

Neufassung

Vorlage für die Sitzung des Senats am 15.09.2020

„Erarbeitung eines Konzeptes zur Anpassung der Kaje-Infrastruktur an den Containerterminals 1 bis 3a in Bremerhaven an die aktuellen / zukünftigen Verkehrsbedarfe“

Sondervermögen Hafен

A. Problem

Bei der fast fünf Kilometer langen Stromkaje in Bremerhaven handelt es sich um eines der weltweit längsten zusammenhängenden Kaje-Bauwerke seiner Art. Ihre Entstehung und Entwicklung ist eng verbunden mit der Einführung des Containers in der Seeschifffahrt und begann mit dem Spatenstich für den ersten Bauabschnitt bereits im Jahr 1968, also vor über fünfzig Jahren. Auf diesen Abschnitt folgten dann über die Jahrzehnte hinweg kontinuierlich insgesamt vier weitere Ausbaustufen. Seit der Inbetriebnahme des Containerterminals 4, dem letzten Ausbauabschnitt im Jahr 2008, bietet die Kaje insgesamt vierzehn Liegeplätze für Großcontainerschiffe und die Terminalfläche erstreckt sich über 3 Mio. m².

Bremerhaven ist der zweitwichtigste deutsche Seehafen, befindet sich im europäischen Vergleich insbesondere beim Containerumschlag jedoch in starkem Wettbewerb mit anderen Häfen. Das Umschlaggeschäft wird aktuell von den Terminalbetreibern Eurogate, MSC Gate und North Sea Terminal (NTB) durchgeführt. Im Jahr 2019 wurden in Bremerhaven insgesamt 4,86 Mio. TEU umgeschlagen, wobei der Exportanteil leicht über dem Importanteil lag.

Wesentlich für die Wettbewerbsfähigkeit der Bremerhavener Containerterminals sind die Möglichkeiten und ihre Grenzen, sich an die in stetiger Veränderung befindlichen Anforderungen der land- und vor allem der wasserseitigen Transportsysteme anpassen zu können. Auf der Wasserseite spielt dabei die Entwicklung der Schiffsgrößen die entscheidende Rolle. Während beim Bau der ersten Kaje-Abschnitte die Fassungsvermögen der Containerschiffe nur einige hundert bis hin zu wenigen tausend Containern betragen, hatte das weltweit größte Containerschiff zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des CT 3a im Jahr 2003 bereits ein Fassungsvermögen von 8.272 TEU, eine Länge von 352 m, eine Breite von 42,8 m und einen Tiefgang von max. 15,0 m (Axel Maersk). Die zuletzt größte Containerschiffsklasse bilden die seit 2019 in Fahrt gekommene MSC Gülsün und deren Schwesterschiffe mit 23.756 TEU, einer Länge von 400 m, einer Breite von 61,5 m und einem max. Tiefgang von 16,5 m. Im Mai 2020 wurde seitens der asiatischen Reederei Hyundai Merchant Marine mit der HMM Algeciras eine erneut etwas größere Schiffsklasse in Fahrt gebracht, so dass ein Ende

dieses Wachstums von Abmessungen und Ladevolumen nicht absehbar ist.

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die in der Koalition vereinbarte Vertiefung der Fahrrinne in der Außenweser mit erheblichen Eingriffen in das empfindliche aquatische Ökosystem der Flussmündung verbunden ist.

Zur effizienten und wettbewerbsgerechten Abfertigung der Containerschiffe sind entsprechende Voraussetzungen zu erfüllen. Das gilt sowohl für die von den privaten Umschlagunternehmen bereitgestellte Suprastruktur, wie die Containerbrücken, als auch für die Kajen und die Liegeplätze, die als Hafeninfrastuktur im Eigentum und in der Zuständigkeit Bremens liegen. Nachdem NTB für seinen Terminalbereich am Containerterminal 4 nach nur zehn Jahren Betrieb bereits damit begonnen hat, die früheren Containerbrücken durch neue, größere, höhere und leistungsfähigere Modelle mit einer für die aktuellen Schiffsbreiten geeigneten Ausladung zu ersetzen, beabsichtigen nun auch die anderen Terminalbetreiber schrittweise den Ersatz von älteren, nicht mehr den aktuellen Schiffsgößen entsprechenden Containerbrücken.

Für die Kajenkonstruktion bringen die zur Abfertigung der größeren Schiffe erforderlichen größeren Containerbrücken zugleich auch deutlich höhere Lasten im Bereich der Einleitungspunkte an den Kranbahnschienen mit sich. Erste statische Untersuchungen haben ergeben, dass die neuen Brücken auf der vorhandenen Kaje in den Abschnitten CT 1 bis 3a nicht bzw. nur mit erheblichen Einschränkungen (Herunterklappen des Auslegers und rückwärtige Verankerung der Brücken bei extremen Windverhältnissen; keine Ladevorgänge mit zwei Containern gleichzeitig) eingesetzt werden können.

