

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 08. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Januar 2015) und **Antwort**

Wie ernst nimmt der Senat seine Vorgaben für städtebauliche Verträge in der Heidestraße?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Ist der städtebauliche Vertrag zwischen dem Senat und der CA Immo zur künftigen Gestaltung der Europacity Heidestraße wie angekündigt bis Ende 2014 abgeschlossen worden? Wenn nicht, bis wann ist ein Abschluss geplant? Wann ist der Abschluss des Vertrages mit der Deutschen Bahn geplant? Werden auch Verträge mit weiteren Investoren getroffen an die CA Immo Grundstücke des Areals verkauft (hat)?

Antwort zu 1: Der Vertrag mit der CA Immo wurde am 9.12.2014 geschlossen.

Der Vertrag mit der Deutschen Bahn ist in der Endabstimmung. Der Vertragsabschluss wird für März 2015 angestrebt. Wann der Vertrag letztlich abgeschlossen wird, hängt von der DB ab, da sie den Vertrag möglichst nicht selbst abschließen möchte, sondern der Abschluss durch den Käufer ihrer Flächen erfolgen soll. Ein Verkauf ist erfolgt, steht aber noch unter aufschiebender Bedingung.

Für die Flächen, die die CA Immo an die Stadthafenquartier Süd GmbH und die Groth Gruppe verkauft hat, wurden die vorhabenbezogenen Bebauungspläne (B-Pläne) 1-92VE bzw. 1-93VE aufgestellt. Dazu wurden Durchführungsverträge am 22.12.2014 bzw. am 15.1.2015 geschlossen. Die Verpflichtungen aus dem städtebaulichen Vertrag mit der CA Immo verbleiben im Wesentlichen bei dieser Gesellschaft. Verträge mit weiteren Gesellschaften, an die die CA Immo Flächen verkauft hat, wurden und werden auch voraussichtlich nicht geschlossen, da die vertraglichen Pflichten bei der CA Immo verbleiben.

Frage 2: Welche Grundstücke betrifft der städtebauliche Vertrag mit der CA-Immo, welche der städtebauliche Vertrag mit der Deutschen Bahn? Gibt es Grundstücke im Planungsgebiet, die nicht durch die städtebaulichen Verträge abgedeckt werden? (bitte Karte und genaue Auflistung beilegen)

Antwort zu 2: Die Grundstücke, die die städtebaulichen Verträge mit der CA Immo und der Deutschen Bahn betreffen, sind in der beigegeführten Karte dargestellt.

Nicht durch die städtebaulichen Verträge abgedeckt ist die Fläche des Liegenschaftsfonds Berlin im Norden, die Fläche der Wasserschiffahrtsverwaltung im Nordosten sowie Grundstücke von drei Privateigentümerinnen und Privateigentümern im Südwesten. Diese drei Eigentümerinnen und Eigentümer wollten sich nicht an der Entwicklung der Flächen beteiligen und wurden deshalb auch nicht Vertragspartner im städtebaulichen Rahmenvertrag vom 21.7.2011.

Frage 3: Welche inhaltlichen Regelungen für die B-Pläne 1-62a und 1-62b haben den Abschluss der städtebaulichen Verträge verzögert?

Antwort zu 3: Für den B-Plan 1-62a war insbesondere eine neue schalltechnische Untersuchung wegen des Wegfalls des Schienenbonus erforderlich. Darüber hinaus hat die Deutsche Bahn mitgeteilt, dass sie den städtebaulichen Vertrag nicht selbst unterzeichnen will, sondern dies durch den Käufer erfolgen soll. Die Vertragsunterzeichnung mit einem Käufer ist erfolgt. Wegen aufschiebender Bedingungen wird der Vertrag aber voraussichtlich erst im März 2015 wirksam.

Für den B-Plan 1-62b war ebenfalls eine neue schalltechnische Untersuchung wegen des Wegfalls des Schienenbonus erforderlich.

