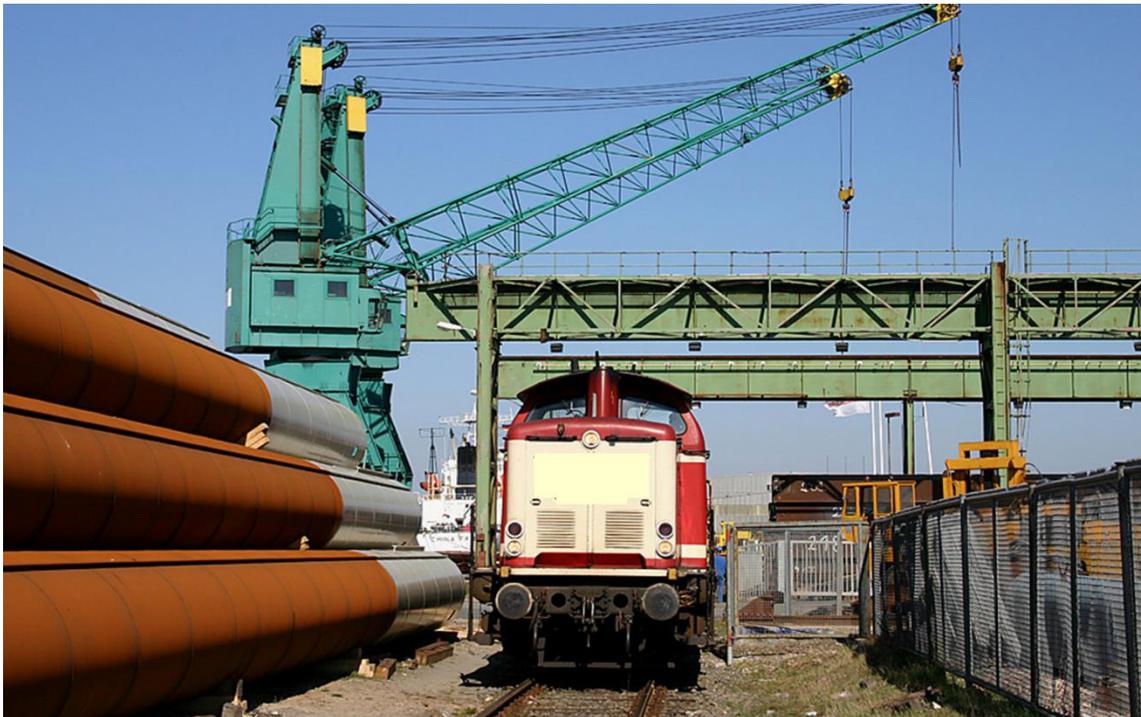


Masterplan für das Industriestammgleis im Fischereihafen in Bremerhaven

Zusammenfassung



Quelle: www.BahnBilder-Online.de, bearbeitet durch bremenports

Auftraggeber:
Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Stand:
3. März 2021

Masterplan für das Industriestammgleis im Fischereihafen in Bremerhaven

Zusammenfassung

Auftragnehmer:

bremenports GmbH & Co. KG
Am Strom 2
27568 Bremerhaven

Auftraggeber:

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen
Katharinenstraße 37
28195 Bremen

Bearbeitung:

Abteilung Hafententwicklung, Elena Eden und Jan Janssen
unter Mitwirkung der Fachabteilungen der bremenports

Version: 2

Stand: 3. März 2021

Projektnummer / Dok-ID: Projektnr. bzw. Dok.-ID. eintragen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Tabellenverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	3
1 Gegenstand und Vorgehen.....	5
1.1 Zuständigkeiten und Aufgabenstellung	5
1.2 Eisenbahnhistorie im Fischereihafen	5
1.3 Heutige Eisenbahninfrastruktur	6
1.4 Nutzungsumfang in der jüngeren Vergangenheit	8
1.5 Hafengebiet und Bauleitplanung	8
1.6 Entwicklungsflächen und angrenzende Gewerbegebiete	8
2 Bedarfe potentieller Nutzer.....	10
2.1 Bedarfe an Güterverkehren	10
2.2 Bahngüterverkehr begünstigende Aspekte	11
2.3 Prognose für den Güterverkehr im Fischereihafen.....	12
2.4 Bedarfe an Personenverkehren	12
2.5 Argumente für Bahntransport und Risiken.....	13
3 Infrastrukturelle Maßnahmen	14
3.1 Bisherige Instandsetzungsmaßnahmen.....	14
3.2 Grundlegende Maßnahmen für den Güterverkehr	14
3.3 Ladestellen und Privatgleisanschlüsse	15
3.4 Anschluss an Entwicklungsflächen	16
3.5 Museumsbahn und alternative Szenarien.....	16
3.6 Grobkostenschätzung für weitere Maßnahmen	18
4 Betriebliche Rahmenbedingungen	19
4.1 Wechselwirkung von Bahnverkehr und anderen Abläufen	19
4.2 Zugang und Voraussetzungen für den Umschlag.....	20
4.2.1 Kriterien für den Umschlag auf dem Industriestammgleis	20
4.2.2 Betriebliche und Organisatorische Maßnahmen	21
Externe Textquellen	22

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Potentielles Bahnverkehrsaufkommen.....	12
Tab. 2: Argumente für Bahntransport und Risiken	13

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersicht über das Industriestammgleis Fischereihafen	7
Abb. 2: Übersicht über den Fischereihafen	9
Abb. 3: Übersicht über vergangene und zukünftige infrastrukturelle Maßnahmen	17
Abb. 4: Gemengelage im Bereich der Gleise 101 und 102	20

Abkürzungen

B-Plan	Bebauungsplan
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F-Plan	Flächennutzungsplan
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
SGFFG	Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWH	Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

1 Gegenstand und Vorgehen

1.1 Zuständigkeiten und Aufgabenstellung

Der Fischereihafen ist neben dem Überseehafen das zweite große Hafengebiet am Standort Bremerhaven. Seine Branchenstruktur ist heterogen und besteht neben einem Cluster der Fisch- und Lebensmittelindustrie aus einem breiten Portfolio von Industrieunternehmen sowie touristischen Einrichtungen¹.

Der Fischereihafen ist als Immobilie bzw. Sondervermögen Eigentum des Landes Bremen, liegt aber im Stadtgebiet Bremerhavens, sodass hier unterschiedliche landes- und kommunale Zuständigkeiten aufeinandertreffen. Während die Wasserflächen und Kajen (Wasserseite) des Hafens durch die bremenports GmbH & Co.KG im Auftrag des Landes Bremen verwaltet werden, fallen die Landflächen (Landseite) in die Zuständigkeit der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH und unterstehen hoheitlich der Stadt Bremerhaven. Im August 2018 wurde die Eisenbahninfrastruktur des Fischereihafens von der Landseite auf die Wasserseite übertragen. Zielsetzung dieser Maßnahme war die Bündelung von Kompetenzen und die Erzeugung von Synergieeffekten: Indem die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) eingesetzt wurde und die Eisenbahninfrastruktur in die Verwaltung der bremenports wechselte, konnte die gleiche Konstellation der Verantwortlichkeiten wie bei der Bremische Hafeneisenbahn erreicht werden.

Die durch den Fischereihafen verlaufende Eisenbahninfrastruktur ist sanierungsbedürftig und seit 2018 zustandsbedingt gesperrt. In seinem aktuellen Koalitionsvertrag hat das Regierungsbündnis des Landes Bremen das politische Ziel formuliert, den Verkehrsträger Schiene dauerhaft zu stärken und die Straßen vom Güterverkehr zu entlasten. Für die zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Fischereihafen hat SWH darum die bremenports mit der Erstellung einer Masterplanung beauftragt. Zielsetzung ist eine Überprüfung des infrastrukturellen Bedarfs einhergehend mit der Ermittlung notwendiger infrastruktureller, betrieblicher und organisatorischer Maßnahmen.

