mitarbeitenden
- > Schwerpunktbranche Automotive



VORTEILE

- > Nähe zu Mercedes-Benz Werk Bremen
- > Erschlossene Flächen mit großem Entwicklungspotenzial
- > Funktionierende Infrastruktur mit
- > Hotellerie und Gastronomie, Autohof



NUTZUNGSSTRUKTUR

- > Automobilzulieferer & -logistiker
- > Dienstleistungsunternehmen
- > Handwerksbetriebe
- > Fachgroßhandel



VERKEHRSWEGE

- > Direkte Anbindung an die A1 über Autobahnvollknoten
- > Nähe zum Bremer Kreuz (A27)
- > Nähe zum Dreieck Stuhr (A28)



GEWERBEPARK HANSALINIE

ENTWICKLUNG EINES NACHHALTIGEN GEWERBESTANDORTES

Bremen befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Die großen Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte sind komplex und umfassen insbesondere

- + die Digitalisierung und Automatisierung ganzer Wirtschaftszweige und Beschäftigungsfelder,
- + den Bedeutungszuwachs wissensintensiver Dienstleistungen,
- + den demografischen Wandel und die signifikanten Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt durch die bevorstehende Verrentung der geburtenstarken Jahrgänge,
- + die Herausforderung, für gute Arbeit faire Löhne zu zahlen und gute Arbeitsbedingungen zur Verfügung zu stellen,
- + die Bekämpfung der existenzbedrohenden Klimakrise,
- + die Anpassung an den bereits stattfindenden Klimawandel,
- + den Schutz der biologischen Vielfalt als Lebensgrundlage.

Bereits heute haben diese Themen zunehmend spürbare Auswirkungen. Dies erhöht den Handlungsdruck. Zu den Aufgaben der Gegenwart zählt es daher, die Stadt Bremen, die einzelnen Wirtschaftsstandorte, die Unternehmen sowie die Beschäftigten bestmöglich auf die bereits stattfindenden und sich verstärkenden Entwicklungen

vorzubereiten. Vor diesem Hintergrund rückt der Standort **Gewerbpark Hansalinie Bremen (GHB)** in den Fokus der Betrachtung, auch weil sich hier am Kraftband der BAB 1 die bedeutendsten Flächenpotenziale in Bremen befinden.

Der GHB befindet sich im Südosten an der Stadtgrenze Bremens. In direkter Nachbarschaft befinden sich die Wohngebiete Hemelingen und Mahndorf, die Autobahn 1, die Weser und das Landschaftsschutzgebiet Mahndorfer Marsch. Der GHB ist ca. 270 Hektar groß, davon sind 155 Hektar bereits erschlossen. Die restlichen Flächen sollen in den nächsten Jahren bedarfsabhängig in zwei Ausbaustufen entwickelt werden.

Aktuell sind im GHB bereits mehr als 120 Unternehmen mit ca. 5.000 Beschäftigten ansässig. Das Gebiet erfreut sich hoher Nachfrage und zählt zu den erfolgreichsten Bremer Wirtschaftsstandorten. Ein Großteil der erschlossenen Flächen ist vermarktet und es gibt weitere Interessierte. Profilierungsschwerpunkt des GHB ist der Bereich Automotive. In räumlicher Nähe zum GHB befindet sich das Bremer Mercedes-Benz Werk, unter anderem durch den Hemelinger Tunnel gut angebunden an den Standort. Daher haben sich im GHB zahlreiche Unternehmen aus den Zuliefer-

und Logistikketten des Automobilwerks angesiedelt. Der GHB hat durch die unmittelbare Nähe zur Autobahn eine ideale Verkehrsanbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz. Darüber hinaus liegt der GHB in einer attraktiven Nachbarschaft. Nicht weit entfernt befinden sich die Weser sowie das Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiet Mahndorfer Marsch. Der Wirtschaftsstandort wird bereits heute auf Basis des städtebaulichen Rahmenplans „Gewerbe und Landschaft in der Arberger/Mahndorfer Marsch“ mit einem hohen Augenmerk auf die landschaftliche Einbindung, auf die Integration der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die Funktion als Naherholungsraum entwickelt. Der GHB Bremen ist bereits gegenwärtig auffallend grün und durch größere Wasserflächen Binnen- wie Außendeichs gekennzeichnet. Neben den sogenannten „grün-blauen Fingern“ die die einzelnen Baustufen trennen, ziehen sich zusätzlich Oberflächengewässer durch das Gebiet. Für die Zukunft gilt es, auch dies als Qualität hervorzuheben und zu stärken.



Der GHB muss im Hinblick auf Zukunftsthemen und Megatrends weiterentwickelt werden, um ihn als zukunftsweisenden Wirtschaftsstandort zu positionieren. In Summe sollen die Infrastrukturen und das Umfeld Qualitäten aufweisen, die den Unternehmen beste Voraussetzungen zur Bewältigung der vorhandenen und noch kommenden Herausforderungen bieten. Gleichzeitig sollen auch die Unternehmen ihren Beitrag zu einem zukunftsweisenden Standort leisten.

Den Rahmen hierfür bildet das in der Aufstellung befindliche **Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 (GEP)**. Ein dem GEP 2030 zugrunde liegendes Entwicklungsziel umfasst die Bereiche „Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität“¹. Diesem Entwicklungsziel entsprechend zeichnen sich Bremens Wirtschaftsstandorte in der Zukunftsvision durch folgende Qualitätsmerkmale aus:

- + leistungsfähige und nachhaltige Mobilitätslösungen ermöglichen die Verkehrswende und eine gute Erreichbarkeit zu jeder Tageszeit.
- + Energieeffiziente Gebäude und Produktionsprozesse sorgen für geringe Energieverbräuche.
- + Die Energie wird überwiegend vor Ort aus regenerativen Quellen erzeugt.
- + Naturflächen fördern Biodiversität und Klimaresilienz.
- + Aufenthaltsflächen bieten ein attraktives Arbeitsumfeld.
- + Versorgungsmöglichkeiten im direkten Umfeld reduzieren Fahrten und unterstützen die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.
- + Intelligente Konzepte lösen die Gratwanderung zwischen Nachverdichtung zur Steigerung der Flächeneffizienz und aufgelockertem, klimaangepasstem Städtebau.
- + Kreislaufwirtschaft ermöglicht einen schonenden Umgang mit den endlichen Ressourcen.

Auf dieser Grundlage sowie auf Grundlage weiterer Gutachten für den Standort wurde ein Maßnahmenpaket für den GHB erarbeitet, das nachfolgend beschrieben wird. Das Maßnahmenpaket richtet sich in erster Linie an die in Planung befindlichen Ausbaustufen 3 und 4 des GHB. Diese sollen zu einem nachhaltigen, zukunftsfähigen Gewerbegebiet entwickelt werden. An bestimmten Stellen gibt es aber auch Überschneidungen zu den bestehenden Abschnitten und dem weiteren Umfeld. In der Perspektive soll sukzessive auch dieser Bestand in den Blick rücken.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die benannten Maßnahmen in die Zuständigkeit verschiedener Ressorts und Ämter fallen. Deshalb kommt es in der Umsetzung auf ein enges und abgestimmtes Zusammenspiel verschiedener Senatsressorts und Dritter an. Auf städtischer Seite sind insbesondere das Wirtschaftsressort, das Umwelt-, Verkehrs- und Bauressort sowie die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) die entscheidenden Stellen. Hier kann an vorhandene und gut eingespielte Organisations- und Projektstrukturen angeknüpft werden.



¹ siehe hierzu die Entwicklungsstrategie „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte – Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030“

1 LEISTUNGSFÄHIGE UND NACHHALTIGE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Der GHB profitiert von der direkten Autobahnanbindung (A 1), die einen schnellen Gütertransport in alle Richtungen gewährleistet. Doch bereits heute ist die A 1 auf Höhe des GHB ein Nadelöhr. Die Stau-Stunden haben in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Ergänzend zum Ringschluss der A 281 werden zukünftig weitere vorausschauende Maßnahmen notwendig sein, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten bzw. zu verbessern.





Die Radwege zum GHB befinden sich teilweise direkt auf der Route des Weser-Radweges. Die geplante Premium-Route Bremen-Verden verläuft östlich des Gebietes. Die Qualität der Radwege im Umfeld des GHB ist damit nicht nur für Pendelnde wichtig, sondern auch ein touristisches Aushängeschild.



