

In der Senatssitzung am 26. November 2024 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation

20.11.2024

Vorlage für die Sitzung des Senats am 26.11.2024

Bremische Hafeneisenbahn: Erweiterung und Modernisierung der Vorstellkapazitäten im Bereich Bremerhaven Speckenbüttel

A. Problem

Der reibungslose, sichere und verlässliche Transport von Gütern ist eine wesentliche Grundlage für die stark von Im- und Export abhängige deutsche Wirtschaft und die allgemeine Versorgungslage. Zugleich ist der Verkehrssektor, insbesondere der Güterverkehr, heute maßgeblich an der Emission klimaschädlicher Treibhausgase beteiligt. Bei der Lösung dieses Dilemmas kommt dem besonders umweltfreundlichen Schienengüterverkehr eine Schlüsselrolle zu.

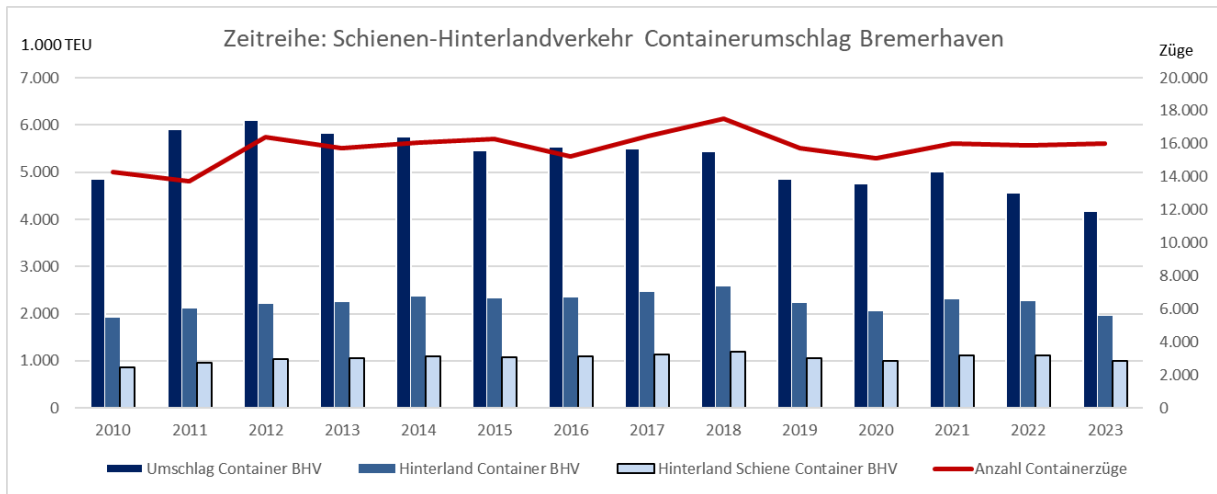
Bedeutung der Schiene für die bremischen Überseehäfen

Der Hafenstandort Bremerhaven positioniert sich trotz konjunktureller Schwankungen und aktuellen geopolitischen Verhältnissen weiterhin in der Spitzengruppe der europäischen Häfen. Mittlerweile erreicht oder verlässt mehr als jeder zweite Container, der in Bremerhaven umgeschlagen wird, den Hafen mit der Eisenbahn. Die Schiene hat im vergangenen Jahr beim Modal Split des Container-Hinterlandverkehrs einen neuen Spitzenwert von 51,2% erzielt. Darüber hinaus ist Bremerhaven eine der größten Automobildrehscheiben der Welt und der Anteil am Hinterlandverkehr bei den Automobilen liegt sogar noch einmal deutlich über dem beim Container. Mit der Ukraine-Krise und der Neuausrichtung der NATO nimmt zudem die strategische Bedeutung des Hafens für interkontinentale Militär-Transporte zu.

Der Verkehrsträger Schiene prägt die Hinterland-Anbindung der bremischen Häfen traditionell besonders stark, was durch diese Werte verdeutlicht wird. Die von Bremerhaven ausgehenden Shuttle-Verbindungen haben sich trotz rückläufiger bzw. stagnierender Umschlagzahlen als auffallend stabil erwiesen.