1.2 Eisenbahnhistorie im Fischereihafen

Die historische Entwicklung der Eisenbahn im Fischereihafen begann 1845 mit einem Staatsvertrag zwischen Bremen und Preußen. Die Geestebahn zwischen Bremen und Geestemünde wurde 1862 in Betrieb genommen. Beim Bau des Fischereihafen I (1891–1896) wurden kajennahe Gleise und der erste Fischversandbahnhof realisiert. Beim Bau des Fischereihafen II (1921–1925) wurde u. a. eine neue Gleisanbindung samt neuem Fischversandbahnhof hergestellt, der 1936 auf 17 Gleise erweitert wurde. Ende der 1930er Jahre verließen täglich 19 Züge mit je 40 Wagen den Fischereihafen. Das Seedeichgleis erschloss seit den 1930er Jahren die Westseite des Fischereihafen II. Mit dem Niedergang der deutschen Hochseefischerei begann 1976 eine abschnittsweise Demontage der Bahnanlagen

¹ Vgl. AFC Public Services 2014

des einst größten Güterbahnhofes Bremerhavens. Der Niedergang des Stückgutverkehrs und der Werftindustrie sorgten für weitere Rückbaumaßnahmen an den Bahnanlagen.²

1.3 Heutige Eisenbahninfrastruktur

Die Eisenbahninfrastruktur (Industriestammgleis Fischereihafen) befindet sich insgesamt in einem kritischen und überwiegend nicht betriebssicheren Zustand. Bereits 2017 wurden Teile gesperrt, die Sperrung der gesamten Anlage erfolgte 2018. Die Eisenbahninfrastruktur ist heute ausschließlich östlich des Labradorhafens vorhanden. Die Gleisanlagen bestehen überwiegend aus einem bogenförmigen Hauptgleis, das parallel zum Labradorhafen in zwei Kopfgleisen endet. Ein weiteres kajenparallel verlaufendes Gleis wird seit längerem nicht mehr genutzt. An den östlichen Teil des Hauptgleises schließt ein kurzes Privatgleis an. Der Anschluss an das Streckennetz der DB Netz AG erfolgt über ein Zuführungsgleis zwischen dem Fischereihafen und dem Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf. Nördlich an das Zuführungsgleis schließen zwei Ausziehgleise an, wobei eines über einen Bahnsteig verfügt (Schaufenster Fischereihafen). Abzweigend vom Industriestammgleis existiert noch das Seedeichgleis, das vom südlichen in den westlichen Fischereihafen verläuft. Das Gleis ist nur noch in Teilen vorhanden, stark sanierungsbedürftig bzw. abgängig und nicht mehr angeschlossen, gleichwohl ist seine Trasse noch für den Eisenbahnbetrieb gewidmet.

Das nicht elektrifizierte öffentliche Industriestammgleis im Fischereihafen weist damit heute eine Gesamtlänge von rd. 8km auf. Es besteht aus insgesamt 10 Gleisen, 11 manuell bedienten Weichen sowie mehreren, überwiegend nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.

² Vgl. Bollen 2006 und Dotzauer 2009

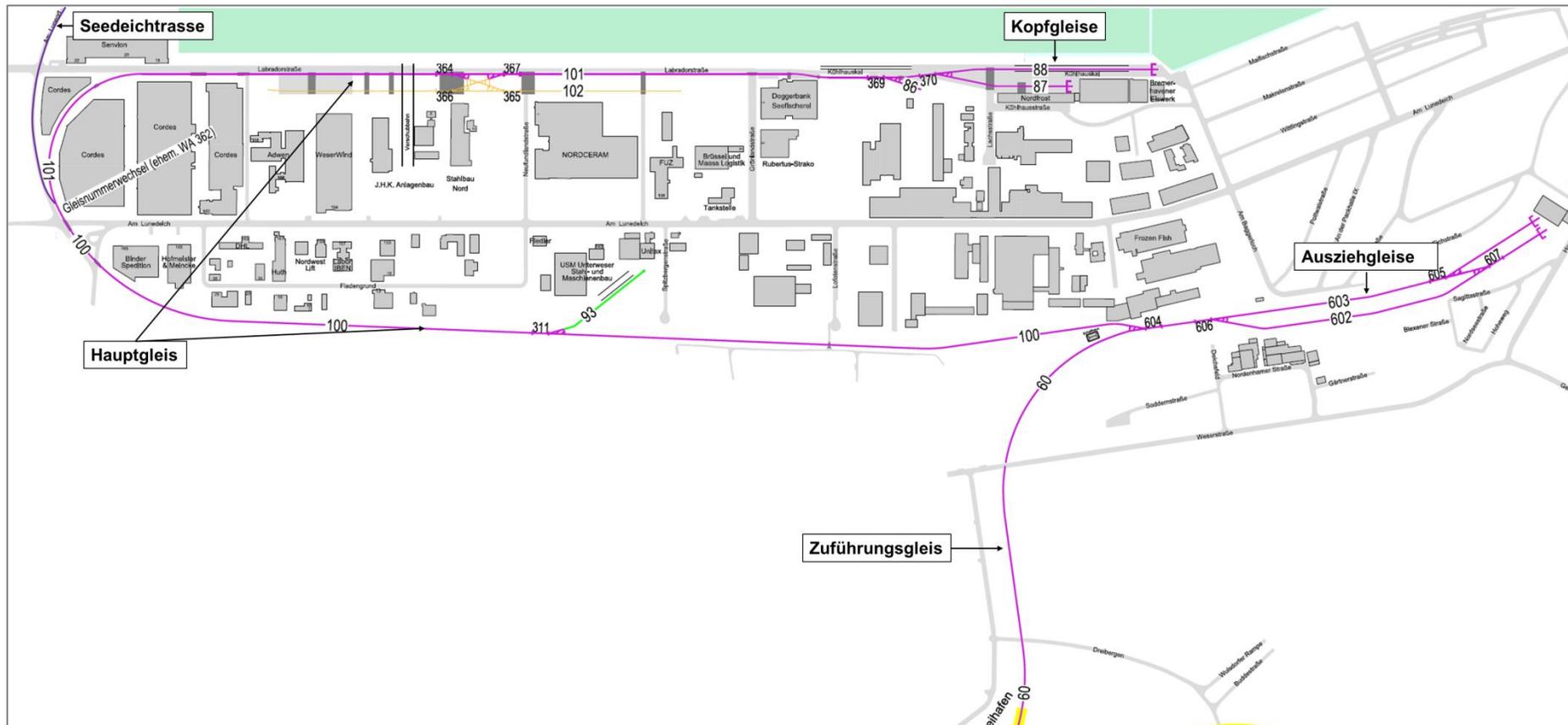


Abb. 1: Übersicht über das Industriestammgleis Fischereihafen

1.4 Nutzungsumfang in der jüngeren Vergangenheit

Der Eisenbahnbetrieb erfolgte in den letzten Jahren vor 2018 ausschließlich durch Rangierfahrten der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb). Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur war in den fünf Jahren vor der Anlagensperrung in ihrem Umfang beschränkt und sehr stark schwankend (jährlich 3 bis 34 Züge, Gewicht rd. 280 bis rd. 13.630 Tonnen). Der Umschlag erfolgte über die beiden Kopfgleise am Labradorhafen (Gleis 87/88) in Form von Stahlzulieferungen sowie Komponenten für Windenergieanlagen. Auf Gleis 602 verkehrte in der vergangenen Dekade die Museumseisenbahn Bremerhaven - Bad Bederkesa. Sie fuhr den Bahnsteig Schaufenster Fischereihafen regelmäßig sonntags im Zeitraum von Mai bis Oktober an.

1.5 Hafengebiet und Bauleitplanung

Der Fischereihafen stellt auch heute noch ein in weiten Teilen gewerblich geprägtes Hafengebiet dar. Das Gebiet dient damit grundsätzlich nicht allein der Anlieferung bzw. Abholung und (Zwischen-) Lagerung von Gütern sondern gleichzeitig dem Umschlag zwischen den Verkehrsträgern auf der Land- (Straße / LKW, Schiene / Bahn) und auf der Wasserseite (Hafen / See- und Binnenschiff).

Im Zuge des Umschlaggeschehens und der Verarbeitung von Gütern lassen sich Emissionen wie z. B. Lärm und Staub nicht immer vermeiden; sie sind daher mit der an den Fischereihafen angrenzenden (u. a. Wohn-) Bebauung in Einklang zu bringen. Diesem Umstand wurde und wird u. a. mit Hilfe der Bauleitplanung, d. h. der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen, Rechnung getragen.

Der Flächennutzungsplan (F-Plan) der Seestadt Bremerhaven aus dem Jahr 2006 weist im Bereich des Fischereihafens überwiegend gewerbliche Bauflächen aus³. Weiterhin liegen mehrere Bebauungspläne (B-Pläne) der Seestadt Bremerhaven ganz oder teilweise innerhalb und mehrere unmittelbar angrenzend an den Fischereihafen. In den Bebauungsplänen werden u. a. auch Schallemissions- und Orientierungsrichtwerte thematisiert.