VERBESSERUNG DER ÖPNV-ANBINDUNG

Der GHB ist derzeit nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossen. Die vorhandenen Buslinien (Linien 29 und 42) verbinden den GHB mit den angrenzenden Stadtteilen Hemelingen, Vahr und Kattenturm sowie den Umsteigepunkten „Weserwehr“ und „Bahnhof Sebaldsbrück“. Sie bedienen im Schwerpunkt nur die Taktrandzeiten (Linie 29) oder funktionieren nur mit viel Zeitverlust in der Anbindung als Endhaltestelle mit entsprechend vielen Zwischenhalten (Linie 42). Der ÖPNV wird daher hauptsächlich nur von denjenigen Pendelnden genutzt, die zwingend darauf angewiesen sind. Gleichzeitig sind Potenziale vorhanden, um die ÖPNV-Anbindung des GHB deutlich zu verbessern. Diese Potenziale werden durch den weiteren Ausbau und dem hierdurch bedingten Nachfragezuwachs noch gestärkt.

Im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) werden im Modul Angebotsoffensive stufenweise weitere Verbesserungen im Angebot als auch der Anbindung der Gewerbegebiete an weitere Stadtteile geprüft werden. Dabei können auch Investitionen in die Infrastruktur für eine bessere Anbindung erforderlich werden.



Dies gilt auch für den Personenverkehr. Derzeit ist der GHB zu den Hauptverkehrszeiten u. a. mit dem PKW oftmals besser aus dem Bremer Umland zu erreichen, als aus den meisten Bremer Stadtteilen. Das ist unattraktiv, für die Unternehmen des GHB ebenso wie für die Bremer:innen, die hier arbeiten.

Abhilfe soll auch dadurch geschaffen werden, dass der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split gesteigert wird. Immer mehr Bremer:innen pendeln mit dem Fahrrad, dem Bus, oder der Bahn. Weniger Zeit im PKW und im Stau zu verbringen, entlastet die Straßen, entlastet das Klima und steigert die individuelle Attraktivität des Arbeitsweges. Das soll zukünftig auch stärker für den Weg in den GHB gelten.

Neben der Stärkung des Umweltverbunds sind klimafreundliche Antriebsformen, wie Elektromobilität aus regenerativem Strom, ein weiterer Hebel, um die Verkehre des GHB nachhaltig zu gestalten.

Konkret ergeben sich folgende Maßnahmen:

M 1: Verbesserung der Taktfrequenz der bestehenden Buslinien

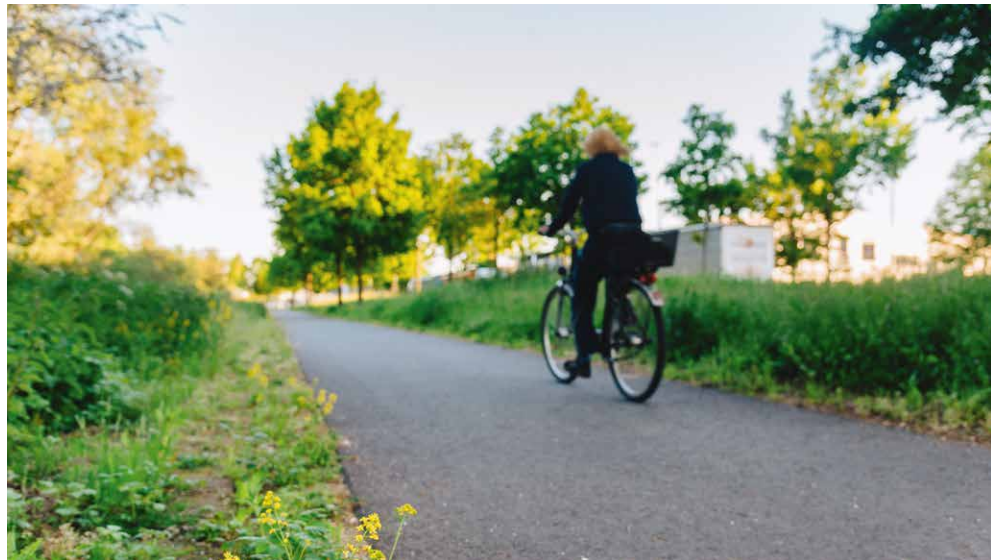
Eine Ausweitung des Fahrplans (und ggf. eine Verdichtung der Taktfrequenz, die Ergänzung um einzelne Fahrten und/oder Expressbuslinien siehe M 3) wird geprüft. Dies gilt insbesondere für die Buslinie 42, die den GHB mit den Umsteigepunkten „Weserwehr“ und „Bahnhof Sebaldsbrück“ verbindet. In Anbetracht der überwiegend auf den konkreten Schichtwechsel bezogene Nachfragen sind hier insbesondere durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der ökologische Nutzen mit dem Aufwand abzuwägen.

M 2: Anbindung an den Umsteigepunkt „Bahnhof Mahndorf“

Durch die Ausbaustufen rückt der GHB deutlich näher in Richtung des Umsteigepunkts „Bahnhof Mahndorf“. Es wird daher geprüft, inwiefern der Wirtschaftsstandort direkt mit diesem wichtigen Umsteigebahnhof verbunden werden kann. Dies kann sowohl mit dem ÖPNV als auch mit dem Rad erfolgen.

M 3: Expressverbindungen mit weniger Zeitverlust

Durch zahlreiche Zwischenhalte haben Pendelnde hohe Zeitverluste in den vorhandenen Linien. Daher wird der Nutzen und die Einrichtung von Expressverbindungen zu den wichtigen Umsteigepunkten geprüft, die nur wenige und dafür zentrale Haltestellen ansteuern. Betroffen sind die Umsteigepunkte „Weserwehr“, „Bahnhof Sebaldsbrück“ sowie „Bahnhof Mahndorf“.



M 4: Anbindung an den schienen- gebundenen Regionalverkehr

Der GHB liegt direkt auf der Strecke der wichtigen Regionalverbindung Bremen-Osnabrück. Ein Zwischenhalt im GHB erscheint aufgrund der hohen Anzahl an Beschäftigten aus Bremen und dem Umland und der damit verbundenen Wege sinnvoll. Es wird daher geprüft, ob eine Anbindung an den Regionalverkehr realisierbar ist. Im Hinblick auf die aufgezeigte Prüfung hat die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau bereits darauf hingewiesen, dass die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Bremen-Osnabrück voraussichtlich keinen weiteren Haltepunkt erlaubt und der Standort im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025 untersucht wurde, aber vom Gutachter nicht zur näheren Prüfung empfohlen wurde. Aufgrund der anstehenden Entwicklungen und der damit verbundenen Erhöhung der Beschäftigten sowie der verfolgten Zielsetzung einer Verkehrswende soll gleichwohl eine vertiefende Untersuchung auch im Hinblick auf die Sicherung langfristiger Entwicklungsoptionen erfolgen.

+ VERBESSERUNG DES RAD- WEGENETZES INNERHALB UND AUSSERHALB VON WIRTSCHAFTSSTANDORTEN

Die Entfernungen der Bremer Wohngebiete zum GHB sind für das Pendeln mit dem Fahrrad geeignet (ca. 3 km bis Hemelingen, ca. 6 km bis zur östlichen Vorstadt, ca. 7 km bis zur Vahr und Habenhausen, ca. 8 km bis Schwachhausen, ca. 9 km bis zur Neustadt). Damit das Fahrrad eine ernstzunehmende Alternative zum PKW wird, ist eine qualitative Verbesserung der Anbindung notwendig.

Konkret ergeben sich folgende Maßnahmen:

M 5: Ausbau der Radwege innerhalb des Gewerbeparks Hansalinie

Innerhalb des GHB sind nur zum Teil Radwege vorhanden und ihre Qualität ist sehr unterschiedlich beschaffen. Durch den hohen Anteil von Schwerlastverkehr im Gebiet bestehen in den Bereichen ohne Radwege Gefahrenstellen. Daher werden in Abhängigkeit von der Zustimmung des Straßenbaulast- und Unterhaltungsträgers, dem ASV, zukünftig durch Umbaumaßnahmen im Bestand dort Radwege ergänzt bzw. erweitert, wo es technisch möglich und aus Sicht von Radfahrenden sinnvoll und notwendig ist. Im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr und

insbesondere dem Schwerlastverkehr ist eine mögliche Freigabe von Fußwegen für den Radverkehr zu prüfen. Voraussetzung dafür ist u. a. eine ausreichende Breite der Gehwege. In den in Planung befindlichen Ausbaustufen 3 und 4 des GHB wird in Abstimmung mit dem Straßenbaulast- und Unterhaltungsträger ein leistungsfähiges Radwegenetz von Beginn an konsequent eingeplant.