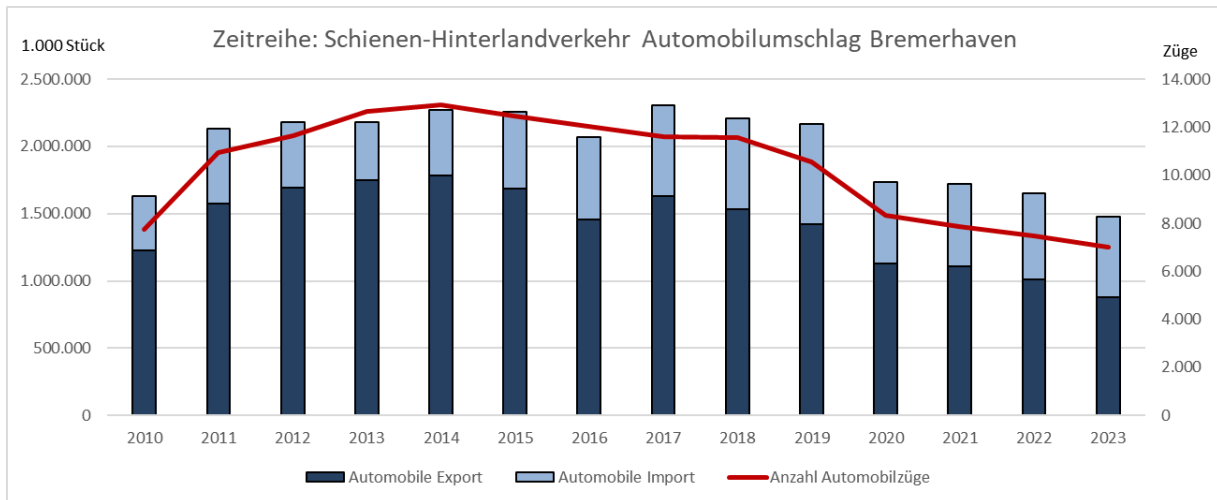
Der Reduzierung des Containerumschlags in Bremerhaven vom Spitzenjahr 2012 bis zum Jahr 2023 um rund 32% (von 6.110 TEU auf 4.180 TEU) steht im gleichen Zeitraum ein Rückgang der per Schiene in das bzw. aus dem Hinterland transportierten Container von lediglich 4% gegenüber. Die Zahl der abgefertigten Container-Züge ist im gleichen Zeitraum auffallend stabil und liegt 2023 etwa auf dem Niveau von 2012. Die Gründe hierfür dürften zum einen in

neu erschlossenen Hinterland-Quellen und -Destinationen, zum anderen in zwar geringer ausgelasteten, aber möglichst verlässlich beibehaltenen Shuttle-Umläufen der verschiedenen Bahnoperatoren zu finden sein.



Quelle: Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, September 2024

Anders stellt es sich bei den Automobil-Verkehren dar. Hier lag der Anteil der Schiene am Hinterland-Verkehr über viele Jahre bei rund 80%. Es handelt sich um Ganzzug-Verkehre aus festen Quellen im Hinterland. Damit hat sich die Zahl der Automobilzüge etwa proportional zum Rückgang des Automobil-Exports reduziert. Fahrzeug-Importe werden aktuell noch tendenziell stärker über die Straße abgewickelt.



Quelle: Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, September 2024

Trotz der in den vergangenen Jahren insgesamt teils rückläufigen, teils stagnierenden Zugzahlen sind die Anlagen der Hafeneisenbahn in Bremerhaven in den wöchentlichen Spitzen regelmäßig stark ausgelastet. Die Gründe hierfür dürften vor allem in einer durchschnittlich längeren Verweildauer von Zügen und Leerwagengarnituren in den Häfen liegen, insbesondere mit Blick auf eine Stabilisierung von Shuttle-Umläufen aus dem und in das Hinterland.

Verspätungen bspw. durch infrastrukturelle Engpässe, umwelt- und klimabedingte Einschränkungen, Ausfälle oder Baumaßnahmen im Netz oder auf Seiten der See- und Hinterland-Terminals werden hier kompensiert. Die Häfen fungieren in ihrer Eigenschaft als maßgebliche Quelle und Senke des nationalen Schienengüterverkehrs insofern notwendigerweise als eine Art Puffer.