1.6 Entwicklungsflächen und angrenzende Gewerbegebiete

An den zentralen Fischereihafen schließen im Süden und Westen mehrere große Flächen an, die sich zzt. in der Entwicklung befinden.

Die südlich an den Fischereihafen angrenzenden Flächen wurden in der Vergangenheit bereits teilweise durch Unternehmen der Offshore-Windenergie-Branche genutzt, die den Standort aber verlassen haben. Diese Flächen dienen nun dem Geschäftsbetrieb von Unternehmen, die aus anderen Branchen stammen (siehe folgend). Die übrigen Flächen des südlichen Fischereihafens sind noch verfügbar. Der für das Areal geltende B-Plan 429 „Am Luneort-Reithufer-Seeborg“ weist eine geplante Bahntrasse aus, die vom Industriestammgleis abzweigend aus dem Fischereihafen nach Süden verläuft, aber nicht realisiert ist⁴.

³ Vgl. Seestadt Bremerhaven 2006

⁴ Vgl. Seestadt Bremerhaven 2011

Die Flächen des westlichen Fischereihafens sind noch zum großen Teil ungenutzt. Auf den Hangar-Flächen des ehemaligen Flughafens ist ein Elektrolyse-Testfeld als Modellprojekt entstanden, das der Entwicklung und Testung von Versorgungslösungen mittels Wasserstoff dient. Der in dem Areal geltende B-Plan 441 „westlicher Fischereihafen“ weist vergleichsweise große Plangrundstücke aus, die mittig von einer Schwerlasttrasse durchzogen sind. Eine Bahnanbindung des Gebiets ist über die Seedeichtrasse vorgesehen⁵.

Südwestlich des Fischereihafens, im Anschluss an die vorhandenen Industriegebiete, ist das Green Economy-Gebiet Lune Delta geplant. Die Konzeptionierung des Gewerbegebiets sieht einen hohen Umweltverbundanteil am Modal Split vor, sodass die Eisenbahn als attraktiver Verkehrsträger bewertet wird. Zum jetzigen Planungszeitpunkt sind jedoch noch keine potentiellen Ansiedler bekannt.

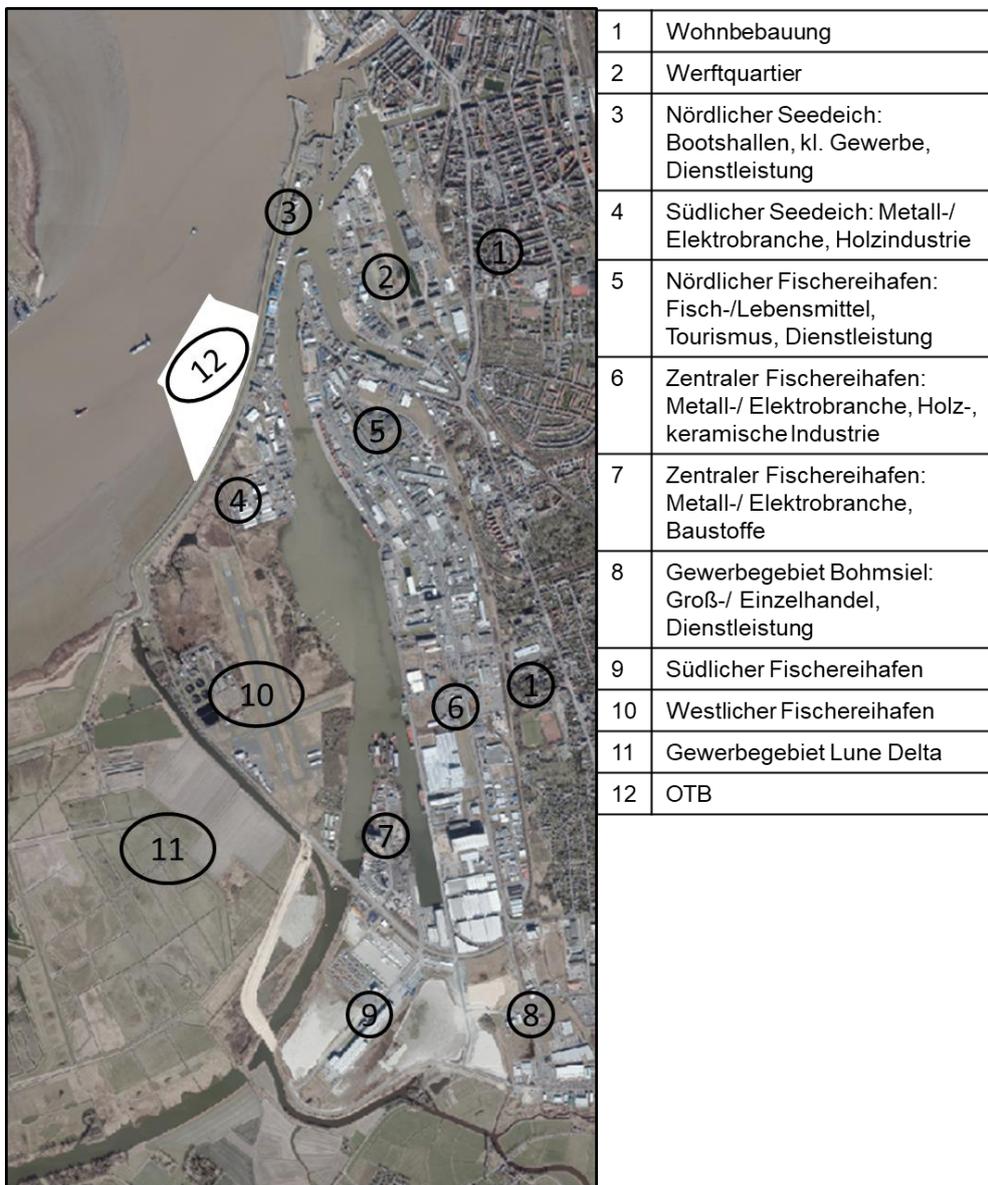


Abb. 2: Übersicht über den Fischereihafen

⁵ Vgl. Seestadt Bremerhaven 2015

2 Bedarfe potentieller Nutzer

2.1 Bedarfe an Güterverkehren

Um festzustellen, ob aktuell und/ oder perspektivisch Bedarf der Anrainer an Bahntransporten besteht, wurden Unternehmen im Fischereihafen befragt. Mit einer Auswahl dieser Unternehmen wurde ein Interview geführt, während der Großteil angeschrieben wurde.

Die Unternehmen, die Interesse an Bahntransporten geäußert haben, weisen eine Branchenstruktur auf, für die Eisenbahngüterverkehr grundsätzlich attraktiv ist, schlagen bahnaufine Güter um oder liegen logistisch günstig direkt an oder in der Nähe der Bahnanlagen. Es handelt sich um Unternehmen der Metall- und Elektrobranche, der Holz- und keramischen Industrie, der Baustoffindustrie sowie Unternehmen der fischverarbeitenden Industrie und Logistikdienstleister. Hieraus resultiert ein vielfältiges Portfolio von Gütern, für die Transportpotentiale über die Schiene bestehen: Es umfasst neben Stückgut (bspw. Holz, Fahrzeuge) und Projektladung (bspw. große Stahlteile) auch Massengüter (bspw. Baustoffe) und Tiefkühlware.

Die von den anrainenden Unternehmen beschriebenen Transportbedarfe würden zum überwiegenden Teil den Transport in den Fischereihafen und nur vereinzelt die Ausfuhr von Gütern aus dem Hafensareal hinaus nach Deutschland und Europa betreffen. In den meisten Fällen würden die Güter den Fischereihafen per Zug erreichen, verarbeitet werden und in entsprechend kleineren Einheiten überwiegend per LKW wieder verlassen. Durch die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene würde überwiegend eine Substitution von LKW-Verkehren entstehen, da die Zustellung der betroffenen Güter aktuell vor allem per LKW erfolgt. Teilweise würden aber auch Binnenschiffsverkehre auf die Schiene verlagert. Bei dem Anteil an Transporten, die aus dem Fischereihafen heraus auf die Schiene verlagert würden, handelt es sich ausschließlich um LKW-Verkehre.

