

**Tischvorlage für die Sitzung des Senats am 18.08.2026
Verbindungskanal Alter / Neuer Hafen Bremerhaven
Finanzierung aus Mitteln des LuKIFG**

A. Problem

Gemäß Artikel 143h Absatz 2 Satz 1 GG überlässt der Bund den Ländern einen Betrag von insgesamt 100 Mrd. Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität zur Finanzierung von Sachinvestitionen in deren Infrastruktur. Die Freie Hansestadt Bremen erhält davon wie im Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG) festgelegt einen Betrag in Höhe von insgesamt 940,85 Mio. Euro. Mit diesen Mitteln sollen bestehende Defizite im Bereich der öffentlichen Infrastruktur abgebaut werden, die in die Aufgabenzuständigkeit des Landes Bremen sowie seiner beiden Stadtgemeinden fallen.

Im Rahmen des Investitionssfortprogramms haben der Bremer Senat bzw. die Bremische Bürgerschaft die Finanzierung von 141 Maßnahmen des Landes sowie der Stadtgemeinde Bremen mit einem Volumen von 336 Mio. Euro aus dem bremischen LuKIFG-Budget beschlossen. Zudem wurden der Stadtgemeinde Bremerhaven aus dieser „ersten Tranche“ der LuKIFG-Mittelverwendung pauschal 46,2 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde bereits eine Finanzierungsbeteiligung aus LuKIFG-Mitteln für den Neubau des Leibniz-Zentrum für Marine Tropenforschung (ZMT) i.H.v. 10 Mio. Euro als bremische LuKIFG-Maßnahme (zukünftig Nr. T2-001) beschlossen (siehe Beschluss des HaFA vom 5. Dezember 2025). Im Rahmen der damaligen Senatsbefassung wurde bezogen auf die verbliebenen bremischen LuKIFG-Mittel beschlossen, dass hierzu sowie bezüglich die weiteren daraus zu finanzierenden Investitionsmaßnahmen, die mittel- und langfristiger Natur sind, der Senat in 2026 entscheiden wird. Der Prozess hierzu dauert aktuell noch an.

Vor dem Hintergrund der zeitlichen Dringlichkeit der Sanierungsbedarfe beim Verbindungskanal Alter/Neuer Hafen in Bremerhaven und der damit verbundenen umgehen-

den Handlungsnotwendigkeit (siehe nachfolgende Erörterungen) ist es erforderlich, bezogen auf diese Einzelmaßnahme die Beschlussfassung zur Finanzierung aus den verbliebenen LuKIFG-Mitteln zeitlich vorzuziehen, um "Gefahr in Verzug" abzuwenden. Mit der vorliegenden Senatsvorlage soll daher vorzeitig und einzelfallbezogen ein Beschluss zur Finanzierung aus den noch verfügbaren bremischen LuKIFG-Mitteln für die Maßnahme „Sanierung Verbindungskanal Alter/Neuer Hafen“ (Maßnahme-Nr. T2-002) herbeigeführt werden.

Überdies bittet der Senat, die für die Genehmigung der Maßnahme zuständigen Ressorts und nachgeordneten Behörden die vorhandenen Ermessensspielräume soweit wie möglich zu nutzen, um eine schnelle Genehmigung und Realisierung der Maßnahme zu gewährleisten.

Der maßnahmenbezogene Senatsbeschluss ist für die Aktivierung und Inanspruchnahme der LuKIFG-Mittel notwendig und gilt als Bewilligung im Sinne des LuKIFG.

A.1 Tourismusareal Havenwelten

Das Areal des Alten/ Neuen Hafen in Bremerhaven wurde seit dem Jahr 2000 zu dem Tourismusareal Havenwelten entwickelt. Neben bereits bestehenden Attraktionen wie dem Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) und dem Zoo am Meer Bremerhaven wurden das Klimahaus und das Deutsche Auswandererhaus mit drei Bauabschnitten und eine Marina errichtet sowie die Infrastruktur des Areals insgesamt saniert und aufgewertet (Kajen, Promenaden, Sportbootschleuse). Seit Eröffnung wurden rd. 260 Mio. Euro öffentliche Mittel in diesem Bereich investiert. Allein das Klimahaus verzeichnet durchschnittlich 450.000 Besucher pro Jahr. Mit Beschluss des Senats vom 25.11.2025 bzw. des Haushalts- und Finanzausschusses vom 5.12.2025 soll der sogenannte „Scharoun-Bau“ als zentrales Gebäude des Deutschen Schifffahrtsmuseums saniert und ebenfalls teils über LuKIFG-Mittel des Landes Bremen finanziert werden.

Um diesen Standard zu halten und/oder weiter auszubauen ist das Areal immer wieder weiterzuentwickeln und an den Zeitgeist anzupassen. Bestandteil der weiteren Gesamtplanungen der Havenwelten sind unter anderem Planungen zur Überarbeitung der Freianlagen und der Außenexponate des DSM und erste Ideen und Überlegungen für die Errichtung eines „Biodome“ als Erweiterung des Zoos am Meer. Auch das Klimahaus wird weiterhin regelmäßige Reattraktivierungsmaßnahmen durchführen.

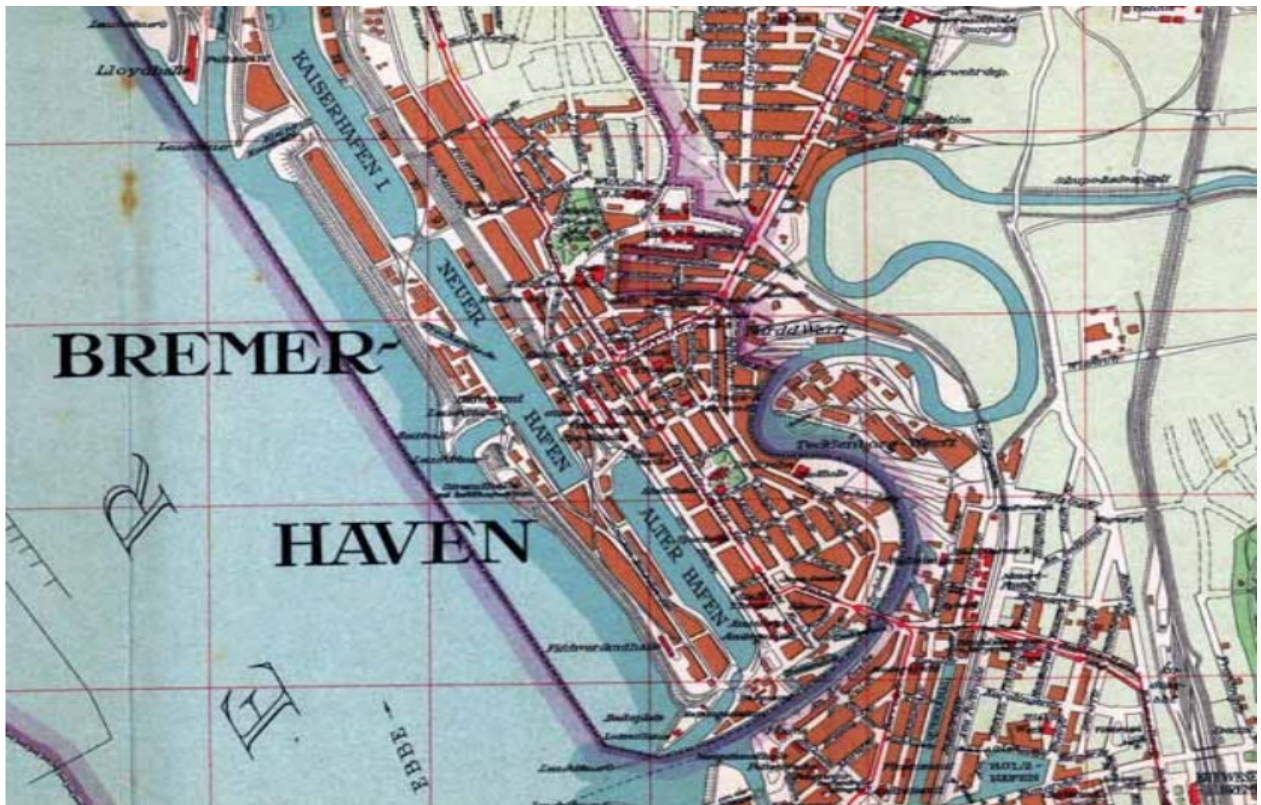
Die vorhandene Infrastruktur rund um die Becken des Alten und Neuen Hafen wird für regelmäßige Großveranstaltungen (Maritime Tage, Sail Bremerhaven) genutzt. Die Kaje der Seebäderkaje kann für tidenunabhängige Schiffe Richtung Nordsee oder westerabwärts (Flusskreuzfahrten) genutzt werden.

Seit 2023 werden die Planungen für ein niedrigschwelliges touristisches Angebot im Bereich des Alten Hafens durchgeführt. Konkret soll hier eine Wassertreppe südlich des Verbindungskanals sowie eine Pontonbrücke zur fußläufigen Querung des Hafenbeckens errichtet werden. Weiter wird aktuell ein Bootsverleih eingerichtet und eine Bademöglichkeit im Alten Hafen geplant.