Damit die bremischen Überseehäfen dieser Bedeutung gerecht werden können, müssen sie die Rahmenbedingungen für eine Transformation im Sinne einer nachhaltigen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene schaffen. Die Verfügbarkeit von Kapazität ist relevant für die Resilienz des Verkehrsträgers Schiene und ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität und Leistungsfähigkeit eines stark eisenbahnaffinen Seehafens.

Perspektiven der Hafeneisenbahn in Bremerhaven

Der Senat stellt sich den Herausforderungen beim Klimawandel und setzt sich ehrgeizige Ziele hinsichtlich eines möglichst umfassenden Klimaschutzes, der Klimaneutralität und der ökologischen Transformation. Diese Zielsetzungen gehen konform mit denen der Bundesregierung und der Europäischen Kommission.

Eine wesentliche Komponente mit Blick auf den nationalen Güterverkehr und die Hinterland-Verkehre der bremischen Häfen bleibt dabei die Stärkung des besonders klimaschonenden Verkehrsträgers Schiene. Der Bund und branchenspezifische Verbände wie der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) prognostizieren für die kommenden Jahre ein nachhaltiges Wachstum des Schienengüterverkehrs. Die Investitionsplanungen des Bundes und Förderschwerpunkte der Europäischen Kommission fokussieren insofern stark auf den Ausbau und die Modernisierung des nationalen bzw. transeuropäischen Schienennetzes. Die Erweiterungen vorhandener Infrastrukturen sind wie skizziert eine essentielle Voraussetzung, um mehr Güterverkehr über die Schiene abwickeln zu können. Nur so können die ambitionierten energie- und klimapolitischen Ziele (z.B. eine deutliche Reduzierung des CO₂-Ausstoßes) erreicht werden.

Diese Perspektive bestätigt sich in den Investitionsplanungen der hiesigen Terminal-Betreiber. Insbesondere an der Container-Kaje in Bremerhaven sind erhebliche Investitionen in die Modernisierung und in den Kapazitätsausbau der Terminal-Infrastruktur und des Bahnumschlags vorgesehen bzw. stehen teils bereits unmittelbar vor dem Abschluss.

Auch wenn anders als in den vorangegangenen Jahren die zukünftige Entwicklung des Umschlags und der Bahnverkehre krisenbedingt weniger verlässlich prognostizierbar scheint, legen die Rahmenbedingungen unbedingt nahe, sich mittelfristig auf nachhaltig steigende Verkehrsmengen einzustellen, um so die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Häfen zu gewährleisten. Dabei gilt es im Sinne einer Angebotsorientierung, frühzeitig bedarfsgerechte Kapazitäten vorzuhalten. Auf Engpässe reagiert der Markt sensibel.

Mit dem im Jahr 2011 aufgestellten Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven (Vorlage 18/042-S, Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 12.10.2011) wurden auf Grundlage einer Prognose des Seegüterumschlags und des daraus resultierenden Güterzug-Volumens eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Anlagen der Hafeneisenbahn in Bremerhaven benannt.

Umgesetzt wurden aus diesem Masterplan bislang:

- Modernisierung und Ausbau des auf Automobilverkehre ausgerichteten Bahnhofsteils Kaiserhafen (Fertigstellung 2015)
- Bau einer neuen Gleisgruppe im Bahnhofsteil Imsumer Deich (Fertigstellung 2017)
- Einführung des neuen IT-Systems PRINOS zur Kapazitätsvergabe und Infrastrukturd disposition (Einführung Bremerhaven 2023)

Damit sind die Möglichkeiten hinsichtlich Kapazitätsentwicklung und betrieblicher Optimierungen im direkten Vorfeld der Terminals nahezu vollständig erschöpft. Die Möglichkeit, neue Gleisanlagen bereitzustellen, beschränkt sich auf den dem Überseehafen vorgelagerten Bahnhof Speckenbüttel.

Die dortige Anlage wurde 1985 von der Deutschen Bahn in Zusammenarbeit mit der Freien Hansestadt Bremen als eine damals zeitgemäße Zugbildungsanlage mit einer sechsgleisigen Ein- und Ausfahrgruppe und zwei achtgleisigen Ablaufgruppen in Betrieb genommen. Die herkömmliche Ablauf-Technik wurde aufgrund der Entwicklungen im Bahnbetrieb in den vergangenen Jahren bereits zurückgebaut. Eine der beiden Gleisgruppen („30er Gruppe“) steht im Eigentum Bremens, die restlichen Anlagen einschließlich des Stellwerks sind Eigentum der DB InfraGO AG.

