In der Senatssitzung am 13. Juli 2021 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen 6. Juli 2021

Vorlage für die Sitzung des Senats am 13.07.2021

„Herstellung einer provisorischen Straßenquerung über den Verbindungskanal in Bremerhaven“

A. Problem

Ausgehend von der Havarie der Nordschleusenbrücke über den Verbindungskanal im stadtbremischen Überseehafengebiet Bremerhavens hat der Senat in seiner Sitzung am 11. Mai 2021 die kurzfristige Notwendigkeit einer Neubauplanung anerkannt und der Erstellung einer ES-Bau zum Neubau einer Brücke zugestimmt. Diese Beschlüsse wurden vom Hafenausschuss sowie dem Haushalts- und Finanzausschuss bestätigt, so dass die Senatorin für Wissenschaft und Häfen die bremenports mit den Planungsleistungen beauftragt hat. Bestandteil dieser Beauftragung war zugleich die Untersuchung von temporären Lösungsmöglichkeiten, da der spätere Neubau einer Brücke erst in mehreren Jahren zur Verfügung stehen kann.

Die konkreten verkehrlichen und logistischen Probleme für die Unternehmen auf der Columbusinsel, die durch den Wegfall der Hauptzufahrt seit April 2021 bestehen, wurden bereits mit der Vorlage zur Neubauplanung skizziert und können nun weiter präzisiert werden.

Für den Bereich des Straßen- und Schwerlastverkehrs von und zur Columbusinsel besteht seit der Havarie der Brücke ausschließlich der Weg durch die Bremerhavener Innenstadt über die Barkhausenstraße und die Schleusenstraße. In der Folge sind sämtliche Verkehre zwischen den Unternehmen auf der Columbusinsel und dem Überseehafengebiet mit zusätzlichem administrativen Aufwand (u.a. Zollformalitäten), längeren Wegen, einem höheren zeitlichen Aufwand und im Ergebnis mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Diese Kosten können von den Unternehmen nicht über mehrere Jahre bis zum Neubau einer Brücke getragen werden, so dass temporäre Lösungsansätze zur Existenzsicherung der Unternehmen erforderlich sind.

Insgesamt fuhren im Jahr bisher ca. 20.000 Schwertransporte von und zu der Columbusinsel, die durch den Wegfall der Nordschleusenbrücke betroffen sind. Erste Lösungsansätze, die von SWH und bremenports im Dialog mit den betroffenen Unternehmen entwickelt werden konnten, betreffen die Aufhebung zuvor bestehender Fahrverbote, eine angepasste Wegeführung und verbesserte Abstellmöglichkeiten auf der Columbusinsel sowie die Möglichkeit, mit leichteren Transporten (maximal 30 Tonnen) über das Außenhaupt der Nordschleuse und weiter über das Container-Terminalgelände (Agatzstraße) bis hin zur Senator-Borttscheller-Straße zu verkehren. Hier finden in einer Testphase sogenannte Leertransporte statt, die abhängig von den Schleusungszeiten der Nordschleuse für eine gewisse zeitliche Entlastung der

Umlauffahrten sorgen. Ein grundlegender Lösungsansatz ist dies aufgrund der Gewichtsbeschränkung nicht.

Ein weiterer wesentlich betroffener Bereich auf der Columbusinsel ist das Kreuzfahrtgeschäft. Zwar war dieses bedingt durch die COVID-19 Pandemie weltweit noch stark eingeschränkt, so dass es im ersten Halbjahr 2021 in Bremerhaven keine Abfahrten gab. Da aber im 2. Halbjahr wieder zunehmend Abfahrten erfolgen, ist mit einer weiteren Verdichtung der Straßenverkehre durch Individualfahrten und durch Bus-Shuttletransporte zu rechnen. Für die Folgejahre geht die Reisebranche im Bereich von Kreuzfahrten von einer deutlichen Erholung bis hin zu einer vollständigen Buchungsauslastung aus. Dies bedeutet für die Kapazitätsbetrachtung der momentanen einzigen Zufahrt zur Columbusinsel über die Schleusenstraße und die Klappbrücke bei An- und Abfahrten von Kreuzfahrtschiffen eine deutliche Überbeanspruchung. Der Verkehrsträger Straße wird mit nur einer Verbindung deshalb nicht dauerhaft in der Lage sein, alle Verkehre von und zur Columbusinsel aufzunehmen und damit verbunden wird das Risikopotential für die Klappbrücke Schleusenstraße durch Wartungs- und Reparaturarbeiten erhöht. Zugleich sind auch die Rettungswege zur Columbusinsel und zum Wohn- und Geschäftsgebiet Lohmannnstraße betroffen. Die zuvor bestehende und im Einsatzfall wichtige Redundanz über die ehemalige Drehbrücke ist derzeit nicht mehr vorhanden, weder für den Individualverkehr noch für den Geschäftsverkehr.