M 6: Ausbau des Radweges auf dem Hemelinger Hafendamm (Weser-Radweg)

Der Radweg auf dem Hemelinger Hafendamm ist für die Anbindung des GHB an die Gesamtstadt entscheidend. Auf einer Länge von 3,5 km ist der Radweg in einem schlechten bis ausbaufähigen Zustand, einschließlich diverser Gefahrenstellen. Um den GHB für das Pendeln mit dem Fahrrad attraktiver zu machen, ist der Radweg auf diesem Straßenabschnitt in einen sicheren und gut ausgebauten Zustand zu bringen.

Hiervon würde Bremen auch touristisch profitieren, da auf diesem Abschnitt der Weser-Radweg verläuft.

M 7: Umsetzung der Fahrrad-Premiumroute DLS und Direktverbindung zur Hansalinie

Die Fahrrad-Premiumroute 015 ist ein wesentliches Instrument im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025. Die Umsetzung befindet sich derzeit in Vorbereitung. Die Premiumroute verläuft zwar in einiger Entfernung östlich vom GHB, dennoch kann der GHB dann davon profitieren, wenn eine gut ausgebaute Direktverbindung zwischen der Premiumroute und dem GHB geschaffen wird.

M 8: Direktverbindung Hansalinie und Bahnhof Mahndorf

Von einer sicheren und gut ausgebauten Radverbindung des Bahnhofs mit dem GHB profitieren Pendelnde (siehe auch M 2). Hier sind auch Bike-Sharing Räder-Angebote eine ergänzende Option.

M 9: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

An wichtigen ÖPNV-Haltepunkten (bspw. Föhrenstraße, Hemelingen, Mahndorf) soll der Umstieg vom ÖPNV auf das Fahrrad erleichtert werden. Dies kann beispielsweise durch gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (B+R Sammelschließanlage) unterstützt werden. Es wird daher geprüft, an welchen Stellen im Umfeld des GHB Ausbaubedarfe bestehen.

+ LADE- UND SERVICEEINRICHTUNGEN FÜR E-MOBILITÄT UND WASSERSTOFF IN VERBINDUNG MIT ZENTRALEN PARKMÖGLICHKEITEN

Elektromobilität und damit die Infrastruktur zum Laden gewinnen immer mehr an Bedeutung, und die Zahl der E-Fahrzeuge wird in absehbarer Zeit deutlich zunehmen. Neben dem Wohnort wird der Arbeitsplatz der wichtigste Ort sein, um Autos zu laden. Dasselbe gilt für E-Bikes, Pedelecs und E-Roller. Und auch für den Schwerlastverkehr nimmt die Bedeutung von Elektromobilität und alternativer Antriebssysteme langsam aber stetig zu. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, um Ladeinfrastruktur im GHB in entsprechenden Größenordnungen zu ermöglichen. Ziel ist, dass die Nutzung von Elektrofahrzeugen und von mit Wasserstoff angetriebenen Nutzfahrzeugen mindestens ebenso komfortabel möglich ist wie die von Verbrennerfahrzeugen.



Konkret ergibt sich folgende Maßnahme:

M 10: Aufbaukonzept für Elektromobilität

Um die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität im GHB qualitativ und quantitativ deutlich zu erhöhen, wird ein Aufbaukonzept erarbeitet, das den Bereich insgesamt betrachtet. Das Konzept berücksichtigt neben E-PKW auch E-Bikes, Pedelecs und E-Roller. Im Blick stehen unter anderem unterschiedliche Ladevarianten, die Anzahl und Verteilung von Lademöglichkeiten, die Einbindung von lokal erzeugten erneuerbaren Energien, Leistungskapazitäten der Netze, Betreiberstrukturen, die Unterstützung von Unternehmen sowie eine Kommunikationsstrategie, um die Akzeptanz zu unterstützen. Für die Ladeinfrastruktur müssen und werden in den Planungen die erforderlichen Flächen vorgesehen.

Als Pilotprojekt für die Elektromobilität soll im Gebiet ein zentrales Car-sharing-Angebot mit Elektrofahrzeugen aufgebaut werden, das auch dazu dienen soll, die Anzahl der Firmenfahrzeuge zu verringern und Kosten für die Unternehmen zu sparen. Es soll ein/e Betreiber:in gefunden werden, der/ die neben der Carsharing-Flotte auch Photovoltaikanlagen auf bestimmten Dachflächen vor Ort oder an zentraler Stelle betreibt und die Fahrzeuge so mit Strom versorgt (siehe M 14 und M 20).

LOGISTIK

Der Anteil des Schwerlastverkehrs am Verkehrsaufkommen im GHB ist standortbedingt hoch. Zudem ist der ruhende Verkehr von erheblicher Flächenrelevanz. In der Vergangenheit ist außerdem deutlich geworden, dass sowohl der fließende als auch der

ruhende Schwerlastverkehr mitunter zu Konflikten mit dem direkten Umfeld führen kann und daher Handlungsbedarf besteht.

Konkret ergeben sich folgende Maßnahmen:

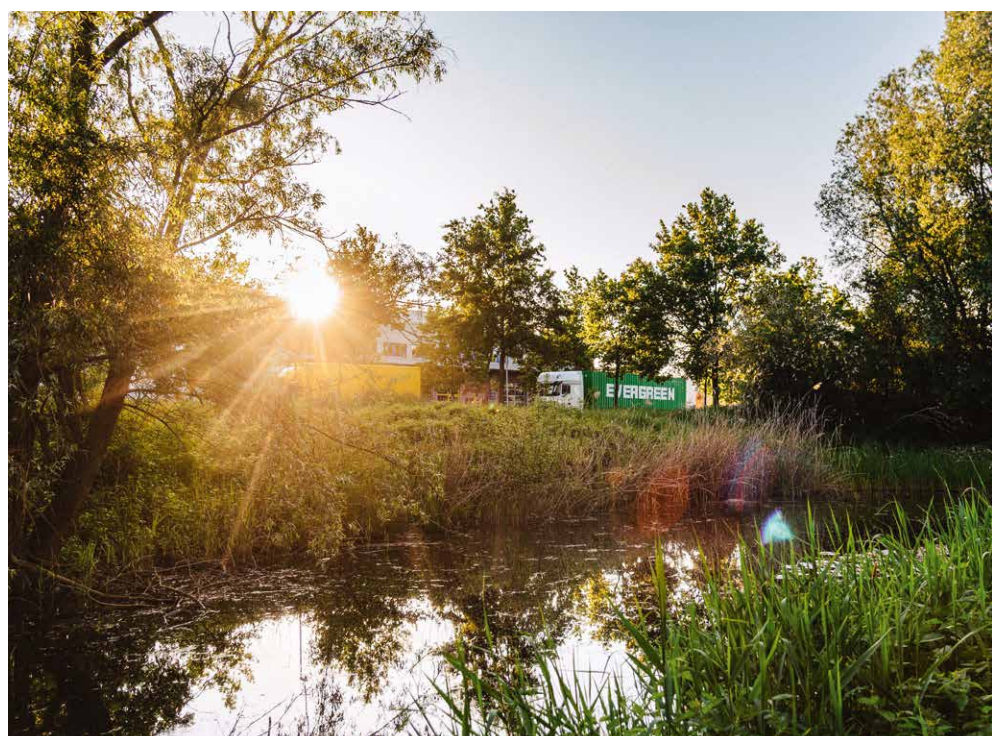
M 11: Vollausgestattete zentrale LKW-Stellplätze

Um den ruhenden Verkehr im Schwerlastbereich so zu organisieren, dass möglichst geringe Belastungen für das Umfeld und gute Arbeitsbedingungen für die Fahrenden entstehen, wurde das Angebot an zentralen LKW-Stellplätzen im GHB bereits quantitativ und qualitativ erweitert. Für die Ausbaustufen wird dieser Weg fortgesetzt. Um die Nutzungsakzeptanz von zentralen Stellplatzanlagen zu erhöhen, werden die Stellplätze mit einem attraktiven Umfeld verbunden. Dies soll aus Aufenthaltsflächen, nahegelegenen Dienstleistungsangeboten, Energiesäulen (bspw. für Kühlaggregate) sowie notwendigen Versorgungsinfrastrukturen wie Sanitäreinrichtungen bestehen.

Grundsätzlich ist es wichtig, dass ergänzend hierzu auch die ansässigen Unternehmen ihre Logistik bestmöglich organisieren. Hierauf wird bereits in der Entwicklung der Ausbaustufen geachtet. Unterstützung können die Unternehmen über die vorgesehene Einführung eines Gebietsmanagements (M 36) bekommen.