Ausbau und Digitalisierung Bahnhofsteil Bremerhaven Speckenbüttel

Der Senat verfolgt das Ziel, die Bremische Hafeneisenbahn weiter zu stärken, um die o.g. Spitzenposition zu untermauern. Bremen stellt sich den riesigen Herausforderungen die Häfen beständig gemäß den neuen globalen und regionalen Gegebenheiten, Anforderungen und Zielen anzupassen. Die Erweiterung der Vorstellkapazität im Bereich Speckenbüttel wird dabei als prioritäre Maßnahme identifiziert.

Mit Blick auf die vorgesehene Erweiterung der Vorstellkapazitäten in Speckenbüttel, den Bau der sog. neuen „20er Gruppe“, wurden im Jahr 2019 Mittel in Höhe von 260.000 € für die Erstellung einer ES-Bau (Beschlussfassung am 27.11.2019 durch den Ausschuss für Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen), im Jahr 2022 für den Grunderwerb Mittel in Höhe von rund 2.275.000 € und für die Erstellung einer EW-Bau Mittel in Höhe von 490.000 € (Beschlussfassung am 09.03.2022 durch den Ausschuss für Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen) bereitgestellt. Die Planung ist jetzt abgeschlossen. Es ist über die Realisierung des Projekts zu entscheiden.

Neben der Energiewende und den damit einhergehenden energie- und klimapolitischen Zielen nimmt die Bedeutung der Digitalisierung spürbar zu. Sie birgt erhebliche Potenziale für die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Effizienz der Schiene. Damit die Infrastruktur der Hafeneisenbahn mit den Entwicklungen in der Digitalisierung mithalten kann, strebt der Senat an, die Bremische Hafeneisenbahn „im Hinblick auf die Anforderungen des europäischen Systems der Leit- und Sicherungstechnik und elektronischer Steuerungssysteme fit zu machen“.

Dies kommt nun ebenfalls im Bereich Speckenbüttel zum Tragen: Die DB InfraGO AG konkretisiert ihre Planungen für die Generalsanierung des Hochleistungsnetzes, die eine Sanierung der Strecke 1740 von Bremen-Burg bis einschließlich Bremerhaven-Speckenbüttel vorsehen. Dieses Vorhaben sieht die vollständige Einbindung der Strecke und der Bahnhöfe in ein zentrales elektronisches Stellwerk (ESTW) vor. Dies bedeutet zum einen, dass die neue 20er Gruppe in diese Planung zu integrieren ist, zum anderen die vorhandene bremische 30er Gruppe mit entsprechenden Investitionen auf ESTW-Technik umgestellt werden muss. Die DB InfraGO AG sieht den Planungsstart für den 25. November 2024 vor und bittet um eine verbindliche Entscheidung der FHB bis spätestens zum 13. Dezember 2024.

B. Lösung

Die Gleisinfrastruktur der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven wird im Bahnhofsteil Speckenbüttel erweitert und im Zuge der von der DB InfraGO AG verfolgten Umrüstung auf ESTW im Bestand modernisiert.

B.1 Erweiterung der Vorstellkapazität

Die von der bremenports erarbeitete Entwurfsplanung sieht eine Erweiterung der Vorstellkapazität in Speckenbüttel um die sog. neue „20er Gruppe“ vor. Die neue Gleisgruppe besteht aus sieben Gleisen, die eine zeitgemäße Nutzlänge von mindestens 740m aufweisen, vollständig elektrifiziert sind und über eine für den Zug- und Rangierbetrieb notwendige Leit- und Sicherungstechnik verfügen. Zur technischen Ausrüstung zählen zudem eine Bremsprobearanlage, Weichenheizungen und eine zeitgemäße Gleisfeldausleuchtung.

Eine vollumfängliche Anbindung der neuen Gleisgruppe an die vorhandene Schieneninfrastruktur erlaubt multifunktionale Fahrbeziehungen zu sämtlichen Bahnhofsteilen innerhalb des Hafens. Damit kann die Vorstellgruppe sowohl für Züge im Containerbereich als auch bei den Automobilen oder im Militär-Verkehr genutzt werden. Es können im Gegensatz zur vorhandenen und nur teilelektrifizierten 30er Gruppe sowohl ein- als auch ausfahrende Züge abgefertigt werden.