Frage 4: Inwieweit treffen Informationen zu, dass nur 42 von 2840 geplanten Wohnungen im Quartier Europacity/Heidestraße für eine Miete von 7,50 Euro nettokalt und alle anderen zu marktüblichen Preisen angeboten werden sollen? Werden die mietpreisgebundenen Wohnungen auch mit Belegungsbindungen versehen? Werden für diese Wohnungen Fördermittel aus der sozialen Wohnraumförderung beansprucht? Wenn nein, wieso nicht? Wenn ja in welcher Höhe?

Antwort zu 4: Bis Mitte 2014 gab es in Berlin keine Förderung von Neuvorhaben der Sozialen Wohnraumförderung. Somit konnten mangels Umsetzbarkeit weder zum Zeitpunkt des Abschlusses des städtebaulichen Rahmenvertrages im Jahre 2011 noch in den darauf aufbauenden städtebaulichen Verträgen und den Bebauungsplanentwürfen 1-62a/1-62b Vereinbarungen oder Festsetzungen über Flächen getroffen werden, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten oder die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf bestimmt sind (siehe § 9 Absatz 1 Nr. 7 und Nr. 8 sowie sinngemäß § 11 Absatz 1 Nr. 2 Baugesetzbuch).

Für einen Teilbereich des Stadtquartiers Süd (Gelungsbereich des 1-92VE) konnte jedoch trotz dieser Ausgangslage eine Abstimmung mit dem Eigentümer CA Immo/ Hamburg Team erreicht werden, die auf ca. 2.500 m² für ca. 42 Wohneinheiten eine preisgedämpfte Ausgangsmiete von 7,50 €/m² nettokalt zugunsten von Haushalten, die die Einkommensvoraussetzungen für den Erhalt eines Wohnberechtigungsscheines in Berlin erfüllen, sicherstellt.

Rechtlich wird diese Vereinbarung im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen B-Plan 1-92 VE, der aus dem Bebauungsplanentwurf 1-62b herausgelöst wurde, abgesichert.

Für diese Wohnungen werden keine Fördermittel aus der sozialen Wohnraumförderung beansprucht, da das Ziel der Dämpfung des Mietpreises durch den Durchführungsvertrag gesichert ist.

Frage 5: Gibt oder gab es Überlegungen, den Anteil an mietpreisgebundenem Wohnraum an eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft zu übertragen, so dass die vergleichsweise günstigen Mieten auf Dauer gesichert werden können?

Antwort zu 5: Es gab Überlegungen, den Anteil an mietpreisgebundenem Wohnraum an eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft zu übertragen. Aus planungs- und vergaberechtlichen Gründen war aber eine Direktvergabe an eine städtische Wohnungsbaugesellschaft nicht umsetzbar, unabhängig davon, ob eine städtische oder private Gesellschaft diesen Wohnraum baut oder erwirbt.

Frage 6: Inwieweit lässt sich die geringe Anzahl an miet- und belegungsgebundenen Wohnungen mit dem vom Senat festgelegten Ziel vereinbaren, im Rahmen der kooperativen Baulandentwicklung im Durchschnitt ein Drittel der Wohnungen, mindestens jedoch in den einzelnen Baugebieten 10-33% der Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen zu versehen?

Antwort zu 6: Wie in der Antwort zu Frage 4 bereits dargelegt, wurde der städtebauliche Rahmenvertrag im Jahre 2011, und somit zeitlich weit vor der Veröffentlichung des Berliner Modells zur kooperativen Baulandentwicklung abgeschlossen. Das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung konnte somit keine Anwendung auf die inhaltlich bereits fixierten Vereinbarungen bei der Europacity finden.

Frage 7: Inwieweit treffen Informationen zu, dass insgesamt Plätze für 227 Kitakinder sowie 303 Grundschüler benötigt werden, die CA-Immo jedoch nur die Finanzierung von 164 Kitaplätzen und 219 Grundschulplätzen übernehmen wird? Weshalb wurde hier keine umfassendere Verpflichtung vereinbart?

