

**Vorlage für die Sitzung des Senats am 19.03.2024**

**„Weiterführung der Planungen zum Neubau der Drehbrücke in Bremerhaven –  
Beauftragung der Entwurfsunterlage Bau (EW-Bau)“**

**A. Problem**

Die in den Jahren 1928 bis 1930 gebaute Drehbrücke über den Verbindungskanal, die den Überseehafen Bremerhaven über die Brückenstraße mit der Columbusinsel verbunden hat, war 116 m lang und 19 m breit. Zwei Straßenfahrspuren und zwei separate Schienenstränge führten über die Brücke. Sie stellte die einzige Verbindung für den Eisenbahnverkehr zu den Gleisanlagen der Hafeneisenbahn mit den davon abhängigen Unternehmen auf der Columbusinsel dar und war über Jahrzehnte hinweg zugleich die zuverlässige Hauptzufahrt der Columbusinsel für den Straßen- und Schwerlastverkehr.

Durch den Drehmechanismus konnte die Brücke im geöffneten Zustand die Durchfahrt für die Schifffahrt durch den Verbindungskanal zwischen dem Kaiser- und dem Nordhafen gewährleisten. Dies war insbesondere in jenen Fällen unerlässlich, in denen eine der beiden großen Seeschleusen wegen Wartungs- oder Reparaturarbeiten zeitweise nicht zur Verfügung stand (Redundanz). Aber auch im normalen Hafenbetrieb wurde und wird die Durchfahrt durch den Verbindungskanal von der allgemeinen Schifffahrt wie zum Beispiel von Autotransportern, Mehrzweckschiffen, Werftliegern, Bunkerfahrzeugen, Schleppern und anderen intensiv genutzt.

Nach dem Totalschaden der Drehbrücke am 01.04.2021 wurde am 08.06.2021 aufgrund der Gremienbefassung des Senats vom 11.05.2021 die bremenports GmbH & Co. KG im ersten Schritt mit der Schaffung einer provisorischen Querungsmöglichkeit über den Verbindungskanal sowie mit der Erstellung der Entscheidungsunterlage Bau (ES-Bau) zum Neubau einer beweglichen Brücke über den Verbindungskanal beauftragt. Die Mittel für diese Leistungen stammen aus dem Sondervermögen Hafen. Der Haushalts- und Finanzausschuss hat hierfür in seiner Sitzung am 28.05.2021 Mittel in Höhe von 750 T€ für 2021 und in Höhe von 1.690 T€ beschlossen.

Die provisorische Brückenverbindung, der sogenannte „Columbus Hopper“ konnte im April 2022 in Betrieb genommen werden und besteht aus einem älteren Fährschiff, das die Querung des Verbindungskanals zumindest temporär sicherstellt.

**B. Lösung**

Die ES-Bau zum Neubau einer Brücke über den Verbindungskanal wurde in finaler Fassung am 25.01.2024 bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation (SWHT) vorgelegt.

Während die eigentliche Brückenplanung durch ein externes Ingenieurbüro durchgeführt wurde, hat bremenports die Planungen der Rahmenbedingungen (z.B. zukünftige Breite des Verbindungskanals, etc.) und die Anschlüsse an die neue Brücke vorgenommen.

Im Rahmen der Planungen zur ES-Bau wurden sowohl Varianten für den Öffnungsmechanismus der künftigen Brücke, den Brückenüberbau, den Brückenquerschnitt als auch

für die zukünftige Breite des Verbindungskanals untersucht. Die Ermittlung der Vorzugsvariante erfolgte dabei schrittweise.

Im ersten Schritt sind für den Öffnungsmechanismus sechs Brückensysteme betrachtet worden:

- a) Hubbrücke
- b) Klappbrücke einflügelig
- c) Klappbrücke zweiflügelig
- d) Drehbrücke einflügelig
- e) Drehbrücke zweiflügelig
- f) Scherzer-Rollklappbrücke

Aus diversen konstruktiven Gründen der Verkehrssicherheit der Eisenbahn und der Schifffahrt (z.B. Fuge in Brückenmitte, Höhenbeschränkung, etc.) sowie aus wirtschaftlichen Gründen (hohe Kosten bei Berücksichtigung der Windlast) konnten die meisten Varianten ausgeschlossen werden. Es verblieben nur die Varianten d) und f). Ein Kostenvergleich wurde hierfür nicht durchgeführt, da zur grundsätzlichen Entscheidung des Öffnungsmechanismus ein Kostenvergleich nicht zielführend ist.