M 12: Anbindung an den schienen gebundenen Güterverkehr

Der GHB ist in der 1. Baustufe bereits mit dem Industriestammgleis Hemelingen verknüpft. Ferner verlaufen zwei Gleistrassen der DB in unterschiedliche Richtungen. Die Voraussetzungen für die Anbindung interessierter Unternehmen an den schienen gebundenen Güterverkehr sind damit grundsätzlich vorhanden. Einzelne Bestandsunternehmen haben bereits einen Gleisanschluss. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, Nachfrage sowie organisatorischer Hemmnisse war die Nachfrage nach Gleisanschlüssen im GHB zuletzt gering. In der Entwicklung der Ausbaustufen



wird die technische Möglichkeit, im Bedarfsfall Gleisanschlüsse zu ermöglichen, geprüft. Für die Bestandsgebiete wird geprüft, ob sich weitere Unternehmen anschließen lassen. Hierbei werden Förderangebote des Bundesverkehrsministeriums für neue Gleisanschlüsse berücksichtigt.

M 13: Optimierung der Logistik

Bereits heute gibt es im GHB erfolgreiche Ansätze einer optimierten Warenlogistik. So werden die Komponenten und Einzelteile der Zulieferkette von Daimler in einem Logistikzentrum organisiert und damit die Warenströme gebündelt und koordiniert. Diesem Beispiel folgend, soll auch in der Ausbaustufe mit den Unternehmen geprüft werden, inwiefern Lieferketten durch die Errichtung von Pooling-Lösungen effizienter und nachhaltiger organisiert werden können. Das Gebietsmanagement (M 36) wird hierbei unterstützen, indem Betriebe miteinander vernetzt und in der Umsetzung unterstützt werden.

+ MOBILITÄTSMANAGEMENT UND ZENTRALES CARSHARING-ANGEBOT ALS SERVICELEISTUNG

Carsharing wird in großem Umfang auch für berufliche Fahrten genutzt. Die bremischen Wirtschaftsstandorte sind im Hinblick auf Carsharing jedoch bisher kaum durch Stationen angebunden. Dies soll sich in Zukunft auch im GHB ändern. Denn in der mittel- bis langfristigen Betrachtung kann Carsharing für die Unternehmen zu einem Mehrwert führen, indem es eine Reduzierung der eigenen (Leasing-) Fahrzeuge ermöglicht, wodurch Kosten und Betreuungsaufwand gesenkt werden können. Um die Nutzungsbereitschaft zu erhöhen, soll das Angebot über das Gebietsmanagement (M 36) an die Unternehmen getragen werden.

Ergänzt werden soll das Mobilitätsmanagement durch folgende Maßnahmen:

M 14: Zentrales Carsharing-Angebot als Serviceleistung

Es wird versucht, per Ausschreibung ein zentrales Carsharing-Angebot (Fuhrparkangebot) als Service-Leistung im GHB bereitzustellen. Ziel ist eine vollelektrische Fahrzeugflotte, die mit lokalem, erneuerbarem Strom versorgt wird (siehe M 10 und M 20). Über geeignete Informationsangebote sollen potenzielle Nutzer:innen an die Carsharing-Angebote herangeführt und ggf. „Berührungsängste“ (insbesondere mit der E-Mobilität) beseitigt werden. Außerdem sollen Lösungen gefunden werden, etwa durch Beratungsangebote, initiiert durch das Gebietsmanagement, um betriebliche Flotten in Carsharing für die Mitarbeitenden zu überführen. Ziel ist es, Fahrzeuge den Mitarbeitenden auch außerhalb der Geschäftszeiten rechtssicher zur Nutzung zur Verfügung zu stellen.

M 15: Informations- und Beratungsangebote sowie Unternehmensnetzwerke

Insgesamt existieren vielfältige Potenziale zur Reduzierung von Verkehr, Kosten und CO₂-Emissionen. Um diese Potenziale auszuschöpfen, ist es notwendig, individuelle Bestandsanalysen vorzunehmen und Maßnahmenpakete zu erarbeiten. Themen sind beispielsweise die Organisation und das Angebot von Stellplätzen, die Bündelung von Verkehr durch Verteilzentren, ein (digitales) Laderampenmanagement, zentrale Energiesäulen (beispielsweise für Kühlaggregate), die Einbindung von Lastenrädern sowie regenerative Antriebsformen (elektrisch oder Wasserstoff). Daneben spielen auch Veränderungen im Mobilitätsverhalten eine Rolle. Um Unternehmen für mögliche Maßnahmen

zu sensibilisieren und die Akzeptanz für Veränderungen zu erhöhen, sind Informations- und Beratungsangebote sowie Unternehmensnetzwerke der zentrale Hebel. Für den GHB werden passgenaue Einstiegsangebote durch das Gebietsmanagement (siehe M 36) initiiert.

M 16: Mobilitäts-App

Wie zuvor beschrieben, verändert sich das Mobilitätsverhalten grundlegend. Unterschiedliche Mobilitätsformen werden in Zukunft stärker miteinander verknüpft als dies bereits heute der Fall ist. In Bremen gibt es hierzu Überlegungen, die verschiedenen Mobilitätsformen auch digital besser miteinander zu verknüpfen oder dazu beizutragen, dass sich Fahrgemeinschaften bilden können, die zu einer Reduzierung der PKW-Fahrten führen. Entsprechende Vorhaben des Verkehrsressorts zur Stärkung nachhaltiger Mobilität in Verkehrsgebieten, werden das Wirtschaftsressort und die WFB ausdrücklich unterstützen und bei Bedarf fachlich begleiten.

2 ENERGIEEFFIZIENZ UND REGENERATIVE ENERGIEVERSORGUNG

Bremen will eine Vorreiterrolle beim Klimaschutz einnehmen. Neue Wirtschaftsstandorte sollen klimafreundlich und möglichst vollständig erneuerbar gestaltet werden. Hierbei sollen vorrangig lokal vorhandene Energiepotenziale genutzt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind neben dem Mobilitätsbereich die Bereiche Energieeffizienz und die Energieversorgung die wesentlichen Stellschrauben.

Dementsprechend müssen in den in Planung befindlichen Ausbaustufen des Gewerbe Parks Hansalinie die Energiebedarfe von Beginn an weitgehend optimiert und verbleibende Bedarfe vollständig aus regenerativen Quellen gedeckt werden.

Hierfür notwendige Infrastrukturen werden, soweit dies sinnvoll ist, zentral von Seiten der Stadt geplant und umgesetzt oder in Betreibermodellen organisiert. Festsetzungen, welche die anzusiedelnden Unternehmen zu Maßnahmen der Gebäudeeffizienz und des Einsatzes von Solaranlagen motivieren und ggf. verpflichten, werden im Bebauungsplan und ggf. in der Flächenvermarktung formuliert. Zur konkreten Ausgestaltung und Vorgehensweise findet eine juristische Prüfung statt.

Darüber hinaus wird es im Hinblick auf weitere Effizienzmaßnahmen maßgeblich auf die Eigeninitiative der Unternehmen ankommen. Hierbei werden sie mit Informations- und Beratungskampagnen, Gutachten sowie Förderangeboten aktiv angesprochen und zielgerichtet unterstützt. Grundsätzlich geht es darum, den Unternehmen die Herausforderungen einer Energiewirtschaft im Wandel, aber auch die individuellen Handlungsspielräume und Mehrwerte zu verdeutlichen. Letztere liegen beispielsweise in der Reduzierung der eigenen Energiekosten sowie in der Innen- und Außenwahrnehmung durch Beschäftigte, Kundschaft und der Öffentlichkeit.



ENERGIEEFFIZIENZ IM UNTERNEHMEN

Für den GHB wird ein Informations- und Beratungsangebot für diesen Themenbereich aufgebaut. Das Angebot entsteht in Kooperation zwischen der WFB und der Klimaschutzagentur Energiekonsens und wird über das Gebietsmanagement koordiniert (M 36). Dadurch sollen Einsparpotenziale identifiziert und die Betriebe auf dem Weg zum nachhaltigen Unternehmen unterstützt werden. Das Angebot richtet sich sowohl an bestehende Betriebe als auch an Neuansiedlungen. Ziel ist es, alle ansässigen Unternehmen und Neugründungen proaktiv anzusprechen. Unternehmen, die ihre Bemühungen durch eine Zertifizierung labeln wollen (beispielsweise DGNB oder LEED), werden auch darin durch das Gebietsmanagement unterstützt. Zertifizierungen haben auch im Hinblick auf das Standortmarketing positive Effekte.