Antwort zu 7: Es trifft zu, dass für die Europacity insgesamt der rechnerische Bedarf von 227 Kitakindern und 303 Grundschulkindern entsteht. Im städtebaulichen Vertrag mit der CA Immo ist geregelt, dass sie 164 Kitaplätze herstellt und die Herstellung von 219 Grundschulplätzen finanziert. Im städtebaulichen Vertrag mit der Deutschen Bahn (bzw. dem Käufer) wird geregelt, dass sie 63 Kitaplätze herzustellen hat und 84 Grundschulplätze finanzieren wird. Damit ist der rechtlich mögliche Regelungs- und Finanzierungsrahmen vollständig ausgeschöpft.

Frage 8: Inwieweit wurde durch die von der CA-Immo übernommenen Kosten der im Rahmen der kooperativen Bauleitplanung festgelegte Spielraum zwischen Eingangswert und Zielwert auf Grundlage des Baulandwertes ausgeschöpft? Falls nicht, warum nicht?

Antwort zu 8: Im Kontext der Verhandlungen zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 21.7.2011 wurden die städtebaulichen Maßnahmen, die gemäß § 11 Baugesetzbuch (BauGB) vereinbar und den gesamten Umständen nach angemessen sind, untersucht und geregelt. Damit wurden die Verhandlungsspielräume ausgeschöpft. Eine Untersuchung von Eingangswert und Zielwert analog der Angemessenheitsbetrachtung bei dem Modell der kooperativen Baulandentwicklung kommt nicht in Frage, da das Modell 2011 noch nicht existierte.

Frage 9: Wie sollen die Bezirke motiviert werden, das vom Senat ausgearbeitete Berliner Modell zur kooperativen Baulandentwicklung anzuwenden, wenn der Senat in seiner eigenen Zuständigkeit diesen Vorgaben für städtebauliche Verträge nicht nachkommt?

Antwort zu 9: Wie in der Antwort zur Frage 6 beschrieben, findet das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung wegen des bereits geschlossenen Rahmenvertrags keine Anwendung bei der Europacity.

Frage 10: Wie soll das Quartier an die umliegenden Quartiere im Westen angebunden werden, da die ursprünglich geplante Fußgängerbrücke über die Gleise nicht über GRW-Mittel finanziert werden kann?

Antwort zu 10: Wegen fehlender Förderung der Fußgängerbrücke über die Bahngleise ist die fußläufige Verbindung nur über die Wegeverlängerung der Döberitzer Straße nach Westen zur Lehrter-/Seydlitzstraße sowie im Norden über die Perleberger Brücke möglich und damit erheblich schlechter als geplant.

Frage 11: Inwieweit ist die Finanzierung der zweiten Fußgängerbrücke über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal gesichert? Werden die genehmigten GRW-Mittel für den Bau beider Brücken ausreichen? Falls nicht, bitte um Angabe des Grundes und Information inwieweit eine Alternative Finanzierung sichergestellt ist.

Antwort zu 11: Das Teilbudget aus der Förderzusage für 1-2 Brücken über den Schifffahrtskanal in Höhe von 1,86 Mio. € wird voraussichtlich vollständig für die Fuß- und Radfahrerbrücke am Stadtplatz benötigt.

Im April/Mai 2015 wird anhand einer Übersicht über die dann für alle Teilprojektleistungen vorliegenden Kostenberechnungen festgestellt, inwieweit das Gesamtförderbudget in Höhe von 10,351 Mio. € (inkl. 10 % Komplementäranteil der CA Immo) ausgeschöpft wird und ob ggf. finanzieller Spielraum für eine zweite Brücke besteht. Sofern dies nicht der Fall ist, wird ggf. ein neuer Förderantrag für die 2. Brücke gestellt werden.