Beim Brückenüberbau wurden im zweiten Schritt die Varianten:

- a) Fachwerkträger mit oberen Querträger (wie bei der alten Drehbrücke)
- b) Fachwerkträger mit oberen Querträgern als Hohlkastenquerschnitt
- c) Schrägseilbrücke

untersucht. Anhand der Anforderungen an Bau- und Betrieb, Ökologie und Wirtschaftlichkeit wurden die Varianten bewertet. Die Schrägseilbrücke wurde daraufhin nicht weiter betrachtet, da insbesondere bei der Nutzung als Eisenbahnbrücke technische Nachteile vorliegen. Die Kosten wurden im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bewertet und sind bei der Entscheidung zur Auswahl Brückensystems berücksichtigt worden. Anhand der o.g. Gründe und technischen Randbedingungen (Statik) ist die Variante b) ausgewählt worden.

In einem dritten Schritt erfolgte auch die Untersuchung verschiedener Überbauformen für das Brücken-Fachwerk. Unter Berücksichtigung eines groben Kostenvergleichs ist die Variante „Retro“, die der ehemaligen Drehbrücke sehr ähnlich ist, als Vorzugsvariante ausgewählt worden.

Nach Festlegung der grundlegenden Brückenkonstruktion wurden in weiteren Planungsschritten auch noch Varianten zur zukünftigen Breite des Verbindungskanals, der Lage der Brücke und zu der zukünftigen Schienenverbindung über die Brücke untersucht. Für die beiden erstgenannten Punkte hat bremenports unter Berücksichtigung einer überschlüssigen Kostenschätzung eine gemeinsame Bewertung durchgeführt. Im Ergebnis wird die Verbreiterung des Verbindungskanals von derzeit 55 m auf 70 m und eine südliche Verlagerung der Brückenquerung zur Ausführung empfohlen. Diese Variante verursacht zwar um rd. 8 % höhere Herstellungskosten und den notwendigen Abriss des ehemaligen denkmalgeschützten Maschinenhauses an der Drehbrücke, hat aber gegenüber den Varianten mit geringerer Kanalbreite deutliche Vorteile in der zukünftigen Nutzbarkeit und deutlich geringere Risiken im Umgang mit dem vorhandenen Bauwerksbestand (z.B. Fundamente der ehemaligen Drehbrücke). Der Abriss des Maschinenhauses wurde mit dem Landesamt für Denkmalpflege besprochen und wird im Rahmen der Entwurfsunterlage (ES)-Bau weiter abgestimmt.

Der Neubau der Brücke erfordert zusätzliche Anpassungen im Brückenumfeld. So sind die Ufereinfassungen im Bereich des Verbindungskanals inkl. der Anschlussbereiche zu

erneuern. Zum einen sind auf beiden Seiten des Kanals Eingriffe in die Uferbefestigungen für die Herstellung der Widerlager einschl. Gründung notwendig und zum anderen haben die bestehenden Uferbefestigungen ebenfalls ein Bauwerkalter von rd. 90 Jahren erreicht, so dass eine Erneuerung erforderlich wird.

Die heute vorhandenen Düker unter dem Verbindungskanal, die eine Vielzahl von Rohr- und Kabelverbindungen enthalten, müssten an den neuen Verlauf der Uferlinie angepasst werden. Da die vorhandenen Düker-Anlagen aufgrund der Nutzungsdauer und dem baulichen Zustand nicht angepasst werden können, wird ein neuer zentraler Düker berücksichtigt, in dem die vorhandenen Versorgungsleitungen zusammengefasst werden. Dieser Düker erhält einen Durchmesser von rd. 3,5 m und verläuft zukünftig südlich der geplanten Brücke ca. 3 m unter der Hafensohle.