Die Schiffsgößenentwicklung stellt zudem auch an die Wassertiefen der Liegeplätze an der Containerkaje (Liegewannen) neue Anforderungen. Diesen kann unter Beibehaltung der derzeitigen, vor mehreren Jahrzehnten unter ganz anderen Voraussetzungen errichteten Kajenkonstruktion nicht mehr entsprochen werden, so dass aufgrund des Baualters und der veränderten und neuen Anforderungen eine Anpassung der Kajen-Infrastruktur an den Containerterminals 1 bis 3a in Bremerhaven zwingend erforderlich ist. Hierfür sind die planerischen Voraussetzungen jetzt zu schaffen. Maßgeblich für diese Untersuchungen ist der aktuell in Planung befindliche Ausbau der Fahrrinne der Außenweser. Ein weiterer Ausbau ist unmöglich, so dass die zukünftige Leistungsfähigkeit der Kajen unmittelbar mit den dann geschaffenen Wassertiefen in der Fahrrinne übereinstimmt.

B. Lösung

Im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen hat bremenports im Jahr 2019 in einem ersten Konzeptpapier grundlegende Ansätze zu einer Anpassung der Containerkaje in den Bereichen von CT 1 bis 3a an die aktuellen und zukünftigen Anforderungen aufgezeigt. Diese bestanden aus einem wasserseitigen Vorbau in Form einer Großpfahlreihe, mit der sich zusätzliche Lasten aus den Containerbrücken und aus einer Vertiefung der Hafensohle aufnehmen lassen. Um den laufenden Betrieb am Terminal möglichst gering zu beeinträchtigen, wird im Konzept empfohlen, eine stufenweise Umsetzung in mehreren Abschnitten von jeweils ca. 500 m Länge vorzunehmen. Erste Kostenannahmen, unter der Annahme eines komplett zu

erneuernden Kajenbereichs mit einer Gesamtlänge von gut 2.400 m, gehen von bis zu 170 Mio. Euro aus.

Zur Konkretisierung der Vorgehensweise schlägt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen nunmehr die Erstellung eines Konzepts vor, das die weiteren Planungen und Handlungsoptionen bewertet und darstellt. Dabei sollen in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Kajen-Konstruktionen der einzelnen Bauabschnitte mehrere Referenzquerschnitte detailliert untersucht werden. Dieses Konzept könnte als ES-Bau im weiteren Sanierungsprozess weiterverwendet werden.

Im Zuge der ES-Bau (auch als Vorentwurf bezeichnet) werden die für die Lösung der Aufgabenstellung denkbaren Varianten erarbeitet und bewertet. Dabei werden bautechnische Aspekte (z.B. unterschiedliche Bauweisen), hafenbetriebliche Aspekte (z.B. Nutzungsmöglichkeiten, zeitgemäße Betriebskonzepte, Landstromversorgung), wirtschaftliche Aspekte (z.B. anzusetzende Nutzungsdauer, einmalige und laufende Kosten sowie Einnahmen der Hafenanlage) aber auch monetär schwerer bewertbare Faktoren (z.B. Umweltauswirkungen, evtl. auch städtebauliche Ansprüche) betrachtet. In diesem Zusammenhang wird als selbstverständlicher Bestandteil der späteren Genehmigungsplanung auch ein wasserrechtliches Verfahren erforderlich werden. Neben den technischen Planungen sind daher eine Kostenschätzung sowie ein Variantenvergleich nebst Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wesentliche Bestandteile einer ES-Bau. Die ES-Bau mündet in der Regel in einer Vorzugsvariante, die den ursprünglich dargestellten Bedarf am besten und wirtschaftlichsten erfüllt.

Zu einem geeigneten frühen Zeitpunkt des Verfahrens wird ein Gutachten beauftragt, in dem die ökonomischen Rahmenbedingungen des Projekts näher untersucht und bewertet werden. Dabei geht es sowohl darum, die absehbaren Entwicklungen der großen Warenströme, in die die Norddeutschen Häfen eingebunden sind, abzuschätzen, als auch die Frage von Kooperation und Wettbewerb zwischen Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven zu bewerten. Dieses Gutachten ist über das Thema der Kajenertüchtigung hinaus ein Beitrag zur Fortschreibung des Bremischen Hafenkonzepts 2025.