Bedeutsam ist für die befragten Unternehmen die konkrete Ausgestaltung des Bahnumschlags im Fischereihafen. Dabei würden mehrere der befragten Anrainer einen Umschlag auf dem bremischen Industriestammgleis nahe den von ihnen genutzten Betriebsflächen vorsehen. Dies würde vor allem den Umschlag von Stückgut und Projektladung betreffen. Die Unternehmen, deren Fokus auf dem Umschlag von Baustoffen liegt, würden hingegen eine Ladestelle bzw. Ladestraße bevorzugen, die ebenfalls im Fischereihafen angesiedelt sein sollte. Für die Unternehmen der lebensmittelverarbeitenden Industrie spielt die Möglichkeit zur Kommissionierung von einzelnen Ladungen bzw. zur Zusammenstellung von Sammelverkehren eine entscheidende Rolle, da sie ggf. Waren aus dem Fischereihafen heraus über die Schiene abtransportieren würden. Ladestellen, die dem Lebensmittelumschlag dienen, müssen zudem besondere Voraussetzungen zur Hygiene erfüllen – bspw. eine Überdachung.

In den Gesprächen mit den Unternehmen wurde ersichtlich, dass insbesondere zwei Aspekte ausschlaggebend für die Attraktivität von Bahntransporten in den Geschäftsbetrieben sind: Zum einen müssen sie in die Supply Chain passen, also ohne die Notwendigkeit zusätzlicher Verladungen einen Mehrwert in der Lieferkette erzeugen. Zum anderen müssen sie wirt-

schaftlich gegenüber alternativen Transportmodi sein, was wiederum stark durch den ersten Aspekt beeinflusst wird.

2.2 Bahngüterverkehr begünstigende Aspekte

Entwicklungen, die günstig auf die Abbildbarkeit von Bahnverkehren in den Lieferketten und auch auf deren wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit wirken, sind insbesondere die folgenden:

- Die CO₂-Besteuerung: Es ist zu vermuten, dass die steigenden Kosten fossiler Kraftstoffe Bahntransporte gegenüber dem LKW attraktiver machen werden bzw. den Modal Split zugunsten der Eisenbahn verändern.
- Ein zunehmender Nachhaltigkeits-Fokus der Logistik: Mit dem Bewusstsein für Klimaschutz steigen heutzutage auch die Anforderungen der Verbraucher an eine ressourcenschonende Produktion der von ihnen gekauften Endprodukte, wodurch auch der nachhaltige Transport zunehmend bedeutsam wird.⁶ Der Bahntransport ist derzeit der Verkehrsträger mit einem höchstmöglichen Maß an Umweltverträglichkeit in den Lieferketten.
- Das Angebot von Einzelwagenverkehren: Die DB Cargo hat in öffentlichen Meldungen mitgeteilt, den Einzelwagenverkehr sowie den kombinierten Verkehr zukünftig wieder anbieten bzw. sogar ausbauen zu wollen. Hiervon würden insbesondere Sammelverkehre profitieren.⁷
- Anstrengungen des Bundes und der Länder zur Stärkung des Schienenverkehrs:
 - Im aktuellen Koalitionsvertrag der bremischen Landesregierung ist vorgesehen, den Verkehrsträger Schiene im Land Bremen und in der Region dauerhaft zu stärken, indem Kapazitäten ausgebaut werden. Hier liegt das Augenmerk sowohl auf der Verbesserung der Infrastruktur in den Häfen als auch auf deren Hinterlandanbindung.⁸
 - Der Bund strebt in diversen Initiativen die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene bzw. eine Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasserstraße an. Von diesen Bemühungen profitieren auch die Bahnverkehre in den Bremischen Häfen mindestens mittelbar.
 - Bestandteile der dargestellten Maßnahmenpakete sind auch Preis-Förderungen und Fördergelder. Für einen Teil der bisherigen Sanierungsarbeiten am Industriestammgleis im Fischereihafen wurde eine Förderung nach SGFFG (Schiengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz) genutzt (siehe 4.). Die anrainenden Unternehmen könnten bei der Durchführung von Verkehren von der Anlagenpreis-Förderung des Bundes für den Einzelwagenverkehr sowie der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr profitieren. Bei der Herstellung privater Gleisanlagen könnten die Eigentümer dieser Anschlüsse Fördergelder im Rahmen der Gleisanschlussförderung des Bundes beantragen.

⁶ Vgl. Universität Bremen 2016

⁷ Vgl. Verkehrs Rundschau 2020

⁸ Vgl. Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke 2018

2.3 Prognose für den Güterverkehr im Fischereihafen

Die Summe der dargestellten kurz- bis langfristigen Bedarfe an Bahnverkehren der Anrainer ergibt zusammengefasst ein potenzielles jährliches Zugaufkommen von rd. 120 (kurzfristig) bis zu rd. 600 (langfristig) Güterzügen für den Bereich des Fischereihafens in Bremerhaven. Weitere Bahnverkehre, die aus der Ansiedlung bahnaffiner Unternehmen auf den Entwicklungsflächen resultieren könnten, sind nicht kalkuliert, da nicht absehbar.

Tab. 1: Potenzielles Bahnverkehrsaufkommen

Zusammengefasst gerundet p.a.			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wagen	2.545 - 3.485	10.140 - 12.180	11.015 - 13.055
Züge	120 - 165	465 - 565	490 - 590

Es ist anzumerken, dass die dargestellte Prognose nur ein Richtwert sein kann, da sie auf Grundlage von Clusterungen und Annahmen kalkuliert wurde, von denen Abweichungen möglich sind. Varianzen ergeben sich zudem aus dem Projekt-Geschäft mancher Anrainer, in dem Lieferanten und Verloader bzw. deren logistische Strukturen mittelfristig nicht detailliert vorausgesehen werden können. Hiervon wäre vor allem der Bahntransport von Projektladungen betroffen, in dem es zu langen Phasen ohne Zugverkehr mit anschließendem geballtem Ladungsaufkommen kommen kann.

Der südliche und westliche Fischereihafen sowie das Lune Delta eignen sich grundlegend für die Ansiedlung von Geschäftsbetrieben mit Nutzung von Eisenbahn und sehen darüber hinaus eine Bahnanbindung konzeptionell vor. Da sie sich aber noch in der Entwicklung befinden, sind zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Hinweise auf Bedarfe für Schienengüterverkehre ableitbar.

2.4 Bedarfe an Personenverkehren

Neben den dargestellten Bedarfen und Potentialen für Schienengüterverkehr besteht Bedarf an schienengebundenem Personenverkehr im Fischereihafen. Einzig konkret ist zu diesem Zeitpunkt das Interesse der Museumseisenbahn Bremerhaven - Bad Bederkesa, die den Bahnsteig Schaufenster Fischereihafen im gleichen Umfang anfahren möchte wie in den Jahren vor 2018. Für das Gewerbegebiet Lune Delta sehen die zuständigen Planer ebenfalls eine potentielle Relevanz von Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die aufgrund des frühen Planungsstatus des Projektes aber nicht konkret erkennbar ist.

Grundsätzlich besteht keine allgemeingültige Genehmigung zur Durchführung von Personenverkehren auf der Eisenbahn im Fischereihafen. Sie kann nur unter bestimmten Voraussetzungen seitens der Landeseisenbahnaufsicht gegenüber dem EIU als Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

Die spezifischen Anforderungen an Personenverkehr liegen in der Art seiner Durchführung begründet. Güterverkehre im Fischereihafen verkehren im Rangierbetrieb. Das EVU fährt dabei auf Sicht und nimmt eigenständig die Festlegung und Sicherung des Fahrwegs (bspw. die Stellung einer Handweiche) zum Befahren der Infrastruktur vor. Im Gegensatz hierzu fahren Personenverkehre als Zugfahrt, d.h. sie verkehren auf festgelegten Fahrstraßen, die während der Fahrt nicht mehr verändert oder angepasst werden können, sodass ein gesi-

cherter Fahrweg besteht, von dem nicht abgewichen werden kann. Über eine technische Ausstattung zur höherwertigen Sicherung des Fahrwegs verfügt die Eisenbahn im Fischereihafen nicht.

Der Landeseisenbahnaufsicht ist es möglich, Ausnahmegenehmigungen von den technischen Anforderungen zu erteilen, wenn ein sicherer Betrieb trotzdem gewährleistet ist. Dies erscheint für die in ihrem Umfang sehr begrenzten, am Wochenende stattfindenden und ausschließlich musealen Verkehre der Museumsbahn ggf. umsetzbar. Für regelmäßig stattfindenden SPNV erscheint die Geltend-Machung einer Ausnahmeregelung hingegen unrealistisch.

