

Vorlage für die Sitzung des Senats am 23.08.2022

**Weiterentwicklung des Kalihafens Bremen:
Neubau einer schwerlastfähigen Kaje**

A. Problem

In dem am rechten Weserufer in Bremen liegenden Industriehafen konzentriert sich rund die Hälfte des stadtbremischen Seegüterumschlags. An dessen Kajen können nahezu alle Arten von Waren geladen und gelöscht werden – von Baustoffen, Holz und verschiedensten Massengütern über Stahl und Stahlerzeugnisse bis hin zu Containern, Projektladung sowie Fahrzeug- und Anlagenteilen. Der Industriehafen gliedert sich in insgesamt sieben Hafenbecken, die seit 1910 mit nur wenigen Ausnahmen in den Kriegsjahren kontinuierlich von Frachtschiffen aller Art angelaufen werden. Rund 50 ansässige Umschlag- und Logistikbetriebe sowie Unternehmen des industriellen Gewerbes sorgen für die Produktion, die Lagerung, Verarbeitung und natürlich auch für den Umschlag und den land- und wasserseitigen Weitertransport der Güter.

Seit Bestehen des Hafensareals setzt der Senat der Freien Hansestadt Bremen auf einen qualifizierten Erhalt der bestehenden Anlagen und auf eine, den sich im Laufe der Zeit wandelnden Anforderungen gerecht werdende Weiterentwicklung der Infrastruktur. Dazu wurden in den zurückliegenden Jahren Teile des Industriehafens vertieft, Straßen wurden saniert, im Hüttenhafen wurde ein Kajenabschnitt neu gebaut und es wurden Teile der Oslebshäuser Schleuse als seeseitiger Zugang erneuert sowie die Digitalisierung der Schleusensteuerung vorangetrieben.

Ein Hafensareal des Industriehafens ist der sogenannte Kalihafen. Die Hafenanlagen dort entsprechen in einzelnen Bereichen nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Hafensinfrastruktur weshalb der wasserseitige Umschlag von Containern sowie von Großraum- und Schwertransport (GST) - Gütern von dort aufgrund der mangelhaften Infrastruktur in den zurückliegenden Jahren sukzessive in andere Hafensbereiche verlagert wurde bzw. der Transport dieser Güter gar nicht mehr über den Wasserweg, sondern über landgebundene Verkehrsträger und hier vorrangig die Straße abgewickelt wurde.

Diese Entwicklung gilt es umzukehren und die infrastrukturellen Voraussetzungen für ein Wiedererstarken der Umschläge von und zu See- und Binnenschiffen im betroffenen Bereich des Kalihafens zu ermöglichen. Die vor Ort tätigen Unternehmen sehen hierfür sehr gute Chancen, die durch grundsätzliche klima- und verkehrspolitische Ambitionen mit einer angestrebten Verkehrsverlagerung von der Straße auf alternative Verkehrsträger gestützt werden. In Verbindung damit soll dafür Sorge getragen werden, dass in Bremen-Stadt ein zusätzlicher, für Großraum- und Schwertransporte geeigneter Umschlag- und Liegeplatz für Großmotorgüterschiffe inkl. der Möglichkeit der Absetzung von PKWs entsteht, und eine optimierte Nutzung des Hafenbeckens durch eine partielle Vertiefung der Hafensohle möglich wird.

B. Lösung

Ausgehend von den vorstehend skizzierten Anforderungen und dem bestehenden Bedarf zur Weiterentwicklung des Bremer Kalihafens hat die Senatorin für Wissenschaft und Häfen die bremenports GmbH & Co. KG mit der Erarbeitung der Entscheidungs- und der Entwurfsunterlage Bau beauftragt. Diese sehr detaillierten bautechnischen Unterlagen liegen inzwischen vor.

Geplant ist darauf basierend der Neubau einer schwerlastfähigen öffentlichen Kaje von rd. 226 m Länge. Diese soll im nordöstlichen Hafensreal ca. 13,50 m vor der derzeitigen, technisch abgängigen und aus historischen Gründen im privaten Eigentum stehenden Uferbefestigung errichtet werden. Die künftige Kaje soll als neue Verladestelle für Großraum- und Schwertransporte dem wasserseitigen Umschlag von Gütern dienen und das Ablegen von im Industriehafen verkehrenden Großmotorgüterschiffen ermöglichen. Die derzeitige, aus Altersgründen nicht mehr nutzbare Kaje wird dabei überbaut, so dass das besonders hochwertige logistische Flächenangebot unmittelbar an einer Kaje im Bremer Kalihafen insgesamt erweitert wird.

Bei der Planung der neuen Kaje wurden die Versorgung der Schiffe mit Landstrom und Trinkwasser sowie die Möglichkeit der Schmutzwasserabnahme berücksichtigt. Die binnenseitige Erreichbarkeit der Kaje wird über das Gelände der ortsansässigen Unternehmen gewährleistet.

Südlich an die neue Kaje anschließend wird zudem eine rd. 65 m breite und 220 m lange Liegewanne ausgebaggert, die in Verbindung mit der Herstellung einiger neuer Poller das Abfertigen von Seeschiffen bis zu einem Tiefgang von 10,50 m auch im Kalihafen ermöglichen wird. Durch diese Teilmaßnahme wird die vor einigen Jahren begonnene Vertiefung des Industriehafens mit einer Anpassung der Hafensohle im Hütten- und im Kohlenhafen und einer Anpassung der Oslebshauer Schleuse insgesamt komplettiert und ein weiterer Hafensbereich leistungsfähig erschlossen.