Der Verbindungskanal zwischen dem alten und neuen Hafen(becken) und seine zwei ihn überführenden Klappbrücken stellen das zentrale Verkehrselement für den PkW/LkW-Verkehr dar. Er dient sowohl der Versorgung der touristischen Einrichtungen (Sail City, Klimahaus, Zoo am Meer) als auch der An- und Abreise der Besucher:innen selber dar. Neben seiner Verkehrsfunktion von 1927 stellt der Verbindungskanal mit den bauzeitlichen Klappbrücken (System Scherzer), der original erhaltenen Antriebstechnik und den Betriebsgebäuden im Stil des norddeutschen Backsteinexpressionismus ein Beispiel der Kombination von Baukunst und Ingenieurskunst des frühen 20. Jahrhunderts dar. Es gibt seit längerem Überlegungen dieses Baudenkmal im Rahmen von Führungen und einer kleinen Ausstellung für ein interessiertes Publikum zugänglich zu machen. Mit relativ geringem Aufwand könnte ein zusätzlicher touristischer Point of Information (POI) geschaffen werden, der sich ganz besonders an Technikinteressierte Besucher:innen richtet und damit zusätzliche Besuchsanlässe generiert.

A.2 Verbindungskanal

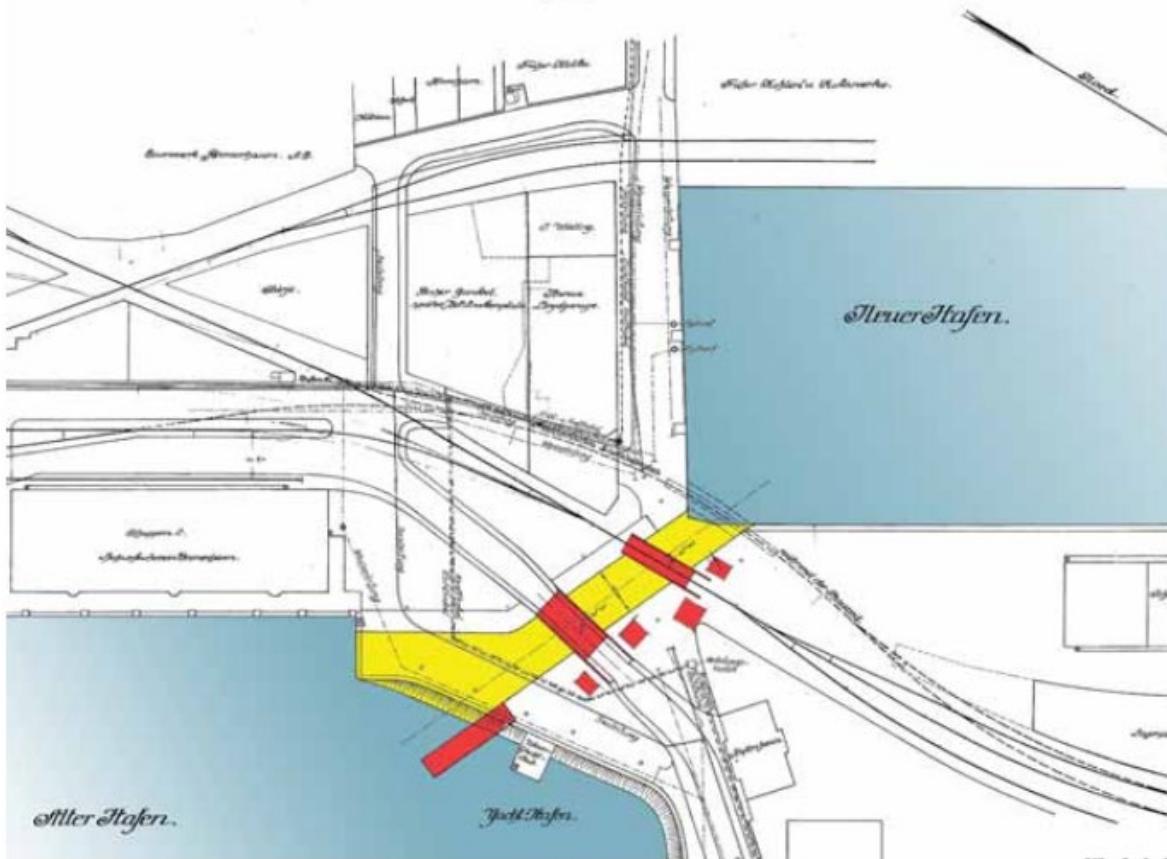
Mit der Gründung der Stadt Bremerhaven wurde 1827 auch mit dem Bau des ersten, später als „Alter Hafen“ bezeichneten, Hafenbeckens und der dazugehörigen Dockschleuse zur Geeste begonnen, die 1830 in Betrieb genommen wurden. Trotz diverser Erweiterungen war nach wenigen Jahren die Kapazitätsgrenze des Hafenbeckens erreicht, so dass bereits 1847 mit dem Bau des zweiten Hafenbeckens begonnen wurde, das später den Namen „Neuer Hafen“ erhielt. Dieses, bis 1852 fertiggestellte Hafenbecken, hatte wasserseitig keine Verbindung zum Alten Hafen, sondern wurde über eine eigene Dockschleuse erschlossen, die an der Stelle der heutigen Sportbootschleuse lag.



Stadtplan 1926 (Ausschnitt ohne Maßstab)

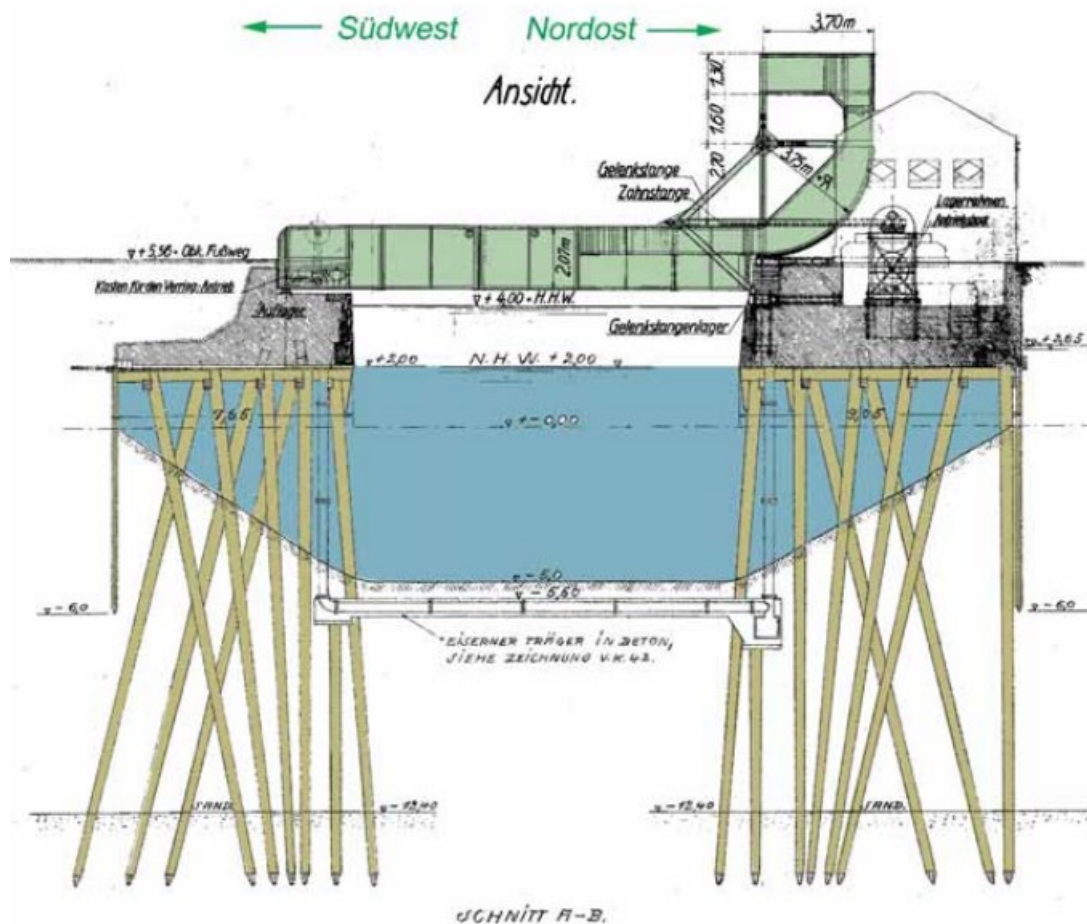
In den Jahren 1926 und 1927 wurden zwischen dem Alten und dem Neuen Hafen ein ca. 50 m langer und ca. 12,5 m breiter Verbindungskanal, zwei über den Kanal führende stählerne Klappbrücken sowie vier Maschinenhäuser (zur Bedienung der Klappbrücken) geschaffen.