Auch der Bahnverkehr kann auf absehbare Zeit nicht mehr auf die Columbusinsel geführt werden. Die dort „gefangenen“ Bahnwaggons konnten zwar inzwischen durch eine ad-hoc Maßnahme mittels Schwerlastverkehr über die Straße in den Überseehafen transportiert und vor Ort wieder auf Schienen gesetzt werden, aber eine direkte Bahnanbindung der Columbusinsel wird über mehrere Jahre nicht möglich sein. Um dennoch in einem gewissen Umfang und mit einer Umladung weiterhin Gütertransporte per Bahn auch für die Unternehmen auf der Columbusinsel zu ermöglichen, soll eine temporäre Umschlaganlage bereitgestellt werden, die für den notwendigen Straßentransport im letzten Teilstück ebenfalls zwingend auf eine temporäre Verbindungslösung angewiesen ist.

Eine temporäre Behelfsbrückenquerung muss in der Lage sein, den Schifffahrtsweg „Verbindungskanal“ nicht dauerhaft zu sperren, sondern eine gewisse Mobilität hinsichtlich Auf- und Abbau oder eine bewegliche Funktionalität berücksichtigen. Eine Erhebung des Hansestadt Bremischen Hafenamtes hat dazu ergeben, dass ca. 1.500 Schiffspassagen p.a. den Verbindungskanal nutzen. Davon sind ca. 150 Querungen von CarCarriern bzw. RoRo-Schiffen verursacht, die ansonsten eine Umfahrung über die beiden Seeschleusen Nord- und Kaiserschleuse vornehmen müssten. Der zeitliche und logistische Mehraufwand würde einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für den Standort Bremerhaven bedeuten. Eine dauerhafte Sperrung des Verbindungskanals, aber auch schon eine Sperrung von mehreren Tagen/Wochen birgt darüber hinaus das Risiko, dass der Schiffsverkehr „gefangen“ wäre, wenn Wartungs- und Reparaturarbeiten oder sogar Havarien an den Seeschleusen des Überseehafens eine Zu- und Abfahrt verhindern würden. Insofern ist als provisorische Querung eine Lösung anzustreben, die sowohl den Erfordernissen nach einer straßenverkehrlichen als auch nach einer

schifffahrtsverkehrlichen Passage über den Verbindungskanal im Überseehafen Bremerhaven Rechnung trägt.

B. Lösung

Aufgrund der beschriebenen Problematik hat die Senatorin für Wissenschaft und Häfen bremenports mit der Erarbeitung von Varianten für eine temporäre Behelfsbrückenlösung im Bereich des Verbindungskanals im Überseehafen Bremerhaven beauftragt. In der Hafenausschusssitzung am 23. Juni 2021 wurden den Ausschussmitgliedern unterschiedliche Lösungsansätze vorgestellt, woraus sich drei Varianten als grundsätzlich machbar herausgestellt haben und eine Vorzugsvariante präsentiert werden konnte.

Die Vorzugsvariante sieht eine temporäre Behelfsbrückenlösung durch die Nutzung eines fest vor Ort befindlichen Fährschiffes vor. Diese Variante entspricht als Kompromisslösung weitgehend den Anforderungen sowohl aus straßenverkehrlicher als auch aus schifffahrtsverkehrlicher Sicht. Vorgesehen ist, den Schiffskörper quer in den Verbindungskanal zu legen und die Auf- und Abfahrrampen auf den östlichen und westlichen Ufereinfassungen abzulegen (siehe nachfolgende Abbildung).