Die ES-Bau enthält zusätzlich die Planungen zum zukünftigen Straßenanschluss an die Brücke, die östlich der neuen Brücke einen gegenüber dem derzeitigen Zustand veränderten Straßenverlauf über das Gelände der Lloyd-Werft erfordert. Zudem sind dort vorhandene Gebäude abzureißen und zu ersetzen.

In einem letzten Punkt wird im Rahmen der ES-Bau betrachtet, ob die künftige Drehbrücke eine Eisenbahnquerung erhalten soll und wenn ja, ob die Schienenverbindung im Straßenbereich oder parallel dazu verlaufen soll. In diesem Zusammenhang ist auch die zeitliche Entwicklung der möglichen Eisenbahnverbindung untersucht worden. Unter Berücksichtigung von Nutzen und Kosten ergab sich als Vorzugsvariante, dass die zukünftige Drehbrücke statisch für eine einspurige Schienenverbindung ausgelegt wird und, dass diese Schienenverbindung in der Straßenmitte angelegt wird, so dass jeweils nur ein Verkehrsträger (Straßen- oder Schienenfahrzeuge) zeitgleich die Brücke nutzen kann. Angesichts der zu erwartenden verkehrlichen Nutzung wird hierin ein guter Kompromiss gesehen.

Da die Planung der neuen Brücke im Bereich des nordöstlichen Anschlusses zugleich auch Flächen der Lloyd Werft berührte, war zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der Lloyd Werft zusätzlich ein entsprechender Flächentausch vorzubereiten. Dieser konnte nach den notwendigen Abstimmungen und Werft-internen Gremienbeschlüssen am 19. Februar 2024 vollzogen werden.

Auf Grundlage der Vorzugsvariante der ES-Bau wird bremenports unverzüglich nach Beschlussfassung mit der Erstellung der Entwurfsunterlage Bau (EW-Bau) und der Erstellung der Genehmigungsunterlagen beauftragt. Die Kosten für diese Leistungen betragen rd. 1,6 Mio. €, die im aktuellen Investitionsplan des SV Hafen abgebildet sind. Nach Vorlage der EW-Bau und der detaillierten Kostenberechnung hat die Deputation für Wirtschaft und Häfen und der Haushalts- und Finanzausschuss das weitere Vorgehen festzulegen. Des Weiteren soll es dem Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen zur Kenntnis gegeben werden.

### **C. Alternativen**

Angesichts der Bedeutung einer Brückenverbindung über den Verbindungskanal für die Hafenwirtschaft auf der Columbusinsel werden keine Alternativen zur Planung eines Ersatzbauwerkes vorgeschlagen.

### **D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Die Planungs- und sonstigen Leistungen zur Erstellung der EW-Bau und der Genehmigungsunterlagen erfolgen unter Federführung der Hafenmanagementgesellschaft bremenports, die im Rahmen einer gesonderten Beauftragung mit der Umsetzung beauftragt

wird. Die Erstellung der beschriebenen Unterlagen erfordert nach Angaben der bremenports Kosten in Höhe von 1,6 Mio. €. Die Summe enthält die Planungskosten von bremenports und vom externen Planungsbüro (Brückenbauwerk) für die Erstellung der EW-Bau in Höhe von 1,2 Mio. €. Des Weiteren sind 0,4 Mio. € für die Genehmigungsplanung und den Antrag einschl. Gutachten, die Projektsteuerung und die Terminplanung inbegriffen.

Die Kosten verteilen sich folgendermaßen auf die kommenden Jahre:

2024	900 Tsd. €
2025	700 Tsd. €

Der Mittelabfluss ist in den Jahren 2024 (900 Tsd. EUR) und 2025 (700 Tsd. EUR) vorgesehen. Die fachliche Begleitung der Planungen erfolgt durch das Ressort der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Die erwarteten Planungskosten stehen im Rahmen der vom Sondervermögensausschuss noch zu beschließenden Wirtschaftsplanung des Sondervermögens Hafen - unter Vorbehalt der noch ausstehenden Festsetzung durch die Stadtbürgerschaft - in den Jahren 2024 und 2025 zur Verfügung.