*Herstellung eines Verbindungskanals zwischen Altem und Neuem Hafen.
Lageplan.*



Entwurfs- Lageplan 1925 (Ausschnitt ohne Maßstab), farbige Hervorhebung für diese Beschreibung

Der Zugang des Alten Hafens über die Geeste wurde geschlossen. Heute befinden sich auf dieser Fläche der Richtfunkturn des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Der Kanal verbindet nun seit rd. 100 Jahren die Hafenbecken des Alten- und Neuens Hafen und stellt die einzige wasserseitige Verbindung zum Alten Hafen (Museumshafen) dar. Eine der beiden Klappbrücken ist für den PKW-Verkehr freigegeben und stellt die verkehrlich einzige Erschließung für das Klimahaus, Einkaufszentrum und den Zoo am Meer sicher. Die Kaje des Verbindungskanals sowie die Maschinenhäuser sind mit Holzpfählen tiefgegründet. Die Holzpfähle stehen in einer Breite von sieben bzw. neun Metern in wassergefüllten Hohlräumen unterhalb der Kaje. An West- und Ostkaje wurden jeweils durchgängige Stahlbetonplatten zur Aufnahme sämtlicher benötigter Bauwerke angelegt. Die Stahlbetonplatten wurden auf einem engmaschigen Gitterrost auf Holzpfählen aufbetoniert.



Querschnitt des Verbindungskanals mit Gründungspfählen und Brückenbauwerk ohne Maßstab. farbliche Hervorhebung für diese Beschreibung.

Der Verbindungskanal und die Brückenbauwerke blieben von Kriegsbeschädigungen verschont. Bedingt durch den 1935 eingeleiteten Strukturwandel wurde der Verbindungskanal in den folgenden Jahrzehnten nur noch selten für Schiffsbewegungen genutzt, was zum einen den Verschleiß der technischen Anlagen geringhielt zum anderen vermutlich davor bewahrte, dass die Anlage im Verlauf der Jahre ersetzt wurde. Im Jahr 1992 wurde das Ensemble, bestehend aus dem Verbindungskanal, zwei Stahlbaubrücken und zwei Brückenhäusern pro Brücke unter Denkmalschutz gestellt.

Mit der Entwicklung des Areals Alter/Neuer Hafen zu den Havenwelten wurde 1999 die Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen mbH (BEAN) gegründet, in deren Besitz sich das Areal und damit auch der Verbindungskanal seitdem befindet.

A.3 Sanierungsbedürftigkeit des Verbindungskanals sowie bisherige Maßnahmen und Beschlüsse

Der Zustand des Verbindungskanals wurde erstmals im Jahr 2016 von der bremenports GmbH & Co. KG (bp) als sanierungsbedürftig eingestuft. Im Dezember 2020 wurden im Rahmen einer GRW-Finanzierung die Mittel für die Planungen der Leistungsphase (Lph.) 1-3 in Höhe von 490.000 Euro bereitgestellt. Durch die allgemeinen Engpässe während und nach der Coronapandemie verzögerten sich die Planungen jedoch stark. Das festgestellte Schadbild setzt sich wie folgt zusammen:

- Durch die, nach heutigen Maßstäben unzulängliche Horizontalaussteifung, haben sich die Kaje Mauern um ca. 10 cm verschoben, d. h. der Verbindungskanal ist 10 cm enger geworden. Die Horizontalaussteifung ist nach heutigem Standard herzustellen.
- Die letzte Erneuerung des Korrosionsschutzes der Stahlbauteile fand im Jahr 2002 statt. Entsprechende Korrosionsschäden wurden festgestellt. Der Korrosionsschutz ist zu erneuern.
- Aufgrund des Alters und der Nutzung sind Mauerwerksausbrüche, abgeschrammte Abdecksteine, Anfahrschäden und Verwitterungen festzustellen, die saniert werden müssen.
- Darüber hinaus wurde Ende 2024 bei Routineuntersuchungen ein erheblicher Bohrmuschelbefall an den hölzernen Gründungspfählen festgestellt, so dass der Verbindungskanal durch das mit der Planung beauftragte Ingenieurbüro Dr. Binnewies aus Hamburg als einsturzgefährdet eingestuft wurde.
- Für die Durchführung von akuten Sicherungsmaßnahmen wurden im Rahmen eines



Senatsbeschlusses vom 11.03.2025 Mittel in Höhe von 320.000 € zur Verfügung gestellt.

Hierfür wurden horizontale Stahlstützen in den Kanal eingebaut, um kurzfristig die Stabilität des Tragwerks zu erhöhen. In der Folge ist der Verbindungskanal zu Wasser nicht mehr passierbar. Dies führte dazu, dass der Bereich des Alten Hafens während der Sail 2025 nicht als Schiffs Liegeplatz zur Verfügung stand. Infolgedessen

gibt es für die Museumsschiffe und das U-Boot Wilhelm Bauer keine Möglichkeit zu den Erhaltungs- und Wartungsdocks zwecks Havarieprävention zu gelangen.

- Bereits Ende 2025 wurden die Planungen der Lph. 3 (EW-Bau) mit der Ermittlung einer Gesamtkostensumme i. H. v. 32.500.000 Euro abgeschlossen und bei der zuständigen Stelle der baufachtechnischen Zuwendungsprüfung bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation (SWHT) eingereicht.
- Im Dezember 2025 hat der Magistrat Bremerhaven aufgrund der Eilbedürftigkeit der Maßnahme und auf Basis der Ergebnisse der Lph. 3 für die weiterführende Planung Mittel i. H. v. 2,6 Mio. Euro bereitgestellt (Finanzierung aus dem LuKIFG-Budget der Stadtgemeinde Bremerhaven) sowie, in Absprache mit der SWHT, eine Ausnahme-genehmigung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn erlassen.
- Anfang März 2026 hat der Magistrat Bremerhaven, unter Beteiligung eines Fachanwaltes für Vergaberecht eine europaweite Ausschreibung für einen Teilnahmewettbewerb eines Integrierten Projektabwicklungsverfahrens (IPA) veröffentlicht (nähere Ausführungen zum IPA siehe Anlage 1 und 2).
- Im Mai 2026 hat der Magistrat Bremerhaven weitere Planungsmittel i. H. v. 3,9 Mio. Euro für die Maßnahme bereitgestellt (Finanzierung aus dem LuKIFG-Budget der Stadtgemeinde Bremerhaven).
- Im Mai 2026 wurde ebenfalls eine weitere Untersuchung durch Taucher für alle bestehenden Holzpfähle durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass der Durchmesser der Holzpfähle in keinem Fall mehr als 10 cm (ursprüngliche Durchmesser ca. 40 cm) betrug. Es wurde eine akute Einsturzgefahr festgestellt. In der Konsequenz veranlasste die BEAN in der KW 24/2026 bis auf Weiteres eine Sperrung der Brücken über den Verbindungskanal.

Aufgrund der Sperrung der Brücke über den Verbindungskanal werden für die Maritimen Tage 2026 im August (prognostizierte Besucherzahl von 400.000) erhebliche Einschränkungen erwartet. Die notwendigen Genehmigungen begrenzen die Veranstaltungen, aufgrund der Situation, zeitlich auf 22.00 Uhr. Eine Sail 2030 kann, nach Aussagen der BEAN, mit diesen Einschränkungen bzw. ohne vorherige Sanierung des Verbindungskanals, nicht stattfinden.

Von den ermittelten Gesamtkosten i. H. v. 32,5 Mio. Euro wurden bereits 6,5 Mio. Euro vom Magistrat Bremerhaven bereitgestellt. Mit der aktuellen Beschlussvorlage soll der

verbleibende Mittelbedarf zur Sanierung des Verbindungskanals i. H. v. 26 Mio. Euro bereitgestellt werden.

B. Lösung

Die weiteren Planungen und Ausführungen sollen im Rahmen eines Integrierten Projektabwicklungsverfahren (IPA) umgesetzt werden.

B.1 Integriertes Projektabwicklungsverfahren (IPA)

Für den weiteren Planungs- und Umsetzungsverlauf ist vorgesehen, die Maßnahmen im integrierten Projektabwicklungsverfahren (IPA) zu realisieren. In herkömmlichen Verfahren wird zunächst die Planung (Lph. 4-6) vergeben und erarbeitet. Im Abschluss erfolgt die Vergabe der einzelnen Gewerke (Lph. 7-9).

Das IPA-Verfahren hingegen vergibt im Anschluss der Lph. 3 die wesentlichen Planungs- und Ausführungsgewerke in einem Mehrparteienvertrag (Projekt-Allianz) gemeinsam. Der Mehrparteienvertrag regelt Vergütung, Haftung, Risikoteilung und Verantwortlichkeiten und schafft ein gemeinsames Anreizsystem, das die Einhaltung von Kosten-, Termin- und Qualitätszielen fördert. Konflikte und Verzögerungen (z. B. durch Behinderungsanzeigen und Nachträge) werden minimiert.

Im Laufe der Planungen der Lph. 1-3 zur Sanierung des Verbindungskanals wurde deutlich, dass sich die Maßnahme sowohl im bautechnischen als auch im räumlichen Kontext äußerst komplex darstellt und viele Unwägbarkeiten bestehen, die in einer konventionellen Projektabwicklung zu gestörten Bauabläufen führen würden. Vor diesen, bereits im Vorfeld absehbaren Problemen, bietet sich ein IPA-Verfahren zur Projektabwicklung an. Siehe hierzu auch die anliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sowie die anwaltliche Stellungnahme.