Auf der Grundlage der ES-Bau erfolgt im vorliegenden Fall eine weitere Gremienbefassung, in der Beschlüsse zur Umsetzung der weiteren Maßnahme getroffen werden, wobei die Mittelfreigabe des Haushalts- und Finanzausschusses in diesem Stadium nur die Planungsmittel für die nachfolgende EW-Bau und die Genehmigungsplanung umfasst.

In der späteren EW-Bau (auch als Bauentwurf bezeichnet) wird die Vorzugsvariante insbesondere technisch weiter konkretisiert. Auch die Genauigkeit der erforderlichen Finanzmittel wird mit der Erstellung einer Kostenberechnung noch einmal erhöht. Soweit in der EW-Bau keine wesentlichen Planungsänderungen gegenüber der ES-Bau erfolgen und insbesondere die Kostenberechnung nicht oder nur unwesentlich von der Kostenschätzung abweicht, kann anschließend die Freigabe der Baupmittel durch den Haushalts- und Finanzausschuss erfolgen. Andernfalls wird eine erneute Befassung der Entscheidungsgremien auf der Grundlage der neuen Erkenntnisse erforderlich. In einer auf die EW-Bau aufbauenden Genehmigungsplanung werden die Voraussetzungen für

die Einleitung des Genehmigungsverfahrens bei der zuständigen Genehmigungsbehörde geschaffen.

Nach Abschluss des Verfahrens und Erteilung der notwendigen Genehmigungen (bei großen Wasserbaumaßnahmen zumeist eine wasserrechtliche Planfeststellung) können die Bauleistungen des Projektes ausgeschrieben und an den wirtschaftlichsten Bieter des Vergabeverfahrens beauftragt werden. Diesem obliegt schließlich die bauliche Umsetzung der Maßnahme und damit die Realisierung eines wesentlichen Bausteins zur Anpassung und Modernisierung der bremischen Häfen.

Die Kosten für die Erstellung des Konzeptes (ES Bau) werden auf ca. 1,1 Mio.€ geschätzt. Es ist vorgesehen, die Hafenmanagementgesellschaft bremenports mit der Erstellung zu beauftragen.

Im Rahmen dieses Konzeptes werden unter Berücksichtigung moderner Anforderungen, wie der Schaffung von Landstrom-Versorgungseinrichtungen, auch konkrete Fragen hinsichtlich Arbeitsumfang und Vorgehensweise, Kosten, optimaler Zeitpunkt, etc. geklärt werden, die bislang nicht mit hinreichender Genauigkeit beschrieben werden können. Erst auf Grundlage dieser Vorarbeiten kann die weitere fachliche Vorgehensweise beurteilt und den Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden.

C. Alternativen

Wenn die Wettbewerbssituation der Containerterminals gegenüber anderen Häfen der Nordrange sich zukünftig nicht wesentlich verschlechtern soll, ist eine Anpassung der Hafeninfrastuktur an die veränderten Anforderungen der Reedereien und der Terminalbetreiber unumgänglich. Anderenfalls ist mit einer erheblichen Verlagerung von Containerdiensten an andere Hafenstandorte und einer Abwanderung von Terminalbetreibern in Häfen, in denen der Umschlagbetrieb wirtschaftlicher gestaltet werden kann, zu rechnen. Die Einleitung konkreter technischer Planungen ist ein notwendiger Schritt, um darauf basierend dann die entsprechenden Entscheidungen zu treffen. Dies ist ohne eine fundierte Grundlage nicht möglich, so dass zum vorgeschlagenen Vorgehen keine vertretbare Alternative besteht.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Kosten für die Erstellung des Konzeptes / ES-Bau betragen nach Angaben der bremenports 1.100.000 €, die in den Jahren 2020 und 2021 abfließen sollen. Die in diesem Jahr verfügbare Liquidität des Sondervermögens Hafen lässt die Finanzierung zu.

Die Erstellung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des Containerterminals in Bremerhaven durch Anpassung der Stromkaje an die aktuellen / zukünftigen Verkehrsbedarfe ist eine wesentliche Infrastrukturmaßnahme, die keine Genderrelevanz erkennen lässt.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Abstimmung ist mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei eingeleitet.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Beauftragung der bremenports mit der Erstellung eines Konzeptes / ES-Bau zur Weiterentwicklung des Containerterminals in Bremerhaven durch Anpassung der Stromkaje an die aktuellen / zukünftigen Verkehrsbedarfe und der Bereitstellung der dafür erforderlichen Mittel in Höhe von 1.100.000 € zu.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen über den Senator für Finanzen die haushaltsrechtliche Absicherung der Kosten für die Erstellung der ES-Bau durch Beschluss des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.