2.5 Argumente für Bahntransport und Risiken

Aus den Bedarfen an Bahnverkehr sowie den vorgenannten Aspekten können die folgenden Argumente für eine Realisierung von Eisenbahnverkehr im Fischereihafen abgeleitet werden. Ihnen sind jedoch Risikofaktoren gegenüberzustellen:

Tab. 2: Argumente für Bahntransport und Risiken

Argumente für den Bahnbetrieb	Risiken in der Realisierung
<p>Eine große Chance ist das Interesse der ansässigen Unternehmen, dessen Umfang den Bahnverkehr der vergangenen Jahre in dem Hafanareal deutlich übertrifft.</p> <p>Hieraus ergeben sich sehr konkrete Anforderungen der Anrainer an Art und Ort des schienengebundenen Umschlags im Fischereihafen. Bei Umsatzbarkeit erhöhen sie die Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Realisierung der dargestellten Potentiale. Andererseits sinkt die Wahrscheinlichkeit einer Verlagerung von Fracht auf die Schiene erheblich, wenn die benötigte Umschlagsform nicht dargestellt werden kann.</p> <p>Eine Wirtschaftlichkeit von Bahntransporten ist in manchen Lieferketten bereits gegeben oder gut zu erreichen (insb. Projektladung), während sie für die Transporte anderer Güterarten ein Risiko darstellt.</p> <p>Systemisch förderliche Entwicklungen für den Bahntransport wie die CO2-Bepreisung, der zunehmende Umwelt-Fokus in den Lieferketten oder die Förderungen von Bahnverkehr unterstützen dessen Integrierbarkeit in die Lieferketten und Wirtschaftlichkeit.</p> <p>Die sich noch in der Entwicklung befindenden großen und zusammenhängenden Flächen bieten ein hohes trimodales Entwicklungspotential.</p>	<p>Von zentraler Bedeutung ist das Funktionieren der Supply Chain auch mit dem höheren Anteil an Bahntransporten. Zusätzliche Umschläge, die bisher nicht erforderlich waren (gebrochene Transporte) dürfen durch die Bahntransporte nicht entstehen.</p> <p>Aufgrund ihrer Struktur als eingleisiges Industriestammgleis ist die Eisenbahn im Fischereihafen grundsätzlich leistungsbeschränkt. Aus ihrem begrenzten Umfang, den engen Radien und den gemischten Verkehrsflächen mit vielen Bahnübergängen resultiert ein hoher Rangieraufwand.</p>

3 Infrastrukturelle Maßnahmen

Im Folgenden werden die infrastrukturellen Maßnahmen herausgestellt, die am ehesten dazu geeignet erscheinen, die sich aus dem Bahnverkehr ergebenden Chancen zu nutzen bzw. die damit einhergehenden Risiken zu reduzieren.

3.1 Bisherige Instandsetzungsmaßnahmen

Im Jahr 2019 wurden das rd. 1km lange Zuführungsgleis (Gleis 60), die Anschlussweiche (Weiche 604) sowie insgesamt ein rd. 680m langer Abschnitt des Gleises 100 instand gesetzt. Die Maßnahmen wurden mit Mitteln des SGFFG gefördert. Im Jahr 2020 erfolgte die Instandsetzung eines weiteren rd. 300m langen Abschnitts des Gleises 603, um den Betrieb einer Interims-Ladestelle für akut bestehende Umschlagbedarfe zu ermöglichen. Bei den Maßnahmen wurden teilweise altbrauchbare Stoffe verwendet, um zeitnah vergleichsweise kostengünstige Zwischenlösungen zu ermöglichen. Mit diesen Maßnahmen wurde bereits seitens der maßgeblichen Institutionen eine grundsätzliche Entscheidung zugunsten des Erhalts einer Schienenanbindung des Fischereihafens getroffen. Die Maßnahmen sind außerdem Grundlage für die folgend aufgeführten Maßnahmen zur Chancennutzung bzw. Risikoreduktion.

3.2 Grundlegende Maßnahmen für den Güterverkehr

- Sanierung des Industriestammgleises: Grundlegende Maßnahme für eine Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs im Fischereihafen und Basis aller zukünftigen Entwicklungen der Eisenbahn in dem Areal ist die Sanierung des bogenförmigen Hauptgleises (Gleisnummern 100/101) einschließlich der Kopfgleise (87/ 88) sowie der Ausziehgleise (602/603), damit rangiert werden kann. Durch diese Sanierung könnte bereits der von Unternehmen vorgesehene betriebsflächennahe Umschlag auf dem Industriestammgleis realisiert werden. Eine im Rahmen der Sanierung des Industriestammgleises mit abzubildende Teilmaßnahme ist die technische Aufwertung zweier Bahnübergänge über Gleis 100 an den Straßen Am Lunedeich und Deichhämme. Zzt. erfolgt die Bahnübergangssicherung der Kreuzung Am Lunedeich über eine Rotlichtsteuerung der vorhandenen Verkehrsampel, während der Übergang über die Straße Deichhämme nicht technisch gesichert ist. Angesichts der Straßenverkehrsdichte sowie der prognostizierten Bahnverkehre müssten die beiden Übergänge über eine Schrankenanlage technisch gesichert und dem Stand der Technik angepasst werden.
- Erweiterung der Rangierkapazitäten: Aufgrund der hauptsächlich eingleisigen Struktur des Industriestammgleises müssen Wagen, um sie an mehrere Anrainer zustellen zu können, bereits im Bahnhof Wulsdorf in der Reihenfolge der zu bedienenden Unternehmen vorsortiert sein. Es ist außerdem erforderlich, dass das Hauptgleis zum Zeitpunkt der Bedienungen frei, also nicht durch weitere Wagen belegt, ist. Diese Nachteile der vorhandenen Infrastruktur können durch die ergänzende Wiederinbetriebnahme des Gleises 102 zumindest teilweise behoben werden: Die Sanierung und Wiederinbetriebnahme von Gleis 102, das parallel zu Gleis 101 entlang der Labradorkaje verläuft, stellt eine attraktive Kapazitätserweiterung für den Rangierbetrieb da und wurde auch von den Rangierdienstleistern als nutzbringende Maßnahme herausgestellt. Durch eine Nutzung

könnten aufwendige Tauschfahrten in den Bf Wulsdorf sowie zusätzliche Verschiebungen von Wagengruppen reduziert oder vermieden werden. Baubetrieblich sinnvoll wäre – aufgrund der unmittelbaren räumlichen Nähe und der Verbindungen zwischen den Gleisen – die zeitgleiche Sanierung von Gleis 101 und Gleis 102.

- Lokabstellplatz: Ein Lokabstellplatz würde dann benötigt, wenn die Bahnverkehre im Fischereihafen langfristig deutlich zunehmen würden, sodass sich die feste Stationierung einer Rangierlok vor Ort lohnt. Hierzu wurden mehrere Varianten betrachtet, von denen jedoch keine als optimal bewertet werden konnte. Eine Variante, die keine weiteren baulichen Anpassungen neben der Sanierung des Industriestammgleises erfordert würde, ist die Abstellung der Rangierlok auf dem Gleis 602 auf Höhe des Bahnsteigs, der ggf. nur zu den Fahrzeiten der Museumsbahn freizuhalten wäre.