Die erste Phase der IPA endet mit der Abgabe eines verbindlichen Zielpreises durch die Projekt-Allianz, der den Maximalrahmen absteckt, innerhalb derer sich die Partner:innen zur Realisierung der Maßnahme in einem bestimmten Zeitraum verpflichten. Bei Annahme des Zielpreises durch den Bauherrn setzt das IPA-Team die Baumaßnahme **ohne weitere Ausschreibung** in dem genannten Zeitraum um. Wird der Zielpreis durch

den Bauherrn nicht anerkannt, kann dieser auf Grundlage der vorliegenden Ausführungsplanungen aus der ersten IPA-Phase die Umsetzung der Baumaßnahmen (Lph. 7-9) wie bisher einzeln an bauausführende Firmen nach öffentlicher Vergabe vergeben.

Das IPA-Verfahren wird im Land Bremen zunehmend genutzt (z.B. drei Schulen in Bremerhaven, Nordmole Bremerhaven, Containerkaje Bremerhaven, evtl. Weserbrücke Stadt Bremen).

Für die Maßnahme „Sanierung des Verbindungskanals im Alten/Neuen Hafen Bremerhaven“ wurde die vergabe- und haushaltsrechtliche Zulässigkeit einer Vergabe als IPA durch Mehrparteienvertrag durch die Kanzlei Ganten Hünecke Bienek & Partner geprüft und bestätigt (nähere Ausführungen hierzu siehe Anlage).

Die Ausschreibung für das IPA-Verfahren des Verbindungskanals wurde im März 2026 durch die BEAN veröffentlicht. Vorgesehen ist die Auswahl von vier Vertragspartnern für die Gewerke/Bereiche Ingenieurbau und Tragwerksplanung, Stahlbau, Stahlbetonbau und Spezialtiefbau, die gemeinsam mit dem Auftraggeber eine Allianz bilden und die Leistungen abschnittsweise in zwei Phasen (Planung und Bau) umsetzen. Die Angebotsfrist ist bereits abgelaufen und die Angebotsbewertung ist erfolgt. Die Auftragsunterzeichnung ist für den 20.08.2026 vorgesehen.

B.2. Inhaltliche Umsetzung / Kosten

Die Kostenberechnung der Sanierung des Verbindungskanal und der technischen Anlagen des Verbindungskanals ergab Kosten in Höhe von insg. 32,5 Mio. Euro. Die Kostenberechnung wurde von der zuständigen Stelle für baufachtechnischen Zuwendungsprüfung geprüft und bestätigt.

B.2.1 Vorbereitende Maßnahmen (Kostengruppe (KG) 200)

Im Vorfeld der Sandverfüllung des Kanals muss im Kanal und in den Hohlräumen unterhalb der Kaje (siehe Abb. oben) eine Kampfmittelsondierung durchgeführt werden. Hierfür muss die Rammtrasse (die Linie, in der die Spundwand eingebaut wird) geräumt werden. Außerdem wird für einige Spezialtiefbauarbeiten ein Erdaushub notwendig.

Die BEAN hat für die Durchführung der Kampfmittelsondierung Kosten i. H. v. **268.100 Euro** berechnet.

B.2.2 Bauwerk, Baukonstruktion (KG 300)

B.2.2.1 Gründungselemente

Voraussetzung für die Spezialtiefbau- und Betonarbeiten der Kajensanierung im Kanalbereich ist die vorherige Stabilisierung der abgängigen Kajen und Promenaden. Dies soll durch eine Sandverfüllung der Hohlräume unterhalb der Kajen sowie des Kanals erreicht werden. Hierzu muss zunächst der Kanal durch Stahlspundwände an den Kopfenden des Alten und des Neuen Hafens geschlossen werden. Am Boden des Kanals und in den, mit Stützpfeilern versehenen Hohlräumen unterhalb der Promenade befindet sich eine ca. drei Meter hohe Schlickschicht mit einem Volumen von ca. 3.800 m³, die entfernt werden muss. Hierfür sind Berufstaucher einzusetzen, die ca. 32 m³ Schlick pro Tag entfernen können. Bei einem Tagessatz von 9.500 Euro für die Taucher ergeben sich Kosten in Höhe von 1,14 Mio. Euro.

Im Anschluss wird auf dem bestehenden Kanalboden aus Kleie eine Betonschicht aufgetragen. Daraufgehend wird der Sandboden in drei Schüttstufen eingebracht, um die benötigte Setzzeit zu gewährleisten. In diesem Arbeitsgang wird schrittweise das Wasser aus dem Kanalbereich verdrängt. Die Verfüllung innerhalb des Kanals dient ausschließlich der Stabilisierung der Kajen während der Sanierungszeit und wird im Nachgang wieder entfernt. Die Sandverfüllung ist im zeitlichen Ablauf vor der eigentlichen Kajensanierung durchzuführen und wird voraussichtlich 20 Wochen benötigen.

Nachdem der Kanal mit Sand verfüllt ist, liegt technisch eine Landbaustelle vor, die die Einbringung neuer Gründungselemente (Bohrpfähle, Spundwände, Mikropfähle, Verankerungen etc.) für die Brücken, Brückenhäuser und neuen Kajen ermöglicht.

Da die Hohlräume unter den Kajen technisch nicht vollständig verfüllt werden können, ist vorgesehen, nach Fertigstellung des Kanalbereiches oberhalb der Kajen rechts und links Baugruben (jeweils 11x2x2 Meter) zu errichten und durch Bohrungen in den noch bestehenden Hohlraum diesen vollständig mit Sand zu verfüllen. Diese Verfüllung gewährleistet dauerhaft die Stabilisierung der Kajen und Promenaden mit den aufstehenden Bauten. Es folgen Füllbohlen und Verankerungen.

Anschließend wird die alte Kaje einschließlich der Holzpfähle abgebrochen. An gleicher Stelle werden neue Bohrpfähle hergestellt und die neue Überbauplatte der Kaje errichtet. Der Kanal soll im Endzustand mindestens die ursprüngliche Breite von ca. 12,5 m aufweisen.

Diese beschriebenen Gründungsarbeiten machen, nach Berechnungen der BEAN, ca. 56 % bzw. **16.280.000 Euro** der Kostengruppe 300 „Bauwerk, Baukonstruktion“ aus.

B.2.2.2 Einbau Stahlspundwand / Wiederherstellung Außenanlagen

Im Anschluss an die Spezialtiefbau- und Betonarbeiten müssen Straßen, Wege und Plätze wiederhergestellt werden. Gleiches gilt für Ausstattungen wie Geländer, Leitern und sonstige Sicherheitseinrichtungen.

Die Kosten für den Einbau der Stahlspundwand und die Wiederherstellung der Flächen hat die BEAN mit rd. **391.900 Euro** beziffert.

B.2.2.3 Aufbereitung Klappbrücken

Die zwei denkmalgeschützten Klappbrücken, die über den Kanal führen, müssen für den Substanzerhalt mit einer neuen Korrosionsschutzschicht versehen werden. Dafür müssen die beiden Klappbrücken ausgebaut werden. Da schadstoffhaltiges Material entfernt werden muss, ist es notwendig die Klappbrücken für die Entschichtungsarbeiten luftdicht einzuhausen, um anschließend eine neue Korrosionsschutzschicht zu erhalten. Die Brücken werden von einem denkmalgeschützten Antrieb aus dem Jahr 1926 bewegt. Die zugehörige Technik muss ausgebaut und gelagert werden, damit aus dem Inneren der Maschinenhäuser Gründungsarbeiten erfolgen können.

Nach der Einbringung der Gründungselemente und der Sanierung der Kaje werden die Brücken wieder eingebaut. Anschließend ist die Freifläche einschließlich Ausstattung denkmalgerecht wiederherzustellen.

Die BEAN hat für die Korrosionsschutzmaßnahmen Kosten in Höhe von **5.920.000 Euro** berechnet.

B.2.3 Kostenübersicht

Die Zusammenfassung der Kosten ergibt folgende Übersicht:

	Teilmaßnahmen	Kosten in €
KG 200	Vorbereitende Maßnahmen	268.100 €
KG 300	Bauwerk Baukonstruktion. davon: - Gründungselemente (16,28 Mio. €) - Neubau Kajen (2,51 Mio. €) - Aufbereitung Klappbrücken (5,92 Mio. €) - Abbruch (1,73 Mio. €) - Baugrundverbesserung (1,93 Mio. €) - Wasserhaltung, Baugrube (0,46 Mio. €) - Sonstiges (0,23 Mio. €)	29.063.000 €
KG 400	Bauwerk, technische Anlagen	177.000 €
KG 500	Außenanlagen	391.900 €
KG 700	Baunebenkosten	2.600.000 €
	Summe	32.500.000 €

Für die Sanierung des Verbindungskanals hat die BEAN-Kosten in Höhe von insgesamt 32,5 Mio. Euro berechnet.

Die dargestellte Maßnahme „Sanierung des Verbindungskanals Alter / Neuer Hafen“ fällt in den Förderbereich "Verkehrsinfrastruktur" gemäß § 3 Absatz 1 LuKIFG. Da die Maßnahmen eine Sachinvestition in die Infrastruktur darstellt, die in die Aufgabenzuständigkeit des Landes bzw. der Stadtgemeinde fällt (vgl. § 1 LuKIFG), und allen Kriterien sowohl des LuKIFG als auch der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung entspricht, ist die Maßnahme im Rahmen des LuKIFG förderfähig und aus bremischen LuKIFG-Mitteln finanzierbar.