Die Anlage wird ad hoc insbesondere die vorhandene Vorstellgruppe Weddewarder Tief entlasten. Die Gleise weisen hier Nutzlängen von 640 bis 710 m Länge auf und entsprechen damit nicht immer dem Bedarf. Sie werden vorrangig für einfahrende Containerzüge für das CT4

genutzt und um für Containerzüge mit mehreren Terminalaufenthalten (CT II/III und CT4) eine ausreichende Pufferkapazität zwischen den Terminalzuführungen bereit zu halten.

Ziel ist es, die neue 20er Gruppe bis zum Beginn der Sanierung des Hochleistungskorridors Bremen-Bremerhaven fertig zu stellen, um sie während der Generalsanierung der Strecke 1740 und dem dann anstehenden Umbau der Bestandsanlagen Speckenbüttel bereits als zusätzliche Gleiskapazität verfügbar zu haben. Die Maßnahme muss in jedem Fall eng in den Zeitplan der DB integriert werden.

Die 20er Gruppe muss im Interesse durchgehender Zug- und Rangierfahrstraßen vollständig in das Stellwerk der DB integriert werden. Eine möglichst weitgehende Separierung der bremsischen Leit- und Sicherungstechnik von den Anlagen der DB wurde eingehend geprüft und musste wegen deutlicher Mehrkosten und funktionaler Einschränkungen verworfen werden. Die Planung und Bau der Leit- und Sicherungstechnik wird deshalb auf Basis einer Kostenübernahmeerklärung Bremens von der DB InfraGO AG durchgeführt.

Die von der bremenports für den Neubau der 20er Gruppe erstellte Kostenberechnung wird insofern ergänzt durch eine von der DB InfraGO AG für ihren Aufgabenbereich vorgelegte Kostenübersicht. Insgesamt geht die bremenports von weiteren Planungs- und Baukosten in Höhe von rund 35,8 Mio. € aus. Diese Summe umfasst sämtliche Gewerke. Die bestehenden Unwägbarkeiten hinsichtlich der Planung der Leit- und Sicherungstechnik und die schwer kalkulierbaren Preissteigerungen in der Baubranche machen eine Risikorücklage von 4 Mio. € erforderlich.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Position	Kosten
Oberbau	15.800.000 €
Leit- und Sicherungstechnik (Kosten DB InfraGO AG inkl. Bauüberwachung)	10.200.000 €
Elektrische Anlagen (Stromversorgung, Bremsprobeanlage, Weichenheizung)	1.600.000 €
Gleisfeldbeleuchtung	1.300.000 €
Oberleitung	2.600.000 €
Baunebenkosten	4.300.000 €
Risikorücklage	4.000.000 €
Gesamt	<u>39.800.000 €</u>

Der Bedarf umfasst damit insgesamt rund 39,8 Mio. €, die sich wie folgt auf die Jahre 2024 bis 2029 aufteilen:

2024	500.000 €
2025	1.800.000 €
2026	18.700.000 €
2027	6.900.000 €
2028	6.000.000 €
<u>2029</u>	<u>5.900.000 €</u>
Insgesamt	39.800.000 €

B.2 Umrüstung 30er Gruppe

Die bestehende sogenannte „30er Gruppe“ wird vom DB-Stellwerk Speckenbüttel gesteuert. Im Zuge der Generalsanierung der Strecke 1740 ersetzt die DB InfraGO AG das vorhandene Spurplanstellwerk durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW). Dadurch bedarf es einer umfassenden Anpassung der vorhandenen Anlagen in der bremischen Gleisgruppe: Die Leit- und Sicherungstechnik ist gänzlich neu aufzusetzen und in das ESTW der DB InfraGO AG zu integrieren. Sämtliche elektrische Anlagen (Stromversorgung, Bremsprobeanlage, Weichenheizung, Gleisfeldbeleuchtung) müssen neu angebunden und in diesem Zusammenhang soweit abgängig rund 40 Jahre nach Inbetriebnahme der Gleisgruppe erneuert werden.