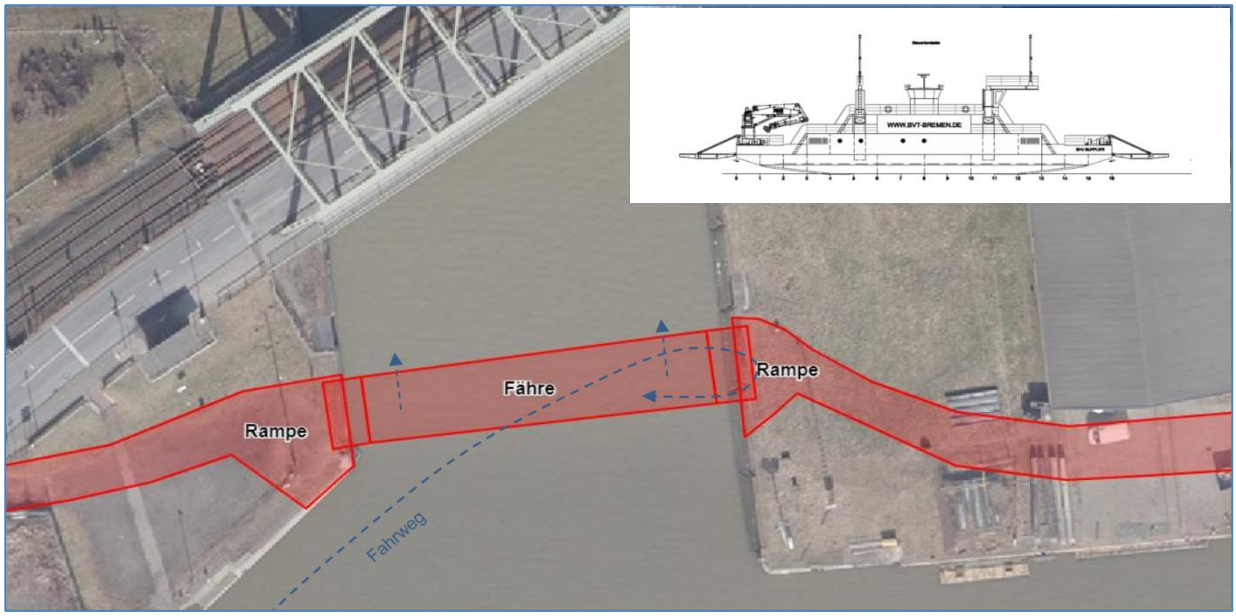

Abb. Schematische Darstellung zum Einsatz eines Fährschiffes als temnporäre Straßenquerung über den Verbindungskanal

Zur Realisierung dieser Variante sind entsprechende beidseitige Zufahrten zu errichten. Der Betrieb der Fähre ist im täglichen Einschichtsystem (8 Stunden/Tag) vorgesehen. Nach Betrieb soll die Fähre zu ihrem Liegeplatz verholt werden, so dass der Schiffsverkehr ungehindert passieren kann. Sollte im Schichtbetrieb eine planmäßige Schiffsquerung erforderlich sein, so wäre die Besatzung in der Lage, den Verbindungskanal innerhalb von ca. 30 Minuten frei zu geben. Entsprechende Wartezeiten im Straßenverkehr waren durch den Betrieb der ehemaligen Drehbrücke ebenso zu berücksichtigen, so dass diese Einschränkungen als vertretbar

bewertet werden. Zu verkehrlichen Spitzenzeiten, z. B. bei Mehrfachanläufen von Kreuzfahrtschiffen, ist zugleich auch eine Aufstockung der Betriebszeiten der Fähre möglich.

Aufgrund der Sicherheits- und Risikoabschätzung soll die temporäre Behelfsbrückenlösung mittels Fähre nur dem „Werksverkehr“ von und zur Columbusinsel zur Verfügung stehen. Eine öffentliche Nutzung durch Fuß- und Radfahrer bzw. dem Individualverkehr ist zunächst nicht vorgesehen. Mögliche bedarfsgerechte Anpassungen wären später gegebenenfalls möglich.