Im Vollzug werden die Mittel dem SV Hafen über die Haushaltsstelle 3801.884 22-8 „An das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ zur Verfügung gestellt.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Mittelbedarfe ist das Eingehen einer Verpflichtung im Haushalt der Stadtgemeinde Bremen im Produktplan 81 Häfen bei der Haushaltsstelle 3801.884 22-8 „An das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ mit Abdeckung in 2025 in Höhe von 700 Tsd. EUR erforderlich. Die zu erteilende Verpflichtungsermächtigung ist im zu beschließenden Haushaltsplan für den Produktplan 81 Häfen veranschlagt.

Entsprechend der vom Senat am 28.11.2023 und vom Haushalts- und Finanzausschuss am 08.12.2013 beschlossenen Regelungen zur „Haushalts- und Wirtschaftsführung nach Art. 132a der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen“ dürfen bis zur Beschlussfassung der Haushalte 2024 / 2025 nur Ausgaben geleistet werden, die entsprechend des Art. 132a Satz 1 LV zur vorläufigen Haushaltsführung zur Weiterführung wichtiger und dringlicher staatlicher Aufgaben unerlässlich sind.

Nach Art. 132a Absatz 1 LV zur vorläufigen Haushaltsführung ist der Senat bis zum Inkrafttreten eines Haushaltsplans ermächtigt, alle Ausgaben zu leisten, die nötig sind,

- a. um gesetzlich beschlossene Einrichtungen zu erhalten und gesetzlich beschlossene Maßnahmen durchzuführen,
- b. um rechtlich begründete Verpflichtungen der Freien Hansestadt Bremen zu erfüllen,
- c. um Bauten, Beschaffungen und sonstige Leistungen fortzusetzen oder Beihilfen für diese Zwecke weiter zu gewähren, sofern durch den Haushaltsplan eines Vorjahres bereits Beträge bewilligt worden sind.

Bei den Mittelbedarfen zur Erstellung der EW-Bau handelt es sich im Sinne der obigen Vorgaben um die Fortsetzung bereits begonnener Planungsleistungen zum Neubau der Drehbrücke in Bremerhaven. Zur Erstellung der ES-Bau wurden bereits in den Haushaltsjahren ab 2021 Mittel bei selbiger Haushaltsstelle bereitgestellt.

Um die bisherigen Planungen weiterführen zu können und nicht Gefahr zu laufen, die aktuell vorliegenden Ergebnisse komplett neu erarbeiten zu müssen, ist eine zeitnahe Beauftragung der EW-Bau zwingend notwendig. Verzögerungen würden die Sicherstellung einer direkten verkehrlichen Anbindung der Columbusinsel innerhalb der Zollgrenzen und damit

Arbeitsplätze bei den betroffenen Unternehmen gefährden.

Der Neubau einer Brücke über den Verbindungskanal bzw. zunächst die Planung einer solchen Querungsmöglichkeit ist von grundsätzlicher Bedeutung für den Hafen und dessen Entwicklungsperspektive. Sie wirkt auf alle Geschlechter gleichermaßen und entfaltet deshalb keine geschlechtsspezifischen Wirkungen.

### **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage ist mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Die Senatsvorlage ist nach Beschlussfassung für eine Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister geeignet.

### **G. Beschluss**

1. Der Senat stimmt der Erstellung der EW-Bau zum Neubau einer Brücke über den Verbindungskanal sowie der entsprechenden Genehmigungsunterlagen durch die Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von bis zu 1,6 Mio. € für die Jahre 2024 und 2025 sowie der damit verbundenen Mittelanspruchnahme in Höhe von 900 Tsd. € in 2024 zu.
2. Der Senat stimmt zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Mittelbedarfe in 2025 dem Eingehen einer Verpflichtung bei der Haushaltsstelle 3801.884 22-8 „An das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ in Höhe von 700 Tsd. EUR mit Abdeckung in 2025 unter Vorbehalt der noch zu beschließenden Haushalte 2024/2025 zu.
3. Der Senat stimmt zu, dass die Maßnahme innerhalb der haushaltslosen Zeit 2024 durchgeführt wird.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, die Zustimmung der zuständigen Deputation für Wirtschaft und Häfen einzuholen sowie über den Senator für Finanzen die Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschusses einzuholen.