3.3 Ladestellen und Privatgleisanschlüsse

- Entzerrung von Verkehren: Eine grundsätzliche Veränderung der leistungsbeschränkten Struktur des Industriestammgleises würde durch dessen gezielte Erweiterung um Ladestellen und Gleisanschlüsse erreicht, was insbesondere dann bedeutsam wird, wenn gemäß den Anrainerprognosen mittel- und langfristig die Verkehre im Fischereihafen zunehmen.
 - Ausbau der heutigen Interims-Ladestelle: Sollte eine Nutzung der Interims-Ladestelle über das Jahr 2021 hinaus möglich sein, ist deren Ausbau als dauerhafte Ladestelle im Fischereihafen ein Ansatz, um einzelne Umschlagstätigkeiten von Gleis 101 auf Gleis 603 zu verlagern. Ggf. könnte die Ladestelle für die Bedarfe der fisch- und lebensmittelverarbeitenden Industrie hergerichtet – also bspw. überdacht – werden. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass sie im Falle einer solchen Gestaltung für andere Nutzungen limitiert wäre.
 - Nutzung von Privatgleisanschlüssen: Für im Fischereihafen ansässige Unternehmen wäre die Alternative zum Umschlag auf dem Industriestammgleis die Nutzung privater Anschlussgleise. Solche privaten Eisenbahninfrastrukturanschlüsse an das bremische Industriestammgleis würden dieses verkehrlich entlasten. Der Eigentümer und Nutzer des Anschlusses profitiert ebenfalls. Er würde stets über eine für seinen Betrieb zugängliche Ladestelle verfügen. Zudem läge die Festsetzung der Rahmenbedingungen für den Umschlag ausschließlich in seinem Einfluss- und Verantwortungsbereich, sodass eine stärkere Abstimmung auf die jeweiligen betrieblichen Bedarfe möglich ist. Privatgleisanschlüsse müssen vom jeweiligen Anschließer hergestellt und betrieben werden. Der Hafeneisenbahn obliegt nur die Herstellung einer Anschlussweiche im bremischen Gleis, über die das Privatgleis erreicht werden kann. Als sinnvoll wurde ein Privatgleisanschluss für die Fisch- bzw. Lebensmittelverarbeitung, abzweigend von Gleis 100, sowie für den Stückgutumschlag, abzweigend von Gleis 101, identifiziert. Sie sind in der folgenden Übersicht der infrastrukturellen Maßnahmen skizziert. Es ist jedoch zu betonen, dass es sich hierbei um Ideen handelt, die sich zwar an den von den Anrainern geäußerten Umschlagsbedarfen orientieren, jedoch bislang nicht mit diesen kommuniziert wurden und von den Unternehmen erhebliche Investitionen erfordern würden. Darüber hinaus wür-

den für die Herstellung von Privatgleisanschlüssen geeignete an das bremische Industriestammgleis angrenzende Flächen benötigt, die nur sehr begrenzt im dicht bebauten zentralen Fischereihafen vorhanden sind.

3.4 Anschluss an Entwicklungsflächen

Für die Anbindung der vorgenannten Entwicklungsflächen im südlichen und westlichen Fischereihafen erscheint die Seedeichtrasse geeignet. Durch sie könnte die Eisenbahn im Fischereihafen perspektivisch vergrößert bzw. die anliegenden Gebiete für den Eisenbahnverkehr erschlossen werden. Auch die Herstellung einer Ladestraße für Baustoffe außerhalb des zentralen Fischereihafens erschiene durch Nutzung dieser Trasse möglich.

Eine Realisierung der im B-Plan 429 dargestellten südlich verlaufenden Bahntrasse hingegen erscheint nur dann notwendig, sollten tatsächlich künftig regelmäßige Personenverkehre in das Lune Delta verkehren. In diesem Fall sollte jedoch der Verlauf der Trasse überdacht werden.

3.5 Museumsbahn und alternative Szenarien

Mit der Sanierung des Zuführungsgleises einschließlich der Gleise 602 und 603 wären auch die Voraussetzungen dafür gegeben, dass die Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa den Bahnsteig am Schaufenster Fischereihafen wieder erreichen kann.

Würde sich gegen die Wiederaufnahme von Güterverkehr entschieden, wäre zudem – bei Erteilung einer entsprechenden Genehmigung durch die Landeseisenbahnaufsicht – ein ausschließlicher Betrieb der Museumsbahn eine mögliche Variante. Hierfür würden die Gleise 60, 602 und 603 einschließlich der Weichenverbindungen sowie der Bahnsteig benötigt. Grundsätzlich wäre es in diesem Szenario auch denkbar, dass Anlagenteile der Museumsbahn zur Übernahme angeboten werden.

Es ist jedoch grundsätzlich anzumerken, dass auch bei einer Entscheidung zur (teilweisen) Stilllegung der Eisenbahn im Fischereihafen weitere organisatorische Verpflichtungen folgen würden: Generell ist das EIU dazu verpflichtet, die Eisenbahn im Fischereihafen zu betreiben. Ihre dauerhafte Stilllegung wäre darum bei der Landeseisenbahnaufsicht zu beantragen. Zudem muss das EIU seine Stilllegungsabsicht veröffentlichen, um ggf. eine Übernahme der Eisenbahninfrastruktur durch einen Dritten zu ermöglichen. Der Stilllegung der Eisenbahn könnte dann die Entwidmung der für den Bahnbetrieb gewidmeten Flächen folgen, die ebenfalls der Zustimmung der Landeseisenbahnaufsicht bedarf. Erst dann stünden diese Flächen wieder für anderweitige Bebauung zur Verfügung. Ebenso bliebe die Verkehrssicherungspflicht bis zur Entwidmung der Flächen erhalten. Die alternativen Szenarien können daher als wenig zielführend bewertet werden.

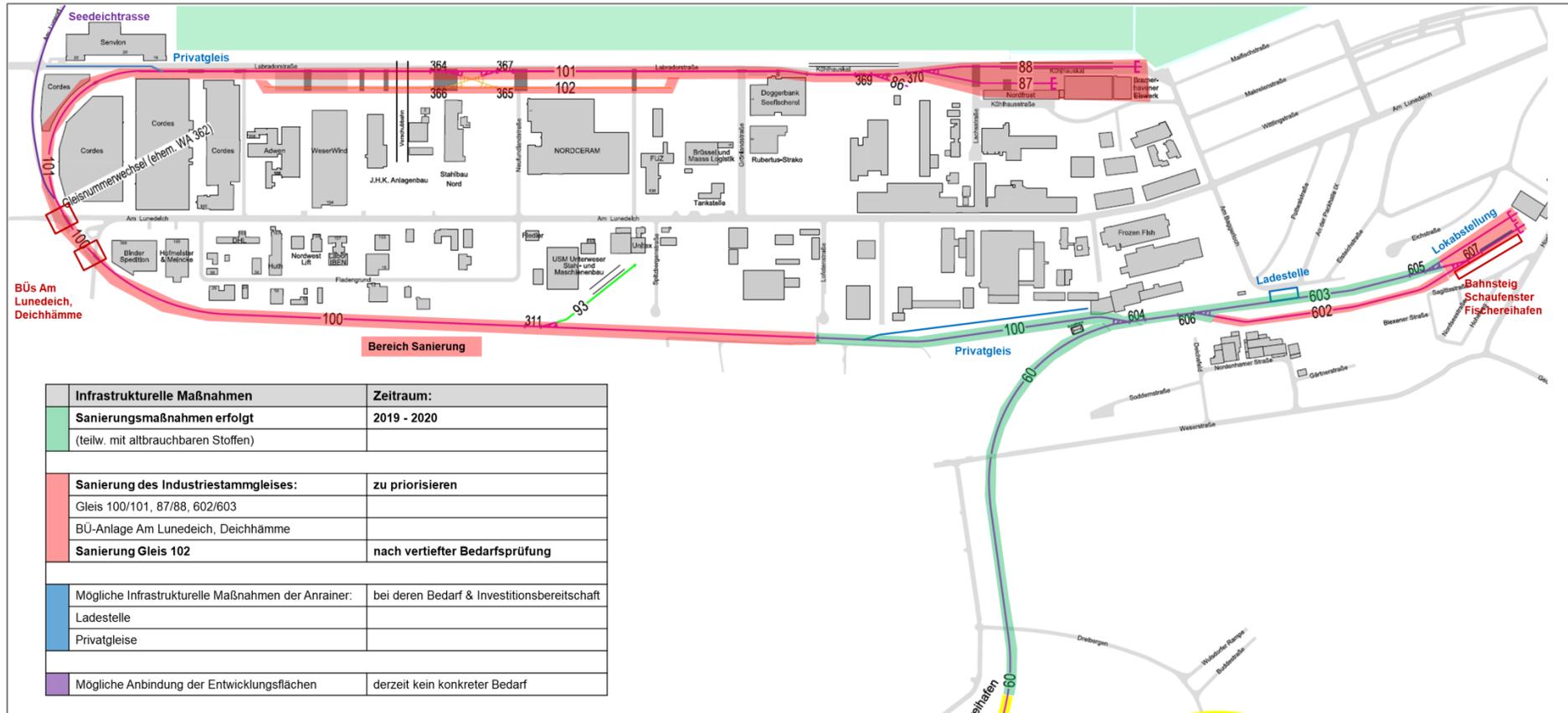


Abb. 3: Übersicht über vergangene und zukünftige infrastrukturelle Maßnahmen

3.6 Grobkostenschätzung für weitere Maßnahmen

Aufgrund des Zustands der Eisenbahninfrastruktur im Fischereihafen würden für eine vollständige Wiederaufnahme des Betriebs umfangreiche Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten erforderlich. Auf die Zwischenlösungen mit altbrauchbaren Stoffen müssen bei mittelfristig steigenden Verkehrsmengen weitere Maßnahmen folgen. Die aufgeführten sehr groben Schätzkosten stellen daher die Kosten einer solchen dauerhaften Wiederherstellung der Eisenbahn im Fischereihafen dar. Die bereits erfolgten Instandsetzungsarbeiten in den Jahren 2019 und 2020 sind in den folgend dargestellten Beträgen nicht enthalten. Kalkuliert wurde zum Preisstand 2020.