C. Alternativen

Eine Alternative wäre, die dargestellte Maßnahme nicht umzusetzen. Dadurch würde die weiterführende Planung zur Sanierung des Verbindungskanals Alter / Neuer Hafen nicht erfolgen. Kurz- bis mittelfristig würde es zu einer Havarie des Verbindungskanals und damit zum Zusammenbruch einer für Bremerhaven wichtigen Infrastruktur kommen. Eine solche Entscheidung wird nicht empfohlen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche, genderbezogene Auswirkungen und Klimacheck

D.1 Finanzielle Auswirkungen

Vor dem Hintergrund der Dringlichkeit der Maßnahme hat der Magistrat Bremerhaven im Dezember 2025 und im April 2026 insgesamt 6,5 Mio. Euro aus LuKIFG-Mitteln des kommunalen Anteils Bremerhavens zur Sanierung des Verbindungskanals bereitgestellt.

Der Mittelbedarf stellt sich in der Gesamtschau einschließlich der zeitlichen Planung wie folgt dar:

Maßnahme „Sanierung des Verbindungskanals Alter/Neuer Hafen Nr. T2-002	Gesamtkosten in €	2026 €	2027 €	2028 €
Gesamt	32.500.000	2.600.000	14.950.000	14.950.000
davon LuKIFG Land, 2. Tranche	26.000.000	0	11.050.000	14.950.000
davon LuKIFG BHV	6.500.000	2.600.000	3.900.000	0

Die dargestellten Jahresscheiben entsprechen dem aktuellen Planungsstand. Abweichungen hiervon sind möglich, wobei eine Überschreitung des Gesamtvolumens pro Maßnahme ausgeschlossen ist. Die Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes werden in Bezug auf den Zeitpunkt und die Höhe den tatsächlichen Bedarfen entsprechend im bremischen Haushalt vereinnahmt. Über den Fortschritt der Umsetzung und der tatsächlichen Mittelabflüsse der Maßnahmen aus dem Investitionssofortprogramm wird dem Haushalts- und Finanzausschuss halbjährlich berichtet.

Etwaige Mehrkosten gegenüber diesem für Maßnahme Nr. T2-002 aus dem LuKIFG zur Verfügung stehenden Budget werden anteilig des Finanzierungsverhältnisses vom Ressort SWHT in PPL 71 Wirtschaft und der Stadtgemeinde Bremerhaven getragen. Nicht den Förderzwecken des LuKIFG entsprechende Mittelverwendung hätte ggf. eine (verzinst) Rückzahlungspflicht an den Bund zur Folge, die aus den Mitteln des PPL 71 (Land Bremen) zu begleichen wäre. Die Erfüllung von Berichtspflichten aus dem LuKIFG gegenüber dem Bundesministerium der Finanzen wird in Abstimmung mit dem Senator für Finanzen gewährleistet.

Zur haushaltstechnischen Umsetzung der Sanierung des Verbindungskanals Bremerhaven, Maßnahmen-Nr. T2-002 werden die Mittel im Haushalt des Landes von der investiven Ausgabehaushaltsstelle 0997.799 01-1 „Globale Mittel zur Umsetzung des LuKIFG“ über die einzurichtende Verrechnungshaushaltsstelle 0997.985 13-3 „Sanierung Verbindungskanal Alter/Neuer Hafen“ an die Stadtgemeinde Bremerhaven weitergeleitet, wo die Mittel letztlich zur Umsetzung der Maßnahme abfließen.

Da es sich bei den LuKIFG-Mitteln um Mittel des Bundes 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 von einer zusätzlichen haushaltsrechtlichen Absicherung der Bundesmittel über Verpflichtungsermächtigungen im bremischen Haushalt abgesehen. Der bremische Anteil an den Mitteln aus dem Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität ist im LuKIFG festgelegt. Die Investitionsausgaben aus dem bremischen Anteil können erst abfließen, wenn die Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes im Haushalt des Landes Bremen vereinnahmt und - sofern erforderlich - an den Haushalt der Stadtgemeinde Bremen weitergeleitet worden sind.

D.2 Regionalwirtschaftliche Effekte / Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Entwicklung der Havenwelten hat einen erheblichen Schub für den Tourismus in Bremerhaven mit sich gebracht. Seit Bestehen der Havenwelten (2005) haben sich die Tagesbesuche mehr als verfünffacht, die Übernachtungen mehr als verdoppelt. Bei knapp 450.000 Übernachtungen und ca. 5 Mio. Tagesreisen im Jahr ergibt sich ein Kaufkraftpotential von rd. 254,5 Mio. Euro (Erlebnis Bremerhaven GmbH, dwif e. V. (Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e. V.)).

Die dargestellten Maßnahmen sind zwingend notwendig, um die positive Entwicklung des Tourismusstandort Bremerhaven nicht zu gefährden.

D.3 Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Es ergeben sich keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

D.4 Genderbezogene Auswirkungen

Bei der Sanierung des Verbindungskanals handelt es sich um eine Ersatzinvestition einer bestehen Infrastruktur. Hierbei gibt es weder im positiven noch im negativen eine geschlechterspezifische Betroffenheit.

D.5 Klimacheck

Bei der Sanierung des Verbindungskanals handelt es sich um eine Baumaßnahme, durch die eine bestehen Infrastruktur saniert wird. Die Beschlüsse in der Senatsvorlage führen voraussichtlich zu einer Zunahme der Treibhausgasemissionen um bis zu 50 t CO₂e jährlich und haben daher negative Auswirkungen auf den Klimaschutz.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Abstimmung mit dem Magistrat Bremerhaven ist erfolgt.

Die Abstimmung mit der Senatskanzlei erfolgt.

Die Abstimmung mit dem Senator für Finanzen eingeleitet.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Einer Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Sanierung des Verbindungskanals in Bremerhaven sowie der damit verbundenen Mittelinanspruchnahme in Höhe von 26.000.000 Euro (2027= 11.050.000 Euro und 2028 = 14.950.000 Euro) mit Finanzierung aus den bremischen LuKIFG-Mitteln des zu.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, die Deputation für Wirtschaft und Häfen zu befassen und über den Senator für Finanzen die haushaltsrechtliche Ermächtigung beim Haushalts- und Finanzausschuss zu beantragen.

Anlagen: 1: Gegenüberstellung IPA / konventionellen Vergabeverfahren (WU)

2: Anwaltliche Stellungnahme Zulässigkeit IPA-Verfahren

Gegenüberstellung einer konventionellen Beschaffung (HOAI/VOB) und Integrierter Projektallianz mit Mehrparteienvertrag (IPA)

Bei der Vergabe von Planungs- und Bauleistungen ist Vergaberecht zu beachten (§§ 99, 103 GWB). Übersteigt der Wert der Aufträge die sog. EU-Schwellenwerte, sind europaweite Vergabeverfahren durchzuführen (§ 106 GWB). Es gilt der Grundsatz der Losvergabe, wonach Leistungen getrennt nach Fachgebieten zu vergeben und eine Zusammenfassung von Losen nur im Ausnahmefall zulässig ist (§ 97 GWB).

Für alle finanzwirksamen Maßnahmen ist eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) durchzuführen (§ 7 LHO), was im Folgenden durch die Gegenüberstellung der konventionellen Beschaffung und der integrierten Projektallianz erfolgt.

Konventionelle Beschaffung (HOAI/VOB)

Konventionell werden die für den Ersatzneubau von Brücken erforderlichen Planungs- und Bauleistungen getrennt voneinander vergeben. Der Baulasträger vergibt in einem ersten Schritt die erforderlichen Planungsleistungen (gem. HOAI). Der Vergabe der Planungsleistungen kann ein Realisierungswettbewerb (gem. Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW)) vorgeschaltet werden. Wenn der Auftraggeber die Aufgaben der Projektsteuerung nicht selbst erbringen kann oder will, sind diese Leistungen ebenfalls parallel extern zu vergeben.

Nach Bindung der Planer sowie eines externen Projektsteuerers beginnt die Phase der Grundlagenermittlung/Vorplanung. In dieser werden die maßgeblichen Randbedingungen geklärt. Dazu zählen u.a. Vermessungsarbeiten, Baugrunduntersuchungen (inkl. Klärung Kampfmittelfreiheit), hydraulische Untersuchungen sowie Abstimmungen mit betroffenen Fachbehörden, Versorgungsträgern und sonstigen Beteiligten. Auf dieser Basis werden unterschiedliche technische und konstruktive Varianten entwickelt, beispielsweise hinsichtlich Tragwerkssystem, Bauweise oder Gründungsart. Neben technischen Aspekten fließen Umweltbelange, Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Fragen der Verkehrsführung während der Bauzeit in die Betrachtung ein. Ziel ist die Erarbeitung einer Vorzugsvariante einschließlich einer belastbaren Kostenschätzung.

In der nachfolgenden Entwurfsplanung wird diese Variante weiter ausgearbeitet. Es entstehen detaillierte Entwurfsunterlagen mit statischer Vorbemessung, Angaben zur Konstruktion des Überbaus, der Widerlager und Pfeiler, zu Lagern und Übergangskonstruktionen sowie zu Bauphasen und Verkehrsführungen. Gleichzeitig wird eine präzisierte Kostenberechnung erstellt.