Die Untersuchung von bremenports hat ergeben, dass eine adäquate Fähre kurzfristig verfügbar ist, die sowohl den Abmessungen, den technischen Anforderungen als auch den Belastungs- und Benutzungskriterien entspricht. Da der Nutzungszeitraum aus heutiger Sicht mit mindestens fünf Jahren zu veranschlagen ist, wird eine Beschaffung anstelle einer Miete (Charter) aus wirtschaftlichen Gründen vorgeschlagen. Die Bereederung kann über das Stammpersonal von bremenports erfolgen, wobei der temporäre Personalaufwuchs in den Personal- und Wirtschaftsplänen der Gesellschaft ab 2022 zu berücksichtigen ist. Bedingt durch die vorbereitenden Maßnahmen (verkehrliche Zuwegungen, Leitungsverlegungen, Genehmigungen, Beschaffung, etc.) wird eine Inbetriebnahme der temporären Behelfsbrückenquerung in 9 bis 12 Monaten erwartet.

Vorgesehen ist, die provisorische Straßenquerung über den Verbindungskanal in Bremerhaven bis zur Fertigstellung eines vollwertigen Neubaus zu nutzen. Mögliche Umgestaltungen des nun für die temporäre Lösung herzurichtenden Bereiches werden als Bestandteil des Gesamtprojektes Gegenstand späterer Befassungen sein.

C. Alternativen

Die grundsätzliche Möglichkeit, die bisherige, über 90 Jahre funktionstüchtige Drehbrücke über den Verbindungskanal nicht durch eine alternative Querungsmöglichkeit zu ersetzen, scheidet aus, da ohne eine solche Verbindung das Gesamtareal der Columbusinsel perspektivisch vollständig seine hafenbezogenen Funktionen verlieren würde. Dies gilt in gleicher Weise für die Schaffung einer temporären Behelfslösung, da der Zeitraum bis zur Fertigstellung eines vollständigen Brückenneubaus mehrere Jahre betragen wird und ohne eine Zwischenlösung eine existenzielle Gefährdung der vor Ort tätigen Unternehmen bestünde. Angesichts dessen werden keine Alternativen vorgeschlagen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Gesamtkosten des beschriebenen Lösungsansatzes zur Herstellung einer provisorischen Straßenquerung über den Verbindungskanal in Bremerhaven setzen sich aus den Beschaffungskosten für die Fähre, den dazugehörigen allgemeinen Betriebskosten, den Treibstoffkosten, dem personellen Aufwand sowie den Herstellungskosten der notwendigen Anbindungen (Rampenbereiche und Zuwegegungen) auf der östlichen und westlichen Seite des Verbin-

dungskanals zusammen. Am Ende der Nutzung des Provisoriums, das zeitgleich mit der Inbetriebnahme eines neuen, derzeit noch zu planenden Brückenbauwerkes erfolgen wird, ist mit einer Verwertung (voraussichtlch Verschrottung) des Fährschiffes zu rechnen.

Die Beschaffungskosten der Fähre belaufen sich auf einmalig 850.000 €. Der personalwirtschaftliche Aufwand wird mit jährlich 355.000 € kalkuliert. Basis dafür sind die Stundensätze 2021 der bremenports GmbH & Co. KG bei einer angenommenen Besetzung der Fähre mit einem Schiffsführer und einem Matrosen an 8 Stunden pro Tag an 365 Tagen inkl. eines Sicherheitsaufschlags. Für die allgemeinen Betriebskosten (u.a. Versicherungen, Instandhaltung, Zertifikate etc.) werden nach heutigem Stand 145.000 € p.a. benötigt und die Treibstoffkosten sind mit voraussichtlich 40.000 € p.a. anzusetzen. Zur Anbindung der Fähre an die bestehenden Verkehrswege sind Kosten in Höhe von 1.750.000,00 € geplant. Für die Zufahrten zur Fähre selbst ist keine Gründung erforderlich. Die Übergänge sind jedoch auf beiden Seiten durch Rampen darzustellen, wobei zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine partielle Absenkung der Kajenkante notwendig wird und teilweise Kabel, Rohre und Beleuchtungs-/Signalmasten verlegt werden müssen. Zudem ist ein Zufahrtsweg über das Gelände des Sondervermögens herzustellen. Damit ergibt sich ein Gesamtaufwand für den Lösungsansatz in Höhe von 5.300.000 €. Eine entsprechende Kostenaufteilung ergibt sich aus nachfolgender Tabelle.