Konkret ergeben sich folgende Maßnahmen:

M 17: Informations- und Beratungsangebote

Um die Energieeffizienz in den Unternehmen zu steigern, werden Informations- und Beratungsangebote bereitgestellt, die sich an die Betriebe richten.

Zu den Angeboten zählen Energieberatungen, die sich an den erfolgreichen „Energievisiten“ der Klimaschutzagentur Energiekonsens orientieren. Im Rahmen der Visiten werden alle relevanten und energieintensiven Bereiche eines Unternehmens analysiert und Einsparmaßnahmen benannt. Im Sinne einer idealen Zielgruppenansprache werden die Angebote auf den GHB zugeschnitten.



Ebenfalls sollen Unternehmen unterstützt werden, die ihre Bemühungen durch eine Zertifizierung kennzeichnen wollen (beispielsweise DGNB oder LEED). Ein weiterer entscheidender Aspekt ist es, Unternehmen über die vielfältigen Fördermöglichkeiten durch den Bund und das Land Bremen zu informieren, um so die Umsetzung zu unterstützen.

M 18: Effizienztable

Bestimmte Potenziale lassen sich nur über Unternehmensgrenzen hinweg richtig nutzen. So kann beispielsweise vorhandene Abwärme manchmal erst durch die Kooperation angrenzender Betriebe ausgeschöpft werden. Ähnliches kann für bestimmte Mobilitätslösungen oder die Energieversorgung gelten und so die Zusammenarbeit lohnend für alle Beteiligten machen. Um Gelegenheiten hierfür zu entdecken, eignen sich sogenannte Effizienztable, die bereits heute durch Energiekonsens für verschiedene Wirtschaftsstandorte angeboten werden. Zu verstehen sind darunter Kooperationsplattformen für Unternehmen, die durch Zusammenarbeit oder das Teilen von Erfahrungen Energieeinsparungen erreichen wollen. Unter fachkundiger Beratung erfassen teilnehmende Unternehmen

ihre Effizienzpotenziale. Coaching, Monitoring und ein regelmäßiger Austausch unterstützen sie während der Projektlaufzeit bei der Umsetzung von Energiesparmaßnahmen.

Effizienztable werden bereits von vielen Unternehmen in Bremen besucht und sind beliebt. Für die Unternehmen im GHB werden zukünftig exklusive Effizienztable eingerichtet. Der GHB hat den Vorteil, dass zwar nicht ausschließlich, aber in signifikantem Umfang Unternehmen ansässig sind, die aus dem Bereich Automotive kommen und zu einem Cluster (vertikale und horizontale Dimension) gehören, welches sich rund um Mercedes-Benz angesiedelt hat. Für unternehmensübergreifende Synergien sind damit gute Startvoraussetzungen gegeben.

REGENERATIVE ENERGIEVERSORGUNG

Ziel ist es, vorrangig lokal vorhandene Energiepotenziale im GHB zu nutzen und eine möglichst weitgehende Energieversorgung mit erneuerbaren Energien zu erreichen. Hierbei müssen die Wirtschaftlichkeit und eine Flexibilität gegenüber den Bedarfen der

Unternehmen berücksichtigt werden, wenn dieses Ziel auf Akzeptanz stoßen soll.

Konkret ergeben sich folgende Maßnahmen:

M 19: Konzept für die Energieversorgungsstruktur

Um eine klimafreundliche, innovative und flexible Energieversorgungsstruktur zu erreichen, wird für den GHB ein Energiekonzept erarbeitet, das klare Maßnahmen benennt, eine langfristige Versorgungsperspektive für die Unternehmen gewährleistet und den Standort zukunftsweisend aufstellt. Die Herausforderungen sind dabei nicht nur technischer Natur, sondern betreffen auch planerische, organisatorische und rechtliche Fragestellungen sowie den gesetzlichen und regulatorischen Rahmen. Während der Fokus auf den in Planung befindlichen Ausbaustufen liegt, sollen in der Verknüpfung auch die Bestandsbereiche mitbetrachtet werden.

M 20: Solar Cities

Bremen hat das Landesprogramm „Solar Cities Bremen und Bremerhaven“ auf den Weg gebracht. Auf allen geeigneten Neubauten in beiden Städten wird damit die Nutzung von Solarenergie zur Pflicht. Das Ziel ist, mindestens 50 Prozent aller geeigneten Dachflächen mit Solaranlagen auszustatten. Perspektivisch soll dies auch für Bestandsgebäude gelten, wenn Dächer vollständig erneuert werden und Bau sowie Betrieb der Anlagen wirtschaftlich zumutbar sind.

Hieran werden auch die Ausbaustufen des GHB ausgerichtet und entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen. Dementsprechend gilt: Dachflächen müssen zu mindestens 50 Prozent mit Photovoltaikanlagen versehen werden. Alle übrigen Dachflächen, die nicht durch sonstige not-



wendige technische Anlagen (beispielsweise Lichtkuppeln, Lüftungen) belegt werden, müssen vollständig begründet werden, (siehe M 31), soweit dies wirtschaftlich möglich ist.

Nicht jedes Unternehmen im GHB wird sich in der Lage sehen, diese Auflagen uneingeschränkt aus eigener Kraft zu erfüllen. Dabei könnte insbesondere der Ansatz, über Solaranlagen einen Großteil des eigenen Energiebedarfes abdecken und damit einen erheblichen Beitrag zur ökologischen und ökonomischen Weiterentwicklung der Unternehmen darstellen, ein wesentlicher Anreiz sein. Daher möchte die WFB ein umfassendes Unterstützungsangebot etablieren, um diese Potenziale zu heben. Dieses Angebot umfasst die Begleitung, Beratung und Förderung hinsichtlich der gesamten Prozesskette (Projektidee, Anschaffung, Finanzierung und Förderangebote, Aufbau, Betrieb). Für diesen ganzheitlichen Ansatz bedarf es starker Partner:innen, welche zu einem zu etablierenden Netzwerk rund um die Solarwirtschaft gehören sollten. Zu prüfen wären ebenfalls alternative und ergänzende Versorgungs- und Betreiberstrukturen. Außerdem könnten Pilotprojekte mit einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Wirtschaft die Akzeptanz und Wirkung der Solarenergie in Bremen

entsprechend befördern. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob eine gewinnbringende Kombination von Solardächern und Gründächern umzusetzen ist.

M 21: Windenergie

Im GHB sind Windenergieanlagen als Zwischennutzung auf Flächen entstanden und inzwischen für die vereinbarte 20-jährige Vertragslaufzeit genutzt worden, die nun für die Entwicklung der nächsten Bauabschnitte in den Fokus rücken. Bremen verfolgt klima- und energiepolitisch das Ziel, die Stromerzeugung mit Wind- und Solaranlagen deutlich auszubauen und das Windpotenzial dabei möglichst rasch auszuschöpfen. Daher sollen Windenergieanlagen auch nach Abschluss der vereinbarten 20-jährigen Vertragslaufzeit weiter betrieben werden, so lange dies konfliktfrei möglich ist. Die WFB hat bereits entsprechende Vertragsvereinbarungen getroffen.

Zudem besteht die Zielsetzung, die Entwicklung der nächsten Bauabschnitte des GHB mit der Weiterentwicklung des Windenergiestandortes zu verknüpfen. Die lokal erzeugte Energie soll dabei möglichst auch im GHB selbst genutzt werden. In direkter Nachbarschaft von gewerblichen Nutzer:innen und Windenergieanlagen sind dabei mögliche Nutzungskon-

flikte (Eisabwurf, Trümmerbruch und Schattenwurf, Lärm, Artenschutz und Vermarktungsinteressen etc.) transparent aufzuzeigen und zu beheben.

Der Zielkonflikt zwischen Windenergieanlagen und belastungsfreien Grundstücken lässt sich dabei nur durch Kompromisse aller Beteiligten lösen. Um einen solchen Interessensausgleich herbeizuführen, ist ein standortbezogenes Umsetzungskonzept erforderlich, das Möglichkeiten identifiziert, um Windenergieanlagen in und im Umfeld der Gewerbeflächen zu betreiben. Im Fokus stehen dabei

technische Lösungsansätze, Handlungsspielräume im Rahmen der Planungen sowie strategische und politische Weichenstellungen im Genehmigungsrecht und in der Vermarktungspraxis. Die bisherigen Erfahrungen mit Windenergieanlagen machen deutlich, dass aufgrund der Umweltwirkungen dieser mittlerweile sehr großen Anlagen eine unmittelbare Errichtung innerhalb der Gewerbestandorte kaum möglich ist. Spielräume ergeben sich demgegenüber bei kleineren technischen, in das gewerbliche Vorhaben integrierte Anlagen (oftmals Kleinwindanlagen),

die zu keinen Einschränkungen für die benachbarten Grundstücke führen. Der geplante intensive Ausbau der Photovoltaik wird zudem die Energieleistung dieser Standorte kompensieren.