Die Entwurfsplanung mit Kostenberechnung dient als Grundlage für eine EW- Bau um Beschlüsse im politischen Raum zu erwirken, mit denen Haushalts- oder Fördermittel für die Umsetzung der Baumaßnahme freigegeben werden. Gegebenenfalls ist vor die Beschlussfassung eine baufachtechnische Zuwendungsprüfung vorzuschalten.

Die Entwurfsplanung ist nach Beschlussfassung und ggfs. Erteilung eines Zuwendungsbescheides im Rahmen der Planung Leistungsphase 4 so aufzubereiten, dass sie als Grundlage für ein ggfs. erforderliches Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren dienen kann. Der Baulastträger fungiert hierbei als Antragsteller und koordiniert (zusammen mit dem ggfs. beauftragten Projektsteuerer) sämtliche Fachbeiträge, etwa aus Umweltplanung, Wasserrecht oder Immissionsschutz. Dieser Schritt kann gegebenenfalls parallel zur Beschlussfassung erfolgen, wenn für die Leistungsphase 4, die Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns erteilt wird.

Nach Vorliegen der behördlichen Genehmigungen wird die Genehmigungsplanung mit ggfs. erforderlichen Änderungen zur Ausführungsplanung weiterentwickelt. Die Ausführungsplanung entwickelt sich in einem iterativen Prozess der unterschiedlichen beteiligten Fachplaner. Hier wird die endgültige Bemessung von tragenden Bauteilen, Materialstärken- und Oberflächen, Leitdetails etc. festgelegt, mit dem Ziel die anschließend auszuschreibende Leistung so eindeutig und erschöpfend wie möglich darstellen zu können.

In dieser Phase wird auch eines der wichtigsten Dokumente finalisiert: Der Terminplan. Im Terminplan wird für jedes einzelne Gewerk der Leistungsbeginn, die Einsatzdauer und der Abschluss mit dem Übergabezeitpunkt an das Folgewerk festgelegt. Die Ausführungsplanung wird Basis für Leistungsverzeichnisse mit detaillierten Leistungsbeschreibungen und möglichst exakten Mengenermittlungen.. Mit Leistungsverzeichnissen, Terminplan, Bauplänen, statischen Berechnungen und ggfs. weiteren Unterlagen wird die Bauleistung nach Gewerkelosen getrennt ausgeschrieben. Die Ausschreibung erfolgt nach den Vorgaben der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen Teil A (VOB/A). Nach Angebotsprüfung und Wertung werden im Idealfall die wirtschaftlichsten Angebote bezuschlagt und die Bauverträge geschlossen.

Der Regelfall ist leider mittlerweile, dass nicht sämtliche Bauverträge im ersten Anlauf geschlossen werden können. Häufig liegen die günstigsten Angebote deutlich über dem Budget, in anderen Fällen gehen keine wertbaren Angebote ein. In beiden Fällen muss die Leistung neu ausgeschrieben werden, unter Umständen muss sogar die Planung angepasst werden.

Je nach dem, wie die jeweiligen Leistungen im Bauablauf getaktet sind, verzögert sich unter Umständen bereits der Baustart, bevor der erste Spatenstich erfolgt ist. Mit der Beauftragung beginnen die Firmen mit der sogenannten Werkplanung die vorgegebene Ausführungsplanung auf die eigenen personellen Kapazitäten, den Maschinenpark und die fachspezifischen Erfahrungen und Kenntnisse anzupassen.

In der Bauphase übernimmt der Baulastträger die Bauherrenfunktion und sorgt - zusammen mit dem beauftragten Projektsteuerer - für eine ordnungsgemäße Bauüberwachung. Er kontrolliert Termine, Kosten und Qualität, prüft Nachträge und koordiniert die Beteiligten. Die wichtigste Aufgabe der Bauüberwachung ist hierbei die Koordination der Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Auftragnehmern und die Einhaltung des Terminplanes. Sobald sich im Bauablauf unvorhergesehene

Schwierigkeiten ergeben, die im Terminplan nicht vorgesehen sind, wie Hindernisse im Untergrund, Extremwetterereignisse oder Lieferengpässe durch geopolitische Auseinandersetzungen, ist der Terminplan nicht mehr bindend. Das Gleiche gilt, wenn der Terminplan durch ein Gewerk überzogen worden ist. Die Nachfolgewerke sind dann objektiv an der vertragsgemäßen Ausführung der Leistung gehindert. Der angepasste Terminplan ist nur noch mit dem guten Willen der Firmen umsetzbar, nicht mehr mit den Instrumenten der VOB.

Vorteile der konventionellen Beschaffung:

- Allgemein bekanntes Verfahren,
- Klare Zuständigkeiten,
- Haushalts- und vergaberechtlicher Regelfall (d.h. keine vorgeschaltete WU erforderlich),
- Breiterer Wettbewerb, da IPA bei vielen ausführenden Firmen noch unbekannt ist.

Nachteile der konventionellen Beschaffung:

- Vertragliche Rahmenbedingungen provozieren konfrontatives Verhalten der Beteiligten statt Kooperation.
- Späte Einbindung der Baufirmen und dadurch häufiges Konfliktpotential (Nachtrags- und Terminrisiken bei Leistungsänderungen),
- Hoher Überwachungs- und Betreuungsaufwand auf Seiten des AG in der Bauphase
- Die Planung in der konventionellen Beschaffung („Amtsentwurf“) ist darauf ausgelegt, dass die Arbeiten von einem durchschnittlichen Auftragnehmer mit durchschnittlichen Erfahrungen und Fachkenntnissen erledigt werden können. Spezielle Erfahrungen, Umsetzungstechniken und Maschinen können hierbei nur sehr begrenzt berücksichtigt werden.
- Nur begrenzte Eignungsprüfung im offenen Verfahren (öffentliche Ausschreibung) möglich. In der Regel muss das niedrigste Angebot beauftragt werden. Es besteht immer die Gefahr Firmen zu beauftragen, deren Kapazitäten oder fachliche Kompetenzen für die Bauaufgabe nicht ausreichen. Günstige Angebote sind häufig darauf ausgelegt Nachträge zu generieren.
- Hohes Mehrkostenrisiko.
- Unvorhergesehene Situationen werden von vielen Firmen genutzt, um einen Übergewinn zu realisieren.
- Gewerkeübergreifende Schnittstellen werden häufig nur widerwillig bedient, da die Leistung des nachfolgenden Gewerkes für den eigenen Gewinn unerheblich ist.
- Sobald das erste Gewerk Termine überschreitet, sind die übrigen Beteiligten nicht mehr an Termine gebunden. Es entsteht der klassische „gestörte Bauablauf“, der zu Monaten oder Jahren Bauverzögerung führt. Die damit verbundenen Mehrkosten lassen sich in der Regel nicht über Vertragsstrafen

decken, da diese auf maximal 5% der Auftragssumme gedeckelt sind. Die Geltendmachung von Vertragsstrafen unterliegt im Übrigen hohen juristischen Hürden.

Möglicher zeitlicher Ablauf bei konventioneller Beschaffung:

- Die Planervergaben sind nach konventionellen HOAI/ VgV Vergaben überschwellig erfolgt
- Die Planung Leistungsphasen 1-3 liegt vor
- **Projektstart:** Planung der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) 3 Monate
- Genehmigungsverfahren, idealisiert (außerhalb Einflussbereich des Bauherrn) 1 Monat
- Aufbauend auf der behördlichen Genehmigung folgt die Ausführungsplanung LP 5 mit einer Dauer von 6 Monaten
- Aufbauend auf der LP 5 folgt die LP 6, Leistungsverzeichnisse und Vergabeunterlagen erstellen 3 Monate
- Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen europaweit 3 Monate
- Werkplanungen der Firmen 1 Monat
- Bauzeit unter Idealbedingungen 15 Monate

Gesamtdauer ab Projektstart: ca. 32 Monate bei idealem Ablauf. Bei Eintreten unvorhergesehener Ereignisse sind Verlängerungen über Monate oder Jahre nicht ausgeschlossen.

Integrierte Projektallianz mit Mehrparteienvertrag (IPA)

Die Planung und der Bau einer Straßenbrücke aus Sicht des Baulastträgers unter Anwendung einer Integrierten Projektallianz (IPA) im Mehrparteienvertrag unterscheiden sich grundlegend von der klassischen, Vergabe. Der Straßenbaulastträger bleibt zwar verantwortlich für Finanzierung, Bedarfsfeststellung, Planrecht und die Wahrnehmung öffentlicher Interessen, übernimmt jedoch innerhalb der Allianz eine aktive Partnerrolle mit geteilter wirtschaftlicher Verantwortung. Die Basis der IPA ist ein gemeinsamer Vertrag der Schlüsselakteure aus dem Planungs- und Baubereich (sog. Mehrparteienvertrag) mit dem Fokus auf Transparenz, offenem Austausch und einer fairen Verteilung von Risiken – und einem Anreizsystem, das an den gemeinsamen Erfolg gekoppelt ist. Die Vergabe nach getrennten Gewerkelosen bleibt hierbei idealerweise bestehen, um in der IPA fachkundige Ansprechpartner für jede Einzelleistung zu bekommen.