Aufgrund bestehender vertraglicher Regelungen und Eigentumsverhältnisse ist Bremen für die Finanzierung der Umrüstung auf ESTW verantwortlich und hat insofern gegenüber der DB eine Kostenübernahme zu erklären. Auf Basis des derzeitigen Planungsstandes hat die DB eine Kostenübersicht vorgelegt, die mit einem Bedarf von 14,3 Mio. € abschließt. Hinzu kommt auch hier aufgrund der bisherigen Planungsreife eine Risikorücklage von 2 Mio. €.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Position	Kosten
Tiefbau	500.000 €
Leit- und Sicherungstechnik (Kosten DB InfraGO AG inkl. Bauüberwachung)	10.200.000 €
Elektrische Anlagen (Stromversorgung, Bremsprobeanlage, Weichenheizung)	1.500.000 €
Gleisfeldbeleuchtung	1.300.000 €
Anpassung Oberleitung	100.000 €
Baunebenkosten	700.000 €
Risikorücklage	2.000.000 €
Gesamt	<u>16.300.000 €</u>

Somit entsteht für die Umrüstung der 30er Gruppe ein Bedarf von insgesamt 16,3 Mio. €, die sich wie folgt auf die Jahre 2027 bis 2029 aufteilen:

2027	6.000.000 €
2028	5.000.000 €
<u>2029</u>	<u>5.300.000 €</u>
Insgesamt	16.300.000 €

Prinzipiell verfolgt die DB InfraGO AG mit der Generalsanierung ihrer Hochleistungskorridore das Ziel, Strecken möglichst vollumfänglich zu digitalisieren. Das bedeutet neben der schon dargestellten Umstellung auf elektronische Stellwerke die Einführung der europaweit standardisierten Zuglaufkontrolle ETCS. Aufgrund des engen Terminplans bei der Generalsanierung der Hochleistungskorridore gestaltet die DB die Strecke Bremen-Bremerhaven samt des Bahnhofs Speckenbüttel erst einmal nur „ETCS-Ready“. Die eigentliche Umrüstung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Wie weit das weitere Kosten für die bremischen Gleisgruppen bedeuten wird, lässt sich zurzeit nicht sagen.

C. Alternativen

Die Alternative zur Erweiterung der Vorstellkapazität besteht im Verzicht auf diese Investitionen. Wie unter A dargestellt ist eine Erweiterung der Kapazitäten der Hafeneisenbahn am Standort Bremerhaven aber eine wesentliche Grundlage, um die Schieneninfrastruktur für die mittelfristige Perspektive leistungsfähig, wettbewerbsfähig und resilient zu gestalten. Insofern darf sogar bezweifelt werden, ob ein Verzicht auf diese Investition wenigstens den Erhalt des Status Quo bei den derzeitigen Zugzahlen nach sich zieht. Ein Verzicht hätte negative Folgen bei der Attraktivität des gesamten Hafenstandortes und würde zudem das Erreichen der selbstgesteckten energie- und klimapolitischen Ziele Bremens gefährden. Eine Realisierung der 20er Gruppe zu einem späteren Zeitpunkt bedeutet erst deutlich nach Abschluss der Sanierung des Hochleistungskorridors, weil allein die Stellwerksplanung erst danach neu beginnen könnte.

Zur Umrüstung der vorhandenen Leit- und Sicherungstechnik in der 30er Gruppe gibt es keine tragfähige Alternative. Ohne diese Umrüstung könnte diese Gleisgruppe nicht mehr genutzt werden. Das würde eine massive Kapazitätseinschränkung einhergehend mit einem Rückgang des Schienengüterverkehrs in den bremischen Häfen bedeuten.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderbezogene Auswirkungen, Klimacheck

D.1 Finanzielle Auswirkungen

Der im Jahr 2024 erforderliche Mittelbedarf für die Planung der Gesamtmaßnahme in Höhe von 500.000 € wird durch die im Investitionsplan des Sondervermögens Hafen abgebildeten

und beschlossenen Werte unter der Position „Bahnhof Speckenbüttel (Neubau 20er Gruppe)“ bereitgestellt. Eine zusätzliche Zuführung aus dem bremischen Haushalt ist nicht erforderlich.