3 NATURFLÄCHEN FÜR BIODIVERSITÄT UND KLIMARESILIENZ

Der GHB ist bereits heute auffallend grün. Auch für die in Planung befindlichen Ausbaustufen werden hochwertige ökologische Ausgleichsflächen naturschutzrechtlich gefordert und dementsprechend umgesetzt. Bislang intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen werden extensiviert, neue Grünräume mit großen Wasserflächen werden geschaffen und mit der freien Landschaft vernetzt.



Dabei gilt es, die vorhandene Natur zu erhalten und aufzuwerten, soweit dies mit der Entwicklung des Wirtschaftsstandorts in Einklang zu bringen ist. Ergänzend werden neue Grün- und Wasserflächen geschaffen, die in hoher Qualität für die Pflanzen- und Tierwelt hergerichtet werden. Außerdem wird das Niederschlagswasser direkt vor Ort genutzt und dient beispielsweise zur Bewässerung in Dürreperioden. Weitere Maßnahmen, die sich direkt auf die gewerblich genutzten Bereiche beziehen, wie etwa Gründächer, werden im Kapitel „Städtebauliche Strukturen“ beschrieben.

Um dem hohen Anspruch an die Biodiversität und Klimaresilienz gerecht zu werden, wird in der weiteren Planung sowie in der Umsetzung die Zusammenarbeit mit den Bremer Umwelt- und Naturschutzverbänden gesucht.



ERHALT UND ENTWICKLUNG VON GRÜN- UND WASSERFLÄCHEN

Bei der Neuerschließung von Wirtschaftsstandorten gilt es, die vorhandenen Naturräume aufzuwerten beziehungsweise neue Naturflächen zu entwickeln, soweit dies mit der gewerblichen Entwicklung in Einklang zu bringen ist.

Konkret ergeben sich für den GHB folgende Maßnahmen:

M 22: Städtebauliche Integration der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Gewerbegebietentwicklung

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Hansalinie werden maßgeblich so umgesetzt, dass sie als qualitativer Baustein direkt vor Ort in die Gebietsentwicklung integriert werden. Sie dienen damit auch der Naherholung und werden die bereits bestehenden ökologischen Funktionen weiter stärken. Auf diese Weise entsteht ein attraktiver Wirtschaftsstandort „direkt im Grünen“.

M 23: Umgang mit den Waldflächen

Auf den Planflächen der Ausbaustufen befinden sich zwei jüngere Waldflächen von insgesamt 6 Hektar. Im Zusammenhang mit der Planung der 3. Baustufe wurde intensiv geprüft, inwiefern dieser Wald nachhaltig und ökologisch sinnvoll erhalten werden kann. Bei einem Erhalt dieses überwiegend jungen Waldbestandes würden zwei im Hinblick auf die vorgesehene Flächenerhöhung um 1,5 bis 2 Meter tiefer liegende, vollständig von gewerblichen Nutzungen umgebenden „Waldinseln“

ohne eine Biotopverbundfunktion entstehen. Auch wären die Voraussetzungen für die qualitative Weiterentwicklung des Waldbestandes infolge der im Umfeld erfolgenden Flächenaufhöhung und einer hiermit voraussichtlich im Zusammenhang stehender Vernässung der Böden infrage gestellt. Ferner wären Einbußen bei der angestrebten flächeneffizienten Erschließung der gewerblichen Entwicklungsflächen zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund wurden gemeinsam mit dem Umweltressort entschieden, stattdessen zwei zusammen 6 Hektar große (1,4 Hektar plus 4,6), neu herzustellende Waldflächen in der Grünzone zwischen den Baustufen 2 und 3 vorzusehen, die mit der bereits im Zuge der Entwicklung der 2. Baustufe hergestellten Waldfläche und der freien Landschaft einen Verbund bilden und damit nachhaltig höherwertige ökologische und klimaschützende Effekte erzielen können.

M 24: Grünzüge mit ortsspezifischer und insektenfreundlicher Vegetation

In den Ausbaustufen des GHB werden, wie bereits in den vorherigen Bauabschnitten, Grünzüge mit ortsspezifischer und insektenfreundlicher Vegetation geschaffen.

M 25: Wärmeinseln aufbrechen

Die Plangebiete der weiteren Baustufen liegen auf Grün- und Freiflächen, die eine signifikante Bedeutung für das Kaltluftvolumen haben, das in Richtung der nördlich gelegenen Wohngebiete strömt. Durch die geplante Bebauung ist dort eine Zunahme der Temperaturwerte zu erwarten. Diese Effekte sollen durch die Maßnahmen in diesem Papier verringert werden.

Die zuvor genannten Grünzüge sorgen zusammen mit Flächen außerhalb des Gebiets für ein Aufbrechen von Wärmeinseln und optimieren das Durch-



strömen mit Kaltluft. Es wird versucht, dies durch die Ausrichtung und Anordnung der Neubauten hauptsächlich in Strömungsrichtung zu unterstützen. Grundlage hierfür ist die von GEO-NET erstellte „Klimaökologische Expertise zum GHB“ (August 2020): „Auf eine abriegelnde Bebauung sollte am Rand der Gewerbeflächen verzichtet werden. Es wird empfohlen, die Gebäude so auszurichten, dass sie dem heranströmenden Kaltluftvolumen ein möglichst kleines Hindernis bieten und eine Durchströmung gewährleisten.“

M 26: Wasserflächen

Im Zuge der notwendigen Sandentnahme werden Wasserflächen geschaffen und in hoher Qualität für die Pflanzen- und Tierwelt hergerichtet.



REGENWASSER- BEWIRTSCHAFTUNG

Aufgrund des Klimawandels werden Extremwetterereignisse wie Hitze- und Dürreperioden auf der einen Seite und Starkregen auf der anderen Seite zunehmen. Daher steigt die Notwendigkeit, kluge Lösungen im Umgang mit Regenwasser und zur Bewässerung von Naturflächen zu finden. Hierbei sind im Trennsystem dezentrale Maßnahmen zur Rückhaltung von Schadstoffen und Mikroplastik (z. B. Reifenabrieb) vorgesehen.

Konkret ergeben sich folgende Maßnahmen:

M 27: Natürlich gestaltete

Wassergräben

Die vorhandenen Baustufen des Gewerbeparks Hansalinie sind von natürlich gestalteten Wassergräben umgeben. Die Wassergräben und das Entwässerungssystem sind so angelegt, dass überschüssiges und unbelastetes Niederschlagswasser von den Dach-, Verkehrs- und Betriebsflächen



hierhin abgeleitet wird. Durch eine gedrosselte Ableitung wird so die städtische Kanalisation entlastet. Dieses Prinzip wird für die Ausbaustufen fortgeführt.

Ergänzend wird das System so weiterentwickelt, dass es zur Bewässerung der Umgebung genutzt werden kann, etwa zur Überbrückung von Dürreperioden.

M 28: Regenwasserversickerung

Zusätzlich zu den Wassergräben werden weitere Möglichkeiten geprüft und implementiert, um möglichst viel Wasser direkt vor Ort versickern zu lassen und zur Bewässerung zu nutzen. Siehe hierzu auch die nachfolgenden Maßnahmen „Minderung der Oberflächenversiegelung“ (M 29) sowie „Dachbegrünung“ (M 31) im Kapitel „Städtebauliche Strukturen“.

4 ABWASSER, ABFALL- UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die zur Verfügung stehenden Ressourcen sind endlich. Es gilt, einer drohenden Verknappung entgegenzuwirken. Hier wurden in den vergangenen Jahren bereits viele Schritte in Deutschland und im Speziellen auch in Bremen unternommen.