Berlin, den 02. Februar 2015

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Feb. 2015)

Liegenschaftsfonds Berlin

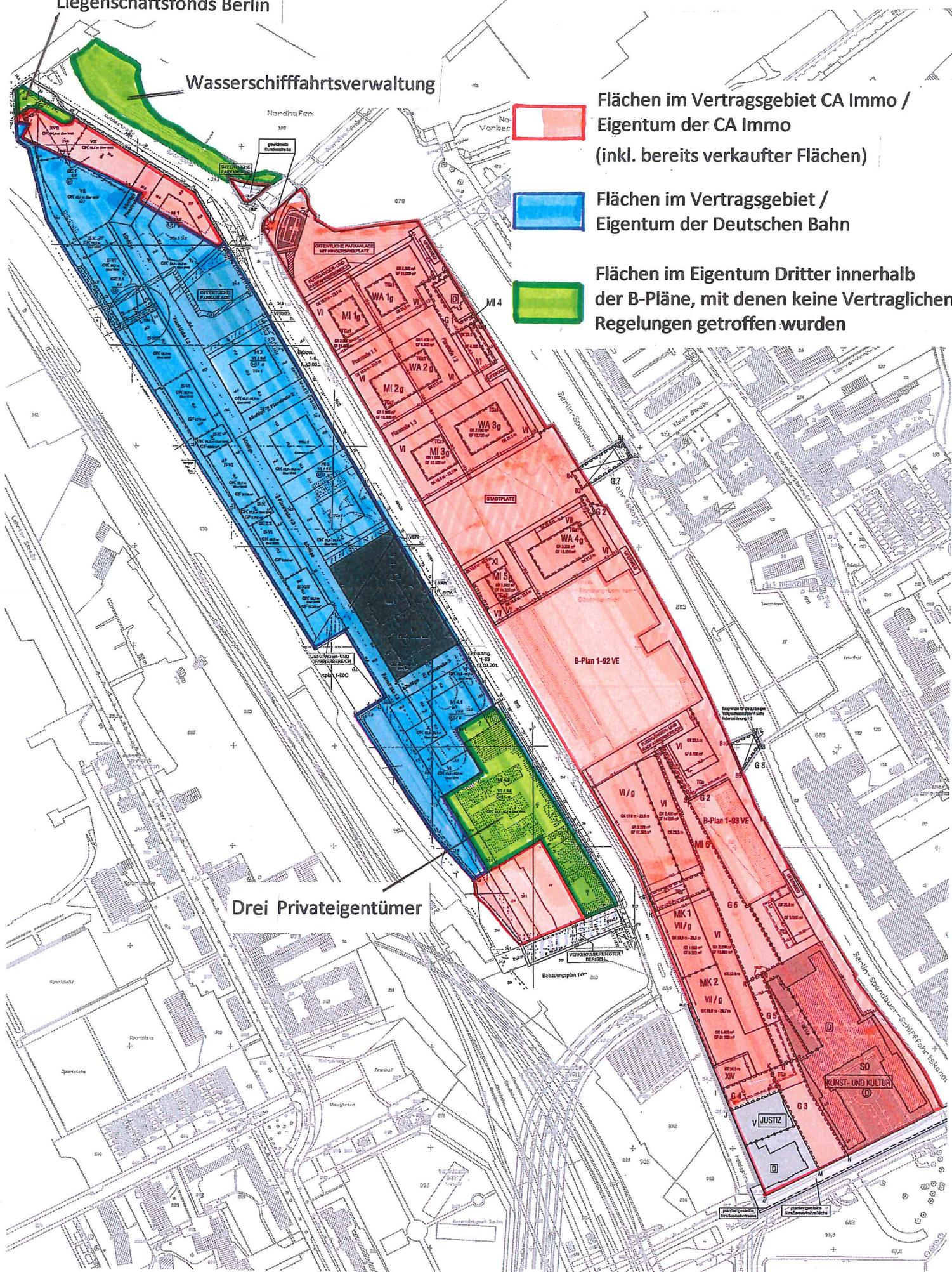
Wasserschiffahrtsverwaltung

Nordhafen

 Flächen im Vertragsgebiet CA Immo /
Eigentum der CA Immo
(inkl. bereits verkaufter Flächen)

 Flächen im Vertragsgebiet /
Eigentum der Deutschen Bahn

 Flächen im Eigentum Dritter innerhalb
der B-Pläne, mit denen keine vertraglichen
Regelungen getroffen wurden



Drei Privateigentümer