Nr.	Kostenanteil	Aufwendungen / Kosten
1	Beschaffung des Fährschiffes (einmalig)	850.000 €
2	Personalaufwendungen zum Betrieb der Fähre (jährlich, deshalb Faktor 5)	1.775.000 €
3	Allgemeine Betriebskosten (jährlich, deshalb Faktor 5)	725.000 €
4	Treibstoffkosten (jährlich, deshalb Faktor 5)	200.000 €
5	Herstellungskosten der Rampensysteme und Zuwegungen	1.750.000 €

Der Mittelabfluss für den Kauf der Fähre und die Herstellung der Zuwegungen ist zu etwa drei Vierteln in 2021 und zu einem Viertel im Jahr 2022 vorgesehen. Alle sonstigen Kosten zur Gewährleistung einer temporären Lösung für die straßenseitige Querung des Verbindungskanals fallen entsprechend verteilt über die entsprechende Nutzungsdauer (angenommen werden 5 Jahre) an.

Die Mittel für den Ankauf des Fährschiffes stehen im Rahmen der beschlossenen Wirtschaftsplanung des Sondervermögens Hafen im Jahr 2021 zur Verfügung. Dazu erfolgt anteilig eine zeitliche Verschiebung der ursprünglich geplanten Mittel für das Projekt „Neubau Mittelbau (Kreuzfahrtterminal“, da die dafür erforderlichen Planungen noch nicht vorliegen. Die Personalkosten fallen in den Jahren 2022 bis 2026 an. Vorgesehen ist dazu der Einsatz von bremenports-Personal, so dass die Finanzierung dieser Kosten im Rahmen des Geschäftsbesor-

gungsvertrages abgebildet werden kann. Die ebenfalls jährlich anfallenden allgemeinen Betriebskosten und auch die Treibstoffkosten werden über die im Wirtschaftsplan zur Hafenunterhaltung vorgesehenen Mittel finanziert, wozu durch die Hafenmanagementgesellschaft bremenports eine entsprechende Priorisierung innerhalb des Unterhaltungsbudgets vorgenommen wird. Die zur Herstellung der Anbindungen und Rampen anfallenden Kosten werden ebenfalls im Rahmen von Umschichtungen aus dem geplanten Hafenunterhaltungsbudget finanziert. Dazu sollen die bisher geplanten Instandhaltungs- und Wartungskosten der vorherigen Straßen-, Gleiszufahrten und der vorherigen Drehbrücke für diese Zwischenlösung umgewidmet werden.

Die Herstellung einer temporären Lösung für die straßenseitige Querung des Verbindungskanals sichert die Existenz mehrerer Unternehmen auf der Columbusinsel und damit die Beschäftigung und Zukunftsperspektive der dort tätigen Menschen. Betroffen sind alle Geschlechter gleichermaßen, so dass keine geschlechtsspezifischen Wirkungen entstehen.

E. Beteiligung und Abstimmung

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

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist nach Beschlussfassung für eine Veröffentlichung geeignet.

G. Beschluss

1. Der Senat erkennt die kurzfristige Notwendigkeit zur Herstellung einer provisorischen Straßenquerung über den Verbindungskanal in Bremerhaven an.
2. Der Senat stimmt der Herstellung einer provisorischen Straßenquerung über den Verbindungskanal in Bremerhaven durch die Beschaffung eines Fährschiffes mit voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 5.300.000 € zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen über den Senator für Finanzen die Zustimmung des städtischen Haushalts- und Finanzausschusses zur Herstellung einer provisorischen Straßenquerung über den Verbindungskanal in Bremerhaven einzuholen.