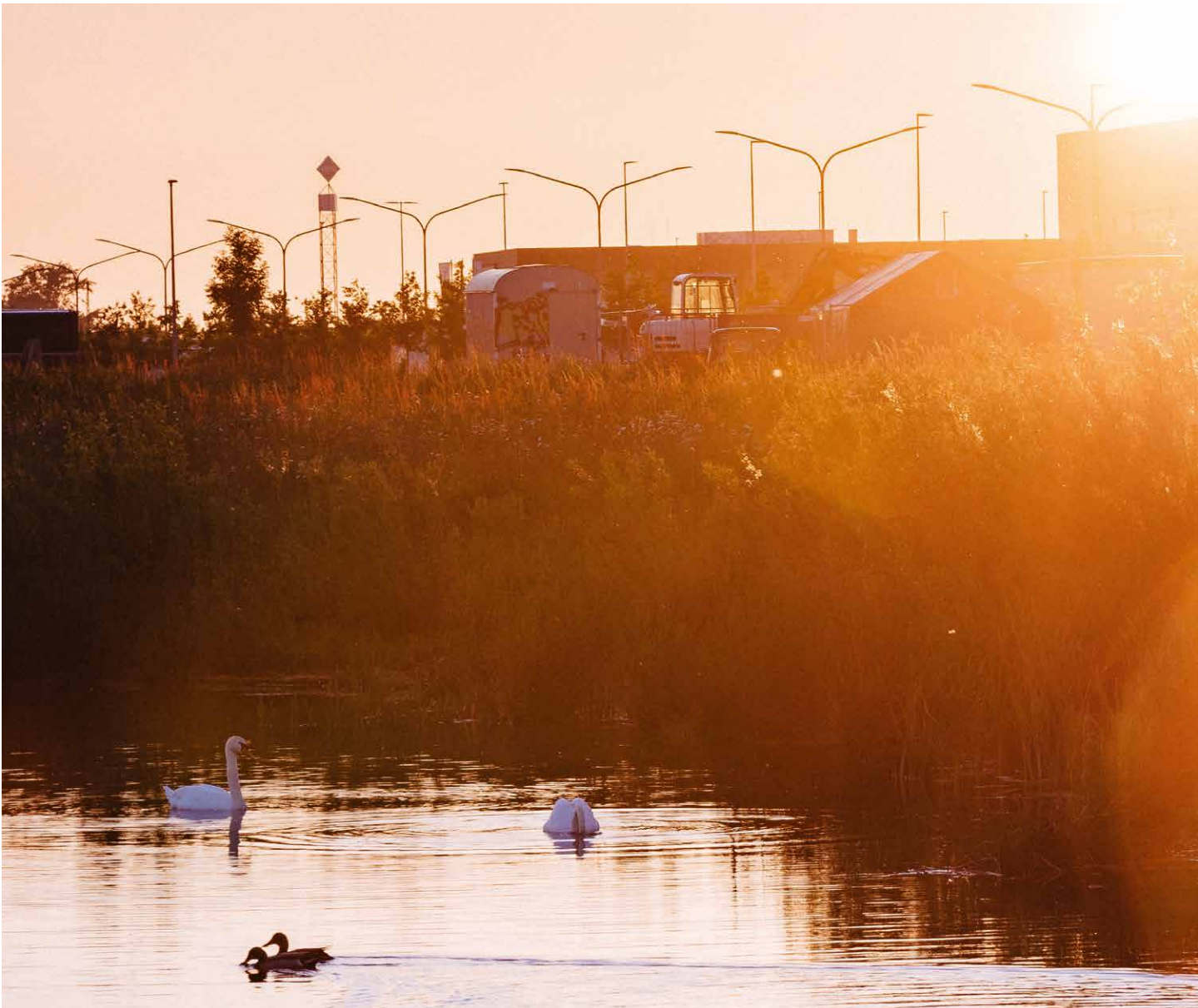
Beispiele hierfür gibt es auch im Wirtschaftssektor, Bremen will hierauf aufbauen, die Bemühungen intensivieren und die in Bremens Wirtschaft vorhandenen Expertisen hierbei weiterhin intensiv einbeziehen. Richtschnur ist die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Darin wird betont, dass die Wertschöpfungsmuster, die dem Wirtschaften zu Grunde liegen, nachhaltiger werden müssen. Aspekte, die noch stärker in den Fokus rücken sollen, sind Ressourceneffizienz, Kreislaufwirtschaft, „graue Energie“, die Verwendung nachwachsender Rohstoffe (z. B. Holzbau) nachhaltige Lieferketten sowie die Vermeidung und die verantwortungsvolle Entsorgung von Abfällen. Ziel ist es, die Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten.

In dem Zusammenhang rückt auch der Bereich Abwasser in den Fokus. Hier geht es beispielsweise um Lösungen zur Vermeidung von Abwasser oder auch der Wärmerückgewinnung aus Abwasser. Vor diesem Hintergrund wird gemeinsam mit den Fachleuten der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau ein Konzept erarbeitet, dass sich mit nachhaltigen und zukunftsweisenden Lösungen im Hinblick auf die Themen Abwasser, Abfall und Kreislaufwirtschaft in den Bremer Wirtschaftsstandorten beschäftigt. Mit dem Konzept sollen die Ausgangslagen analysiert, Zielvorstellungen formuliert und konkrete Maßnahmen ausgestaltet werden. Die Ergebnisse des Konzepts werden, soweit dies möglich ist, auf den GHB angewendet.



5 STÄDTEBAULICHE STRUKTUREN

Grundsätzlich gilt für alle Entwicklungsvorhaben, dass die zur Verfügung stehenden Flächen so effizient wie möglich genutzt werden und sich unterschiedliche Nutzungen und Ansprüche bestmöglich ergänzen sollen. Dies bedeutet, an manchen Stellen auch scheinbare Widersprüche aufzulösen, die sich bei genauerer Betrachtung aber sinnvoll ergänzen können und einen Mehrwert schaffen. So gilt es, bei starker Hitze und gesundheitlich belastenden Situationen das Wohlbefinden, die Gesundheit und die Arbeitsproduktivität der vor Ort Beschäftigten zu sichern.



Deshalb gilt es, innerhalb der Gewerbestrukturen bestimmte Aspekte integriert zu betrachten. Dabei sollen auch faire Beteiligungen der Gewerbetreibenden geprüft werden, wenn diese einen direkten Mehrwert haben. Möglich sind etwa Quartiersgemeinschaften, die Investitions- oder Bewirtschaftungskosten in bestimmten Fällen zwischen Stadt und Privaten aufteilen, oder die Bespielung quartiersbezogener Flächen organisieren.

Konkret ergeben sich folgende Maßnahmen:

M 29: Minderung der Oberflächenversiegelung

In den Ausbaustufen des GHB sollen nur diejenigen Oberflächen versiegelt werden, die auch wirklich versiegelt werden müssen. Alle anderen Flächen sollen möglichst naturnah gestaltet werden. Neben der Versickerung von Regenwasser hat dies auch Vorteile für die nächtliche Kaltluftproduktion und die Biodiversität. Folgende Flächen sollen weitgehend nicht versiegelt sein:

Parkplätze: Parkplätze sollen nach Möglichkeit naturnah, versickerungsfähig und begrünt angelegt werden. Im Rahmen einer Konzeptstudie werden technisch, wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Modelle für PKW- und LKW-Stellplätze entwickelt. Es wird geprüft, auf welche Weise hierzu Regelungen mit den Unternehmen getroffen werden können.

Grundstücke: Nicht genutzte Grundstücksflächen sollen nach Möglichkeit nicht versiegelt werden. Es wird geprüft, auf welche Weise hierzu Regelungen mit den Unternehmen getroffen werden können.

Begrünung von Verkehrsleitelementen und Straßenbegleitgrün: Flächen im Umfeld von Straßen, die nicht direkt verkehrlich genutzt werden, werden begrünt und beschattet, soweit dies mit sicherheitsbedingten Auflagen in Einklang zu bringen ist. Hierbei werden vorrangig Blühflächen mit insektenfreundlicher Vegetation geschaffen.

M 30: Weitere Oberflächengestaltung

Für alle Oberflächen ist es zur Vermeidung von starker Aufheizung von Innenräumen und Gebäudeumfeld wichtig, die Rückstrahlung zu erhöhen. Auf Verkehrs- und Lagerflächen sowie Dächern und Fassaden sollten daher

bei Neu- oder Umbaumaßnahmen helle und glatte Materialien im Sinne der Hitzeanpassung verwendet werden, die eine höhere Albedo besitzen. Es wird geprüft, auf welche Weise hierzu Regelungen mit den Unternehmen getroffen werden können. Grundlage hierfür ist die von GEO-NET erstellte „Klimaökologische Expertise zum GHB“ (August 2020): „Die Anwendung von geeigneten Baumaterialien und hellen Anstrichen kann dazu beitragen, der Aufheizung von versiegelten Oberflächen und Gebäuden am Tage entgegen zu wirken, so dass sie nachts weniger Wärme an ihre Umgebung abgeben. Gleiches gilt für Fassadenbegrünung. Diese wirkt sogar zweifach positiv auf einen Gebäudebestand ein, da einerseits durch die Schattenspende die Wärmeeinstrahlung am Tage reduziert wird und andererseits die Verdunstungskälte des Wassers an Pflanzenbestandteilen einen abkühlenden Effekt auf umgebende Luftmassen hat.“

M31: Dachbegrünung

Dachflächen müssen zu mindestens 50 Prozent mit Photovoltaikanlagen versehen werden (siehe M 20). Alle übrigen Dachflächen, die nicht durch sonstige notwendige technische Anlagen (beispielsweise Lichtkuppeln, Lüftungen) belegt werden, müssen vollständig begrünt werden.