Gemäß der Mittelabflussplanung ist für das Jahr 2025 ein Mittelbedarf in Höhe von 1.800.000 € vorgesehen. Im Investitionsplan des Sondervermögens Hafen sind unter der Position „Bahnhof Speckenbüttel (Neubau 20er Gruppe)“ Mittel in Höhe von 1.000.000 € vorgesehen. Die Differenz in Höhe von 800.000 € kann durch Verlagerungen innerhalb des Sondervermögens Hafen bereitgestellt werden, da die für das zusammen mit dem Bund geplante Projekt „HyS-hunter“ (Errichtung einer multimodalen Wasserstofftankstelle) vorgesehenen Mittel nicht in entsprechender Höhe abfließen werden, da der Bund das Projekt angehalten hat. Eine zusätzliche Zuführung aus dem bremischen Haushalt ist nicht erforderlich.

Die aus der Mittelabflussplanung zur Erweiterung der Vorstellkapazität (B.1) sowie aus der Mittelabflussplanung zur Umrüstung 30er-Gruppe (B.2) ersichtlichen Mittelbedarfe der Jahre 2026 (18.700.000 €), 2027 (12.900.000 €), 2028 (11.000.000 €) sowie 2029 (11.200.000 €) sind derzeit weder in den Planansätzen des Sondervermögens Hafen noch in den Zuführungen aus dem bremischen Haushalt an das Sondervermögen Hafen für Investitionen in ausreichender Höhe hinterlegt. Für die Maßnahme „Bahnhof Speckenbüttel (Neubau 20er Gruppe)“ sind im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Hafen für die Jahre 2026 und 2027 jeweils 10.000.000 € vorgesehen. Die Aufnahme der veränderten Planbeträge ist im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2026/2027 aus den ressorteigenen Eckwerten entsprechend sicherzustellen.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Kosten für die Erweiterung der Hafeneisenbahn-Vorstellkapazitäten im Bereich Speckenbüttel für die Jahre 2025 bis 2029 ist die Erteilung einer bestehenden (29.220.000 €) sowie einer zusätzlichen (26.380.000 €) Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Haushaltsstelle 3801/884 22-8, an das Sondervermögen Hafen für Investitionen mit Abdeckung in 2025: 1.800.000 €, 2026: 18.700.000 €, 2027: 12.900.000 €, 2028: 11.000.000 € und 2029: 11.200.000 € erforderlich. Zum Ausgleich der zusätzlichen VE darf die bei der Haushaltsstelle 3995/971 11-8 Global veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 26.380.000 € nicht in Anspruch genommen werden. Für die barmittelmäßige Abdeckung in 2025 sind im Sondervermögen Hafen ausreichende investive Mittel eingeplant. Weiterhin sind im Wirtschaftsplan für die Jahre 2026 und 2027 jeweils 10,0 Mio. € vorgesehen. Der in 2026 übersteigende Bedarf (8.700.000 €) kann durch die Auflösung der bestehenden investiven Budgetrücklage sowie einer anteiligen Auflösung der allgemeinen Budgetrücklage im PPL 81 dargestellt werden. Die vollständige Auflösung der restlichen allgemeinen Budgetrücklagen des PPL 81 (2.900.000 €) in 2027 reicht zur Abdeckung des Bedarfes aus. In den Jahren 2028 und 2029 müssen die Bedarfe im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung für den Produktplan 81 Häfen ressortseitig in der Haushaltsaufstellung 2028/2029 unter Berücksichtigung der Bedarfskonkretisierung und Mittelabflussplanung sichergestellt werden. Die bestehende Finanzplanung umfasst den Zeitraum bis 2027, so dass aktuell noch keine Orientierungswerte für die Zeit ab 2028 bestehen.