Bei besonders komplexen Rahmenbedingungen - etwa hohe Umweltauflagen, komplexe Technik, schwieriges Baufeld – kann die Realisierung als IPA zweckmäßig sein. Nach Festlegung des Beschaffungsmodells (IPA) benötigt der Baulastträger externe Beratungsleistungen (u.a. IPA-Coach, Vergabeanwalt und ggfs.

Projektsteuerer) für die Vorbereitung und Durchführung der europaweiten Vergaben für die Partnerauswahl. Ziel ist die Auswahl geeigneter Planungspartner und Bauunternehmen, die neben fachlicher Qualifikation insbesondere Kooperationsfähigkeit und Erfahrung in partnerschaftlichen Projekten nachweisen müssen. Mit Zuschlag wird ein Mehrparteienvertrag geschlossen, dem alle wesentlichen Projektbeteiligten beitreten. Zentrale Elemente dieses Vertrags sind ein gemeinsames Zielsystem, eine Open-Book-Kalkulation, ein Zielkostenmodell, transparente Entscheidungsstrukturen sowie ein geregelter Skalationsmechanismus. Klassische Nachtragsregelungen kommen in der Regel nicht zum Tragen, da die Partner eine wirtschaftliche Risikogemeinschaft bilden.

In einer ersten Phase – häufig als Entwicklungs- oder Validierungsphase bezeichnet – wird das Projekt gemeinsam konkretisiert. Der Straßenbaulastträger arbeitet im integrierten Projektteam gleichberechtigt mit Planern und Bauunternehmen zusammen. In gemeinsamen Workshops werden Projektziele hinsichtlich Kosten, Terminen, Qualität, Nachhaltigkeit und Verkehrsführung präzisiert. Der personelle Aufwand auf Seiten des Baulastträgers ist gerade in der ersten Projektphase sehr hoch. Mehrere fachlich versierte, motivierte und menschlich geeignete Mitarbeiter auf Seiten des Baulastträgers sollten für dieses Projekt eingeplant werden, insb. dann, wenn es sich für den Baulastträger um das erste IPA-Projekt handelt.

Die Planung wird fortgeschrieben und durch die frühzeitige Einbindung der Baukompetenz optimiert. Bauverfahren, Bauphasen und Verkehrsführungen werden unter Berücksichtigung von Risiken und Chancen untersucht. Parallel erfolgt eine transparente Kostenermittlung auf Open-Book-Basis. Alle kalkulationsrelevanten Ansätze werden offengelegt, Risiken bewertet und mit Budgets hinterlegt. Ergebnis dieser Phase ist ein gemeinsam entwickeltes und vom Straßenbaulastträger freigegebenes Zielkostenbudget. Darauf aufbauend werden Genehmigungs- und Ausführungsplanung weiter vertieft. Sofern erforderlich, wird ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchgeführt. Abstimmungen mit Fachbehörden, Versorgungsträgern und weiteren Beteiligten erfolgen im engen Schulterschluss innerhalb der Allianz. Durch die integrierte Zusammenarbeit werden Schnittstellen zwischen Planung und Bau minimiert, was insbesondere bei komplexen Bauwerken mit anspruchsvollen Bauzuständen zu Vorteilen führen kann.

Mit Beginn der Bauausführung bleibt die Allianzstruktur bestehen. Qualitäts-, Termin- und Kostensteuerung erfolgen gemeinschaftlich. Abweichungen vom Zielkostenrahmen wirken sich nicht einseitig zulasten eines Vertragspartners aus, sondern beeinflussen den gemeinsamen Erfolgs- oder Verlustpool. Dadurch entsteht ein Anreiz, Probleme kooperativ zu lösen und Optimierungspotenziale zu nutzen, anstatt Nachtragsforderungen zu formulieren.

Vorteile des IPA-Modells:

- Kooperatives Planen und Bauen mit weniger Konfliktpotential,
- Hohe Projektstabilität,

- Optimierung des Bauablaufs durch frühzeitige Einbindung des Bauunternehmens,
- Minimierte Nachtrags- und Terminrisiken.

Nachteile des IPA-Modells:

- Wenig Erfahrungen (Pilotprojekte),
- Hohe Anforderungen an die Vertragsgestaltung,
- Eingeschränkter Wettbewerb (da nicht alle Marktteilnehmer „IPA-fähig“ sind),
- Sehr hoher personeller Aufwand auf Seiten des Auftraggebers in der Planungsphase.

Zeitlicher Ablauf:

- Die Planervergaben sind nach konventionellen HOAI/ VgV Vergaben überschwellig erfolgt
- Die Planung Leistungsphasen 1-3 liegt vor
- **Projektstart:** Durchführen der Vergaben für die IPA-Betreuung, Vergabeanwalt und ggfs. Projektsteuerer: ca. 2 Monate
- Konzeption des IPA-Modells und Vorbereiten der IPA-Vergaben für die Projektpartner: ca. 3 Monate
- Durchführen der IPA-Vergaben: ca. 6 Monate
- Die Planung der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) durch den bereits beauftragten Planer erfolgt parallel zu den IPA- Vergaben, da diese, anders als das herkömmliche Verfahren nicht von einer abgeschlossenen Planung abhängig sind.
- Das gleiche gilt für das Genehmigungsverfahren, dies kann parallel zu den IPA- Vergaben durchgeführt werden. Zum Beginn der Planung und Zielkostenbildung muss die Genehmigung vorliegen oder inhaltlich abgestimmt sein.
- Planung und Zielkostenbildung: ca. 6 Monate
- Bauausführung: ca. 12 Monate mit optimierten Schnittstellen

Gesamtdauer ab Projektstart: ca. 27 Monate

Abwägung:

Das IPA-Modell ermöglicht aller Voraussicht nach einen schnelleren Projektabschluss als bei konventioneller Vorgehensweise (Vorteil mindestens 5 Monaten).

Die Reduzierung des Konfliktpotentials reduziert zeitliche Risiken hinsichtlich Verzögerungen in der Bauausführung, die bei Großprojekten in konventioneller Beschaffungsart bzgl. vertraglichen Auseinandersetzung erfahrungsgemäß zu erwarten sind.

Insbesondere verfügt die IPA über geeignete Werkzeuge, um mit unvorhergesehenen Situationen umzugehen.

Es ist davon auszugehen, dass das IPA-Modell aufgrund der technischen Komplexität und des Bauvolumens für den Ersatzneubau des Verbindungskanals im Alten/Neuen Hafen Bremerhaven besser geeignet ist.

Neben der Gegenüberstellung der beiden Beschaffungsverfahren wurde die Vergabe – und haushaltsrechtliche Zulässigkeit einer Vergabe als IPA durch einen Mehrparteienvertrag von der Kanzlei Ganten, Hünecke Bienek & Partner mbB geprüft und bestätigt. (Anlage)

**BEAN Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Al-
ter/Neuer Hafen mbH & Co. KG**
Barkhausenstraße 4
27568 Bremerhaven

BREMEN

PROF. DR. HANS GANTEN¹
GEORG-WILHELM BIENIEK¹¹
DR. CHRISTIAN SCHULTZ-BLEIS, NOTAR³
DR. MARTIN VOGELSANG^{1,2}
DR. GEORG-WILHELM BIENIEK, LL.M., NOTAR^{1,3,9}
DR. NICOLAI ROSIN²
VOLKER PARBS
HANS CLAUSSEN, NOTAR a. D.⁴
EVA-MARTINA MEYER-POSTELT^{1,8}
JOHANNES BIENIEK, LL.M., NOTAR^{1,5,9}
DR. MARCO DJORDJEVIC^{1,5}
LENA KASIOR, NOTARIN³
DR. CAROLINE GRIESER-PERSCH, LL.M., NOTARIN^{6,10}
MARKUS SCHUMACHER¹
CHRISTINE VÖHRINGER-GAMPPER¹
VERA MARISCHEN, NOTARIN^{6,7}
CORD BEHRENS
KATARINA METSCHKE
RITA KLOSE

OLDENBURG

DR. CHRISTIAN BIERNOTH¹
DR. LUKAS HALFMANN¹
ALEXANDER PRIEBE¹

Bremen, den 21.07.2026

Telefon-Durchwahl: 0421-3290785
Telefax-Durchwahl: 0421-325350
eMail: vogelsang@ghb-law.de
Unser Zeichen: 00501/25 10 / br

**Vergabe- und haushaltsrechtliche Zulässigkeit einer Vergabe als IPA durch
Mehrparteienvertrag**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben mich gebeten, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die Umsetzung der Sanierung
des Verbindungskanals im Rahmen eines Mehrparteienvertrages als IPA vergabe- und haus-
haltsrechtlich zulässig ist.