Das weitgehende Anlegen von Gründächern mit mindestens 3 cm durchwurzelbare Schichtdicke soll zur Abkühlung beitragen und die Artenvielfalt im GHB erhöhen. Darüber hinaus fungieren Gründächer als zusätzliche Schutzschicht für den Dachaufbau. Zusammen mit dem Substrat wirkt die Vegetation isolierend und kann damit zur Senkung des Heiz- und Kühlbedarfs beitragen.



Die Pflicht zur Dachbegrünung wird im Bebauungsplan festgesetzt. Sie gilt nicht für Dächer mit einer Dachneigung größer 15 Grad, da diese funktional für die Herstellung von Gründächern nicht geeignet sind.

Die Kombination aus Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen ist möglich und kann verschiedene Synergieeffekte besitzen. So kann zum Beispiel die Begrünung durch Verdunstungskühlung effizienzsteigernd wirken. Daher sollte geprüft werden, ob eine gewinnbringende Kombination von Solardächern und Gründächern umzusetzen ist.

M 32: Umweltfreundliche Außenbeleuchtung

Die Außenbeleuchtung in den Ausbaustufen des GHB wird so geplant und umgesetzt, dass sie möglichst umweltfreundlich ist und Lichtverschmutzung möglichst weitgehend vermieden wird. Davon profitieren insbesondere Insekten. Es wird sichergestellt, dass sicherheitsrelevante Aspekte jederzeit gewährleistet sind. Diese Maßnahme betrifft sowohl den öffentlichen Straßenraum als auch die Privatgrundstücke. Es wird geprüft, auf welche Weise hierzu Regelungen mit den Unternehmen getroffen werden können.

M 33: Aufenthaltsbereiche

Die in Planung befindlichen Ausbaustufen des GHB werden sich durch viele Grün- und Wasserflächen auszeichnen. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, attraktive Aufenthaltsbereiche im Umfeld dieser Flächen zu schaffen. Zielgruppen sind in erster Linie die Beschäftigten der Betriebe, beispielsweise während ihrer Pausenzeiten.

Dabei werden auch Maßnahmen vorgesehen, die Windkomfortprobleme in den Aufenthaltsbereichen berücksichtigen.

Potenzielle Windtrassen der Hauptwindrichtungen sollen durch konstruktive, grüne Elemente unterbrochen werden, um die Exposition gegenüber Wind zu reduzieren.

M 34: Nutzungen stapeln, verdichten und dennoch auflockern

Im Sinne eines effizienten Umgangs mit Flächen werden bei bestimmten Nutzungen und Unternehmenstypen modular veränder- und erweiterbare Gebäudetypen und die Stapelung von Nutzungen angestrebt. Bestimmte Unternehmen benötigen nicht zwingend eigene Grundstücke und haben ggf. auch nur temporär oder eingeschränkt die Bedarfe, um bestimmte Hallen oder Gebäude zu nutzen. In solchen Fällen kann es ökonomisch und ökologisch sinnvoll sein, Nutzungen und Unternehmen auf einem Gelände zusammenzuführen. Die Nutzungseinheiten sollten sich dabei durch eine hohe Flexibilität auszeichnen. Hierfür gibt es bereits erfolgreiche Beispiele, die durch Private entwickelt und umgesetzt wurden.

In der Vermarktung und im Gebietsmanagement wird darauf geachtet, die Funktionen nutzungsorientiert zu bündeln. Daraus resultiert Flächen-

effizienz. Betriebe, die zum Beispiel produktionsbedingt über vergleichbare Prozesse verfügen, werden nach Möglichkeit benachbart angesiedelt, so dass die Schaffung doppelter Infrastrukturen vermieden werden kann.

M 35: Zentrale Infrastrukturen

In einem zentral gelegenen Bereich der Ausbaustufen und in direkter Nähe der Grün- und Wasserflächen wird versucht, bestimmte Ausstattungselemente unterzubringen, die sich direkt an die Beschäftigten richten.

Hierzu zählen:

- > **Gastronomie** (Restaurant, Imbiss, Kantine, Food Trucks)
- > **Nahversorgung**
- > **Sport- und Freizeiteinrichtungen**

Neben der reinen Funktionalität eines Wirtschaftsstandorts erleichtert der GHB so zum Beispiel auch die Vereinbarkeit von Beruf und Alltag und bietet in der Nähe zum Arbeitsplatz Möglichkeiten zur Versorgung vor, während und nach der Arbeit. Positiver Nebeneffekt ist, dass die Angebote in direkter Nähe vom Arbeitsplatz zu einer Reduzierung von Fahrtanlässen bzw. Fahrtstrecken führen.



6 AGILE UMSETZUNGS-STRUKTUREN

Um den GHB nachhaltig und zukunftsweisend aufzustellen, benötigt es mehr als die Summe von Einzelmaßnahmen. Die Einzelmaßnahmen müssen vielmehr integriert betrachtet und aufeinander abgestimmt werden. Hierzu bedarf es klarer und gleichzeitig agiler Projektstrukturen, die den städtischen Handlungsrahmen bestmöglich ausnutzen.

Die wesentliche Herausforderung besteht darin, in einem sehr vielfältigen und komplexen Aufgabenspektrum die vorhandenen Kompetenzen und Kapazitäten sinnvoll und zielgerichtet einzusetzen. Hierfür sollen eine Steuerungsgruppe und eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden. Während die Steuerungsgruppe den Umsetzungsstand der Maßnahmen überwacht, werden die Themen und Maßnahmen in der Arbeitsgruppe konkret bearbeitet. Die Arbeitsgruppe wird hierfür entsprechend den benötigten Zuständigkeiten und Kompetenzen besetzt.

Zur Ergänzung dieser Strukturen werden folgende Bereiche geschaffen bzw. gestärkt:

M 36: Gebietsmanagement

Es wird ein Gebietsmanagement mit folgendem Profil etabliert: Das Gebietsmanagement soll vor Ort themenüber-

greifende Handlungserfordernisse identifizieren, Maßnahmen und Beteiligte koordinieren sowie die Unternehmen betreuen. Damit wird eine ganzheitliche Gebiets- und Prozessbegleitung sichergestellt.

Zu den Aufgaben des Gebietsmanagements gehört insbesondere:

- > **Potenziale des Gewerbeparks Hansalinie** entdecken und weiterentwickeln
- > **Unternehmen im Gebiet** vernetzen
- > **Austausch von Kompetenzen und Stärken** fördern
- > **Informations-, Beratungs- und Förderangebote** koordinieren und bekannt machen
- > **Die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele** überwachen und begleiten
- > **Veranstaltungen** organisieren
- > **Kontakt zur Verwaltung und den Umsetzungseinheiten** herstellen

Das Gebietsmanagement wird bei der WFB angesiedelt.

M 37: Standortmarketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die besonderen Standortvorteile und Entwicklungsziele müssen von Beginn an konsequent, zielgruppengerecht und glaubhaft nach innen und außen kommuniziert und vermarktet werden. Ziel ist ein Imagegewinn und damit Wettbewerbsvorteil für den Standort und für Bremen insgesamt im Hinblick auf Unternehmen, Fachkräfte und Neubürger:innen. Hierfür werden die Strukturen bei der WFB, die für das Standortmarketing Bremens beauftragt ist, entsprechend gestärkt.

IMPRESSUM

Herausgegeben von:

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa
Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen
www.wirtschaft.bremen.de

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
Langenstraße 2-4
28195 Bremen
www.wfb-bremen.de

Konzept / Texte / Gestaltung / Produktion:

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Bildnachweis:

Seite 9: Jens Lehmkuhler
Seite 6, 26/27: Christian Ring
Alle anderen Fotos: Jonas Ginter
Alle Fotos wurden im Gewerbepark Hansalinie fotografiert
und zeigen Impressionen aus dem Gewerbegebiet.

Druck:
Müller Ditzen GmbH

Stand:
09/2021



Die Senatorin für Wirtschaft,
Arbeit und Europa

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓



Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa

Zweite Schlachtpforte 3 | 28195 Bremen | www.wirtschaft.bremen.de

Stand September 2021