In der Gesamtschau stellt sich die Finanzierung wie folgt dar:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	SUMME
	in €						
Mittelbedarfe "20er Gruppe"	500.000	1.800.000	18.700.000	6.900.000	6.000.000	5.900.000	39.800.000
Umrüstung "30er Gruppe"				6.000.000	5.000.000	5.300.000	16.300.000
Summe GESAMT	500.000	1.800.000	18.700.000	12.900.000	11.000.000	11.200.000	
<i>VE-Bedarf</i>		<i>1.800.000</i>	<i>18.700.000</i>	<i>12.900.000</i>	<i>11.000.000</i>	<i>11.200.000</i>	<i>55.600.000</i>
Deckung des Bedarfes (blaue Markierung)							
Ausgabeanschläge bzw. Finanzplanwerte 2026ff							
<i>Nur nachrichtlich:</i>							
An das Sondervermögen Hafen für Investitionen (Hst. 3801.884 22-8) davon für die Maßnahme "Speckenbüttel"	25.497.000	11.803.000	19.091.500	18.261.000			
			10.000.000	10.000.000	<i>innerhalb d. Fortschreibung d. Finanzplanung</i>		
Aus der investiven Rücklage PPL 81	<i>im SV</i>	<i>im SV</i>	8.149.854				
Aus der Budgetrücklage PPL 81			550.146	2.900.000			
Summe Deckung	500.000	1.800.000	18.700.000	12.900.000	11.000.000	11.200.000	
Verbleibendes Delta	0	0	0	0	0	0	0

Der VE-Bedarf stellt sich in der Gesamtschau wie folgt dar:

VE-Gesamtbedarf	55.600.000 €	
Veranschlagte VE (PPL 81)	29.220.000 €	Erteilung der noch bestehenden VE
Zusätzliche VE	26.380.000 €	Erteilung der globalen VE (Investitionsreserve)

Die absehbaren finanziellen Auswirkungen für spätere Jahre ergeben sich aus dem Betreiben einer Schieneninfrastruktur. Diese setzen sich aus allgemeinen Betriebskosten (z.B. Energiekosten für Weichenantriebe) und dem zusätzlichen Instandhaltungsaufwand durch Mehrung des Anlagenbestandes zusammen.

Inwieweit die Voraussetzungen für eine Förderung im Rahmen des EU-Förderinstrument Connecting Europe Facility gegeben sind, kann nach einer positiven Entscheidung Bremens für eine Investition geprüft werden. Wie bei sämtlichen Förderprogrammen ist eine Voraussetzung eine Sicherstellung der Vollfinanzierung seitens Bremens.

D.2 Personalwirtschaftlichen Auswirkungen

Personalwirtschaftliche Auswirkungen entstehen mit dieser Vorlage nicht.

D.3 Genderbezogene Auswirkungen

Genderbezogene Auswirkungen entstehen mit dieser Vorlage nicht.

D.4 Klimacheck

Die Anwendung des Klimacheck-Tools ergab, dass die Beschlüsse in der Senatsvorlage dazu beitragen, die gesteckten energie- und klimapolitischen Ziele zu erreichen, indem eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ermöglicht wird. Die Erweiterung der Hafeneisenbahn-Vorstellkapazität in Bremerhaven Speckenbüttel schafft die Grundlage für die prognostizierte Steigerung des Schienengüterverkehrs und hat damit positive Auswirkungen auf den Klimaschutz.

E. Beteiligung und Abstimmung

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

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Für die Öffentlichkeitsarbeit geeignet. Die Vorlage ist nach Beschlussfassung für die Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz im Transparenzportal geeignet.

G. Beschluss

1. Der Senat der Freien Hansestadt Bremen stimmt dem Bau der neuen Vorstellgruppe in Bremerhaven Speckenbüttel mit Kosten in Höhe von 39.800.000 € zu.
2. Der Senat der Freien Hansestadt Bremen stimmt der Umrüstung der vorhandenen bre-mischen Gleisgruppe innerhalb des Bahnhofs Bremerhaven Speckenbüttel mit Kosten in Höhe von 16.300.000 € zu.
3. Der Senat stimmt zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Mittelbedarfe in den Jahren 2025-2029 der Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3801.884 22-8 „An das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ in Höhe von 55.600.000 EUR zu. Hierfür wird die noch veranschlagte (29.220.000 €) sowie eine zusätzliche (26.380.000 €) Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Haushaltsstelle 3801/884 22-8, an das Sondervermögen Hafen für Investitionen erteilt. Zum Ausgleich der zusätzlichen VE dürfen bei der Haushaltsstelle 3995/971 11-8 Global veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in selbiger Höhe nicht in Anspruch genommen werden.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation die erforderlichen Beschlüsse der Deputation für Wirtschaft und Häfen und des Ausschusses für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen einzuholen.
5. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation über den Senator für Finanzen die erforderlichen Beschlüsse des Haushalts- und Finanzausschusses der Bremischen Bürgerschaft einzuholen.