Die für diese Zwecke erforderlichen baulichen Maßnahmen werden unter anteiliger finanzieller Beteiligung der Unternehmen geplant und umgesetzt. Zudem ist im Einklang mit den Zielvorstellungen des Masterplans Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMDV) vorgesehen, Bundesfördermittel aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm für die Verlagerung von GST von der Straße auf die Wasserstraße zu nutzen.

C. Alternativen

Im Rahmen der ES-Bau und der EW-Bau wurden alternative Bauformen für die Kaje untersucht. Die jetzt gewählte senkrechte Spundwand mit Schrägverankerung hat sich dabei als beste und kostengünstigste Lösung herausgestellt.

Die stets mögliche Alternative des Nichts-Tuns also der „Nullvariante“ würde die Situation im Kalihafen nicht verbessern und würde mittelfristig zur weiteren Verringerung von wasserseitigen Umschlagmengen und in der Perspektive zu einem vollständigen Bedeutungsverlust des Hafensreals Kalihafen führen. Zudem bestünde mit der „Null-Variante“ keine Möglichkeit einer angestrebten Verkehrsverlagerung von Gütern aller Art und insbesondere auch von Großraum- und Schwertransport Komponenten von der Straße auf das Wasser.

D. Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt durch die Hafenmanagementgesellschaft Bremenports, die im Rahmen einer gesonderten Beauftragung mit den weiteren Planungsschritten und der Projektsteuerung beauftragt wird.

Die Gesamtprojektkosten (Planung und Bau) werden auf Basis der Kostenberechnung der EW-Bau nach heutigem Preisstand mit 6,652 Mio. € (netto) veranschlagt. Da Teile der geplanten Anlagen bedingt durch deren Lage vorrangig von den ortsansässigen Unternehmen genutzt werden, ist eine Kostenbeteiligung dieser Firmen von insgesamt 1,789 Mio. € (netto) vorgesehen, so dass der bremische Kostenanteil ohne die ebenfalls vorgesehene Bundesförderung 4,863 Mio. € (netto) beträgt.

Seitens des Bundes wurde für das Jahr 2022 kurzfristig ein Programm zur Förderung der Errichtung von Hafeninfrastruktur für den Umschlag von Großraum- und Schwerguttransporten aufgelegt. Vorgesehen ist dazu in einem Gesamtrahmen von bis zu 10 Mio. € eine Förderung von bis zu 75 % der Landesmittel, wobei Bremen voraussichtlich bis zu 2 Mio. € erhalten kann. Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen strebt an, sich mit der zu beschließenden Maßnahme, die in besonderer Weise den Zielen des Förderprogramms entspricht, um diese Förderung zu bewerben. Da die Bundesfördermittel noch im Haushaltsjahr 2022 zur Auszahlung kommen sollen, ist vorgesehen, dass die zum Kajenbau erforderlichen Stahlmengen noch in diesem Jahr bestellt und abgerechnet werden und dieses Material dann der im Anschluss zu beauftragenden Baufirma zur Verfügung gestellt wird.

Da die in Aussicht stehende Bundesförderung der Maßnahme noch nicht als gesichert gelten kann, sind die Kosten des bremischen Anteils zunächst in voller Höhe in der Investitionsplanung des Sondervermögens Hafen berücksichtigt. Die Veranschlagung im Haushaltsplan sowie Berücksichtigung im Investitionsplan des Sondervermögens Hafen für die Jahre 2022/2023 erfolgte auf Grundlage einer vorausgegangenen ES-Bau. Die Planungskosten sowie die Kosten für die Erstellung der EW-Bau wurden vom Sondervermögen Hafen getragen. Aus der Haushaltsstelle 3801/884 22-8, Zuführung an das Sondervermögen Hafen für Investitionen können in diesem Jahr 2,0 Mio. € als Barmittel bereitgestellt werden. Für die Gesamtbeauftragung in diesem Jahr ist zudem bei selbiger Haushaltsstelle die Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 2,863 Mio. € mit der Abdeckung in 2023 erforderlich.

Im Rahmen der Erstellung der ES-Bau wurde eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt.

Die geplanten Maßnahmen entfalten keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Die Weiterentwicklung des Kalihafens ist eine Hafen-Infrastrukturmaßnahme ohne geschlechtsspezifische Wirkungen.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Die Abstimmung der Vorlage mit dem Senator für Finanzen ist erfolgt.

Vorgesehen ist, dass sich der Ausschuss für die Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen als Sondervermögensausschuss am 31. August 2022 mit der Angelegenheit befassen wird.

F. Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Datenschutzrechtliche Belange sind nicht zu berücksichtigen.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Weiterentwicklung des Kalihafens Bremen durch den Neubau einer schwerlastfähigen Kaje und der Schaffung einer Liegewanne für Seeschiffe mit voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 6,652 Mio. €, davon 4,863 Mio. € als stadtbremischen Anteil zu.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, sich beim BMDV um die Bereitstellung der dargestellten Fördermittel in Höhe von 2 Mio. € zu bemühen.
3. Der Senat stimmt der Finanzierung der vorgezogenen Bestellung der zum Kaje-Neubau erforderlichen Stahlmengen mit Kosten in Höhe von rd. 2 Mio. € aus den veranschlagten Mitteln bei der Hst. 3801/884 22-8 „Zuführung an das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ in 2022 zu.
4. Der Senat stimmt zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Maßnahme der Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3801/884 22-8 mit Abdeckung in 2023 in Höhe von 2,863 Mio. € zu.
5. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, die Vorlage dem Ausschuss für die Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen zur Beschlussfassung vorzulegen.
6. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, die Vorlage im Anschluss an den Beschluss des Ausschusses für die Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen über den Senator für Finanzen dem Haushalts- und Finanzausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.