Die Kosten umfassen die als zu priorisieren benannten Maßnahmen, d.h. insgesamt die Sanierung bzw. Erneuerung der Gleise 602/603, 100/101 sowie 87/88 einschließlich der Herstellung einer Bahnübergangsanlage für die Übergänge Am Lunedeich und Deichhämme und des Gleises 102:

Sehr grobe Schätzkosten für Sanierung/ Erneuerung der Weichen:	1.500.000 €
Sehr grobe Schätzkosten für Sanierung/ Erneuerung der Gleisanlagen:	6.150.000 €
Sehr grobe Schätzkosten für die BÜ-Anlage Am Lunedeich/ Deichhämme:	350.000 €
Summe	<u>8.000.000 €</u>

Die summierten 8 Mio. € unterliegen den folgenden Imponderabilien, die ggf. zu einer Kostensteigerung führen könnten:

- Gegebenheiten des Untergrunds und Bodens: mögliche Bodenkontaminationen, bauliche Anlagen/ Fundamente im Boden
- Mögliche unbekannte Leitungen und Kabel im Boden
- Mögliche bauliche Wechselwirkungen mit den in die Labradorkaje eingelassenen Schwerlastplatten und der Verschubbahn-Konstruktion
- Entwässerungssituation
- Die zzt. noch nicht bekannten Umschlagflächen im Gleisumfeld für die Maßnahmen und hiermit einhergehend die noch unbekanntenen Voraussetzungen zu deren Herstellung und Vorhaltung bzw. Schutz

Es ist anzumerken, dass neben den Kosten für die Sanierung bzw. Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur im Fischereihafen auch jährliche Kosten für deren Instandhaltung anfallen würden, die die jährlichen Einnahmen aus Nutzungsentgelten vsl. deutlich übersteigen würden.

4 Betriebliche Rahmenbedingungen

4.1 Wechselwirkung von Bahnverkehr und anderen Abläufen

Der Fischereihafen ist ein öffentlicher Hafen, durch den Straßen verlaufen, die vom öffentlichen Verkehr sowie von Lieferverkehren genutzt werden. Auch wasserseitiger Umschlag findet an den Kajen des Hafensareals statt. Insbesondere entlang der Labradorkaje bzw. entlang der Labradorstraße, auf der die Gleise 101/102 und 87/88 verlaufen, bestehen gemischte Verkehrsflächen auf vergleichsweise engem Raum. Hier verortete Bahnnumschläge würden im öffentlichen Verkehrsraum auf gemeinsamen Flächen mit Straßen- und Schiffsverkehr stattfinden. Hinzu kommt, dass viele Grundstückauffahrten entlang der Labradorstraße liegen, die als Bahnübergang über die Eisenbahn realisiert sind. Aus diesem Grund müsste während des Bahnnumschlags eine Sperrung des Umschlagsbereichs für die anderen Verkehrsträger (Schiff, Straßenverkehr inkl. Ladeverkehr) erfolgen. Umgekehrt dürfte während straßenseitiger Umschlags kein Bahnverkehr in dem betreffenden Abschnitt stattfinden.

Ebenfalls in ihrer Wechselwirkung mit dem potentiellen Bahnverkehr im Fischereihafen zu berücksichtigen, sind größere Projekte ansässiger Unternehmen, die sich zzt. in der Planung oder Ausführung befinden und die betrieblichen Abläufe der Eisenbahn tangieren:

- Radweg Fahr(G)Rad 8: Parallel zu den Gleisen 100 bzw. 602/ 603 wird der Radweg Fahr(G)Rad 8 angelegt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe und des parallelen Verlaufs des Radwegs und der Bahngleise bestehen hier bauliche und betriebliche Wechselwirkungen.
- Erweiterung von Betriebsflächen im südlichen Fischereihafen: Ein Anrainer des Fischereihafens vergrößert sein Betriebsgelände, sodass zukünftig das öffentliche Gleis zwischen seinen Betriebsflächen verläuft. Zur Querung des Gleises soll eine rd. 40m breite Überfahrt hergestellt werden, über die der betriebsinterne Verkehr verläuft.
- Schiffbau an der Labradorkaje: In Hallen an der Labradorkaje finden aktuell größere Schiffbauprojekte statt. Auf dem in diesem Bereich verlaufenden Gleisabschnitt können während der Bauzeit keine Sanierungsarbeiten erfolgen, sodass eine Nutzung des weiterführenden Gleisabschnitts bis zur Beendigung der laufenden Schiffsbautätigkeiten nicht realistisch ist.
- Planung eines Kühlhauses: Im nördlichen Bereich der Labradorkaje soll auf einem zzt. unbebauten Grundstück ein gewerbliches Kühlhaus errichtet werden, dessen 20 Andockstationen für LKW entlang der Labradorstraße liegen würden. Die Gleise 101/ 102 würden folglich auf der gesamten Grundstückbreite regelmäßig vom LKW-Verkehr gequert, sodass ein Umschlag auf diesem Gleisabschnitt sowie die Passage in die hinter liegenden Kopfgleise (87/88) nicht möglich bzw. erheblich erschwert ist.

In einem Szenario, in dem sowohl die aktuellen Sperrungen für den Bahnnumschlag im nördlichen Bereich der Labradorstraße erhalten blieben und zudem der Kühlhausbau mit dem bestehenden Verkehrskonzept realisiert würde, wären die Möglichkeiten zum Umschlag auf Gleis 101 deutlich eingeschränkt und der betriebserleichternde Effekt von Gleis 102 soweit beeinträchtigt, dass die Wiederinbetriebnahme des Gleises kaum noch Nutzen hätte.

Straßen- und Bahnverkehr; wasserseitiger Umschlag

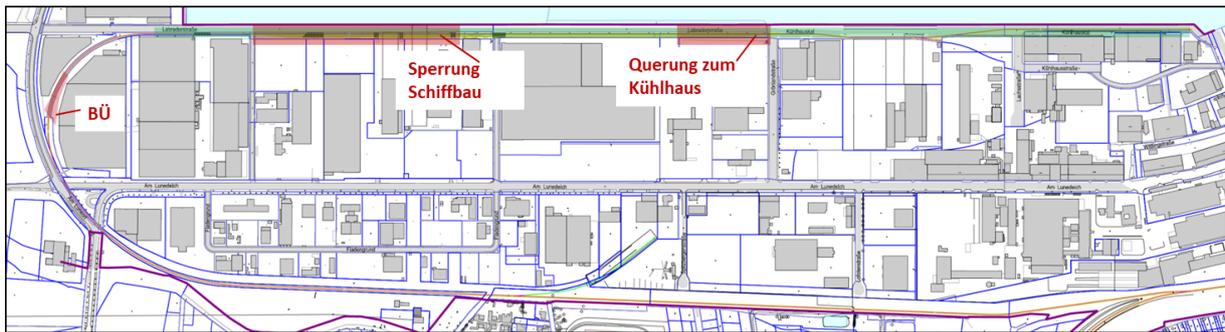


Abb. 4: Gemengelage im Bereich der Gleise 101 und 102

4.2 Zugang und Voraussetzungen für den Umschlag

Einige Anrainer des Fischereihafens haben wie dargestellt angegeben, potentielles Interesse an einem Umschlag über das Industriestammgleis zu haben. Daneben gab es in der Vergangenheit Anfragen zum Bahnumschlag im Fischereihafen von Unternehmen, die keine Anrainer sind bzw. auch nicht von diesen beauftragt waren (Dritte). Grundsätzlich hat eine als öffentliche Serviceeinrichtung betriebene Eisenbahn diskriminierungsfrei zu agieren. Würde folglich bestimmten Unternehmen der Umschlag auf dem Industriestammgleis gestattet, müsste er folgerichtig auch anderen Unternehmen gestattet werden, die die gleichen Voraussetzungen erfüllen.