Hierzu ist auszuführen:

1. Gegenstand der Beschaffung

Der Verbindungskanal in Bremerhaven verbindet den südöstlich gelegenen alten Hafen mit dem
nordwestlich gelegenen neuen Hafen. Aufgrund der fortschreitenden Schädigung der Grün-
dungspfähle aus Holz durch die Schiffsbohrmuschel und die hieraus resultierende Verformung
der Kaje-Anlage ist dieser Verbindungskanal zu sanieren. Es ist zu erwarten, dass die Real-

Ganten Hünecke Bieniek & Partner mbB
Rechtsanwälte
Standort Bremen
Ostertorstraße 32 · 28195 Bremen

Standort Oldenburg
Stau 105 · 26122 Oldenburg

info@ghb-recht.de · www.ghb-recht.de
Amtsgericht Bremen PR 64 HB
Umsatzsteuer-ID: DE114392922

Bremische Volksbank Weser-Wümme
IBAN: DE84 2919 0024 0022 4880 00
BIC: GENODEF1HB1

Die Sparkasse Bremen
IBAN: DE15 2905 0101 0001 0375 71
BIC: SBREDE22XXX

Landessparkasse zu Oldenburg
IBAN: DE31 2805 0100 0000 7346 57
BIC: SLZODE22XXX

1 Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht
2 Fachanwalt für Verwaltungsrecht
3 Fachanwalt für Miet- u. Wohnungseigentumsrecht
4 Fachanwalt für Arbeitsrecht
5 Fachanwalt für Vergaberecht
6 Fachanwältin für Steuerrecht
7 Fachanwältin für Handels- und Gesellschaftsrecht
8 Mediatorin
9 LL.M. (Real Estate Law)
10 LL.M. (Private Wealth Management)
11 auch Dipl.-Betriebswirt (FH)

sierung dieser Bauaufgabe von besonderer Komplexität ist. Dies ergibt sich aus den Rahmenbedingungen, insbesondere

- den Vorgaben des Denkmalschutzes,
- den schwierigen Baugrundverhältnissen,
- den beengten Raumverhältnissen
- den Herausforderungen durch den Bestand, der vor Ausführung nicht vollständig erkundet werden kann.

2. Vertragsmodell Integrierte Projektallianz (IPA)

Oft sind bei der Umsetzung großer Bauvorhaben erhebliche Kostensteigerungen und Terminüberschreitungen festzustellen. Dies hängt mit den im Rahmen herkömmlicher Vertragsmodelle vorherrschenden rechtlichen Rahmenbedingungen zusammen, die konfrontatives Verhalten provozieren. Es ist daher anzustreben, durch eine andere als die bislang gängige Vertragsgestaltung, diese Probleme zu reduzieren oder zu vermeiden. Instrument hierzu ist ein kooperativer Planungsprozess unter Einbeziehung der bauausführenden Auftragnehmer und der Implementierung von Methoden für eine partnerschaftliche Projektzusammenarbeit. Im Rahmen eines Forschungsprogramms hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) einen Endbericht über Mustervertragsbedingungen für Mehrparteienverträge im öffentlichen Bauwesen bei integrierter Projektabwicklung veröffentlicht.

[https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/zb/Auftragsforschung/3Rahmenbedingungen/2021/mustervertragsbedingungen/endbericht.pdf? blob=publicationFile&v=2\)](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/zb/Auftragsforschung/3Rahmenbedingungen/2021/mustervertragsbedingungen/endbericht.pdf?blob=publicationFile&v=2)

Der abzuschließende Vertrag beruht auf den dort entwickelten Mustervertragsbedingungen.

Zu den Einzelheiten des Modells wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

3. Vergabe- und haushaltsrechtliche Zulässigkeit

a)

Aufgrund des Volumens des Vorhabens, bei dem die jeweiligen Schwellenwerte überschritten werden, gelten für die Vergabe des Auftrags die Bestimmungen des GWB und der hierauf basierenden weiteren Bestimmungen des Vergaberechts. Dies ist im Rahmen des Verfahrens zu beachten.

b)

Die vergabe- und haushaltsrechtliche Zulässigkeit der Wahl dieses Verfahrens ist Gegenstand des Forschungsberichts „Alternative Vertragsmodelle zum Einheitspreisvertrag für die Vergabe

von Bauleistungen durch die öffentliche Hand“, veröffentlicht durch das BBR (<https://glici.de/wp-content/uploads/2023/04/Endbericht-Alternative-Vertragsmodelle.pdf>).

Der Bericht bestätigt, dass im Rahmen von Mehrparteienvertragssystemen den wesentlichen Defiziten der traditionellen Vertragsmodelle in Deutschland wirksam begegnet werden kann. Insbesondere lässt sich so die Trennung von Planung und Ausführung überwinden. Die frühzeitige Integration der Expertise von ausführenden Unternehmen wird systematisch ermöglicht. Im Forschungsbericht wird im Einzelnen dargelegt, dass die europäischen Regelungen des Vergaberechts, aber auch haushaltsrechtliche Grundsätze dem nicht entgegensteht. Insoweit wird wegen der Einzelheiten auf den Forschungsbericht verwiesen.

c)

Auf dieser Grundlage hat der Bundesrechnungshof eine abschließende Mitteilung an das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben über die Prüfung „Partnerschaftliche Projektabwicklungsmodelle (insbesondere Mehrparteienverträge)“ veröffentlicht.

(https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2025/mehrparteienvertraege-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Grundsätzliche Einwände gegen das Modell werden in dieser Mitteilung nicht erhoben. Der Bundesrechnungshof hat die Bereitschaft anerkannt, Mehrparteienverträge zu erproben. Er sieht in diesen Modellen Chancen für eine effiziente Projektabwicklung. Insbesondere werden Anreize geschaffen, flexibel und konstruktiv auf unerwartete Leistungserschwernisse und -änderungen zu reagieren.

Aus dem Prüfbericht des Bundesrechnungshofes ergibt sich, dass bei der Wahl dieses Modells folgende Punkte besonders zu beachten sind:

- a) Nach dem Losteilungsgebot nach § 97 Abs. 4 GWB ist stets zu prüfen, inwieweit Teil- und Fachlose möglich und geboten sind.
- b) Die von den Bietern angebotenen Zuschlagssätze für allgemeine Geschäftskosten und Gewinn sind in der Vergabe angemessen zu gewichten.
- c) Das Thema Nachhaltigkeit ist zu berücksichtigen.
- d) Es ist auf einen möglichst breiten Wettbewerb und eine möglichst zügige Durchführung des Vergabeverfahrens zu achten.

4. Praktischer Einsatz des Vertragsmodells

Auf der vorstehend beschriebenen Grundlage hat sich das Vertragsmodell inzwischen verbreitet. Das Institut für Management und Technologie im Baubetrieb des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) hat eine Datenbank mit aktuellen IPA-Projekten in Deutschland. Hiernach können Stand 2. Quartal 2026 55 Projekte identifiziert werden, bei denen die Entscheidung für IPA getroffen ist. Bei diesen Projekten handelt es sich überwiegend um Aufträge der öffentlichen Hand. Hieraus folgt, dass sich vergabe- und haushaltsrechtlich dieses Modell - insbesondere für große und komplexe Projekte - in der Praxis durchsetzt, ohne dass insoweit grundsätzliche Bedenken in vergabe- oder haushaltsrechtlicher Hinsicht bestehen.

5. IPA-Projekte in Bremen und Bremerhaven

Auch in Bremen und Bremerhaven werden Projekte als IPA realisiert.

Insoweit ist insbesondere zu nennen:

- a) In Bremerhaven wurde der Neubau von drei Schulen als IPA-Projekt realisiert. Bei diesem Projekt wurden die Termin- und Kostenziele bei hoher Bauqualität erfüllt, von allen Beteiligten wird das Vorhaben als sehr erfolgreich eingestuft.
- b) In den bremischen Häfen wird die Maßnahme Kajen-Sanierung CT1 bis CT3a durchgeführt. Auch diese Maßnahme wird als IPA durchgeführt, um durch ein gemeinsames Anreizsystem die Einhaltung von Kosten-, Termin- und Qualitätszielen zu fördern (Vorlage für die Sitzung des Senats am 09.12.2025, Sanierung der Kajen-Infrastruktur an den Containerterminals 1 bis 3a in Bremerhaven).

6. Ergebnis

Im Ergebnis ist daher zusammenfassend festzustellen:

Traditionelle Vergabemodelle führen vielfach zu erheblichen Kosten- und Terminüberschreitungen. Eine IPA in Form eines Mehrparteienvertrages ist ein geeignetes Instrument, dies zu überwinden. Dies erkennt auch der Bundesrechnungshof an. Wie die inzwischen weite Verbreitung dieses Vertragsmodells zeigt, ist dieses Vorgehen grundsätzlich vergabe- und haushaltsrechtlich zulässig.

Selbstverständlich sind hierbei die Vorschriften des Vergabe- und Haushaltsrechts strikt zu beachten.

Besonders zu berücksichtigen sind auch die Empfehlungen des Bundesrechnungshofs.

Um den Empfehlungen des Bundesrechnungshofs zu entsprechen, wurde

- der Bauauftrag in drei Lose geteilt,
- das Zuschlagskriterium Zuschlagssätze für allgemeine Geschäftskosten und Gewinn höher gewichtet und
- besonderes Augenmerk auf Nachhaltigkeit im Vergabeverfahren gelegt.

Um haushaltsrechtlich eine ordnungsgemäße Mittelverwendung sicherzustellen, findet eine umfassende Kontrolle der Vertragspartner durch einen Wirtschaftsprüfer statt.

Das gewählte Verfahren ist daher vergabe- und haushaltsrechtlich zulässig.

Mit freundlichen Grüßen

GANTEN HÜNECKE BIENIEK & PARTNER mbB
Rechtsanwälte

Dr. Martin Vogelsang
Rechtsanwalt