4.2.1 Kriterien für den Umschlag auf dem Industriestammgleis

Angesichts der Gemengelage entlang der Labradorstraße wird ersichtlich, dass auf dem Industriestammgleis stattfindende Bahnumschläge einem Prüfprozess unterliegen müssen, der u.a. die Interessen der übrigen Verkehrsträger sowie der Anrainer berücksichtigt. Dieser Prozess muss objektiv und transparent sein, sodass die Gleichbehandlung aller Interessen gewährleistet ist. Unter zentraler Koordination des EIU würden in ihm sowohl die vertraglichen Verhältnisse, die den Umschlägen anrainender Unternehmen zugrunde liegen, vor Erteilung geprüft werden als auch die Anfragen Dritter im Einzelfall. Grundsätzlich erscheint die Nutzung des Industriestammgleises zum Bahnumschlag nur möglich sofern

- die Auswirkungen auf die im Fischereihafen ansässigen Betriebe vertretbar sind. Dies würde bspw. den Ausschluss von staubigen oder geruchsintensiven Umschlägen in der Nähe der lebensmittel- und fischverarbeitenden Anrainer bedeuten, was insbesondere den Bereich nördlich der Grönlandstraße betrifft.
- die Belange der anderen Verkehrsträger – also des Schiffs- und Straßenverkehrs – ausreichend berücksichtigt sind bzw. den Bahnumschlag zulassen.
- die betrieblichen Belange der Eisenbahn den Umschlag zulassen.

Ebenso ist die Beschränkung auf ein bedienendes EVU bei Betrieb einer öffentlichen Serviceeinrichtung nicht möglich. Sie muss diskriminierungsfrei allen EVU unter denselben Bedingungen Zugang gewähren.

4.2.2 Betriebliche und Organisatorische Maßnahmen

Aus den vorangegangenen Betrachtungen bereits ersichtlich ist die Notwendigkeit zur Aufstellung betrieblicher Konzepte, in denen die aufgezeigten infrastrukturellen Maßnahmen mit den resultierenden betrieblichen Anforderungen hinterlegt sind und die Verkehre geregelt und koordiniert werden. Dies würde die folgenden Konzepte umfassen, die vor Wiederinbetriebnahme der Eisenbahn zu erstellen wären:

- **Bedienungsanweisungen:** Die zu befolgenden betrieblichen und organisatorischen Details zur Durchführung des Rangierbetriebs und des Umschlags sollten in Bedienungsanweisungen dargestellt werden. Hier wären neben den generellen sicherheitsrelevanten Vorschriften (bspw. geltende Richtlinien) spezifische Prozesse für die einzelnen Umschläge festzulegen. So würde auch in den Bedienungsanweisungen dargestellt, wie Fahrten und Umschläge auf der Eisenbahn angesichts gemischter Verkehrsflächen durchgeführt werden müssen und welche betrieblichen Voraussetzungen sich daraus ergeben.
- **Betriebskonzept:** Ergänzend zu den einzelnen Bedienungsanweisungen kann ein Konzept zur gesamtheitlichen betrieblichen Koordination erstellt werden. Ein solches Betriebskonzept wäre anders als die Bedienungsanweisungen, deren Erstellung zwingend erforderlich ist, nur dann erforderlich, wenn sich zeitlich und örtlich überschneidende Nutzungsabsichten verschiedener EVU koordiniert werden müssten.

Ergänzend zu den vorab dargestellten betrieblichen Maßnahmen sind weitere organisatorische Maßnahmen erforderlich, die ebenfalls Voraussetzung für die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahn wären:

- Beauftragung der Stellung und Bestellung eines Eisenbahnbetriebsleiters
- Beauftragung und Benennung eines Anlagenverantwortlichen
- Benennung eines Gefahrgutbeauftragten
- Beauftragung des Notfallmanagements
- Aufstellung von Nutzungsbedingungen oder Integration des Industriestammgleise in die entsprechenden Regelungen der Bremischen Hafeneisenbahn:
Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) beinhalten maßgebliche Regelungen für die Betriebsplanung. Sie umfassen u.a. die Vorgaben für den Zugang und die Kapazitätsvergabe auf der Eisenbahn im Fischereihafen und somit auch die Verfahren zur Anmeldung eines EVUs und zum Umgang mit konkurrierenden Nutzungsanträgen, sodass diese priorisiert werden können.
- Erstellung von Entgeltregelungen
- Abschluss/ Aktualisierung der eisenbahnrechtlichen Vertragsverhältnisse
- Beauftragung der Betriebsführung

Externe Textquellen

AFC Public Services 2014: AFC Public Services GmbH in Zusammenarbeit mit cofad Beratungsgesellschaft für Fischerei, Aquakultur und Regionalentwicklung mbH für die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH, „Studie Fisch- und Lebensmittelwirtschaft im Fischereihafen Bremerhaven, Endbericht“, Bonn, 2014, https://www.fbg-bremerhaven.de/fileadmin/user/gewerbe/PDF/Studie_Fischereihafen.pdf

Bollen 2006: Walter Bollen, „Bahnhof am Meer – Die Eisenbahn an der Unterweser“, Verlag H. M. Hauschild GmbH, Bremen, 2006

Dotzauer 2009: Manuel Dotzauer, „Bahnlandschaft Bremerhaven, Spurensuche in der Elbe-Weser-Region seit 1862“, Kellner-Verlag Bremen, Boston, 2009

Seestadt Bremerhaven 2006: Seestadt Bremerhaven, „Flächennutzungsplan 2006“, Bremerhaven, 2006, https://www.bremerhaven.de/sixcms/media.php/94/0-Fplan_2006_DINA3.pdf

Seestadt Bremerhaven 2011: Seestadt Bremerhaven, „B-Plan 429, „Am Luneort/ Reitufer/ Seeborg““, Bremerhaven, 2011, https://weboffice.bremerhaven.de/WebOffice_Gast/synserver?project=Stadtplan&client=core&language=de&view=Bauleitplanung&query_preset=Bauleitplanung&X=472470&Y=5932530&scale=10000&client_app_referer=bremerhaven_de

Seestadt Bremerhaven 2015: Seestadt Bremerhaven, „Bebauungsplan Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“, Teil I der Begründung: Ziele, Zwecke, Inhalte und wesentliche Auswirkungen der Planung, Teil II der Begründung: Umweltbericht“, Bremerhaven, 2015

Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke 2018: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke, „Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Regierungskoalition für die 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft 2019-2023“, Bremen, 2018, https://spd-land-bremen.de/Binaries/Binary_6302/Koalitionsvereinbarung-RGR-2019-2023-mitU-final.pdf

Universität Bremen 2016: Universität Bremen, Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, „Implementierung eines Supply Chain Gütesiegels zur Vermarktung ökologisch gelieferter Produkte“, Schriftenreihe des Lehrstuhls für Logistikmanagement, Bremen, Nr. 3 Jahrgang 2016

Verkehrs Rundschau 2020: Verkehrs Rundschau, „Deutsche Bahn will beim Güterverkehr umsteuern“, Springer Fachmedien München GmbH, 12.06.2020, <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/deutsche-bahn-will-beim-gueterverkehr-umsteuern-2631075.html>



Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Sanierung des Industriestammgleises Fischereihafen

Veranlassung

Das Industriestammgleis (ISG) Fischereihafen erschließt das gleichnamige Hafen- und Industriegebiet für den Schienengüterverkehr. Die Gleisanlagen wurden in den vergangenen Jahren nur noch unregelmäßig genutzt und befanden sich in einem stetig schlechter werdenden Zustand, sodass die Fischereihafen Betriebsgesellschaft FBG das Gleis Anfang 2018 komplett sperrte.

Auf der Grundlage eines von bremenports erstellten Masterplans soll das ISG sukzessive instandgesetzt werden, um den Eisenbahnbetrieb wieder vollständig aufnehmen zu können.

Gewähltes Verfahren

Die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der Sanierung des ISG Fischereihafen erfolgt anhand einer Nutzen-Kosten-Untersuchung, wobei die zukünftigen Einnahmen und Ausgaben mit Hilfe der Barwertmethode auf den Gegenwartszeitpunkt bezogen werden.

Als Betrachtungszeitraum werden 40 Jahre nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen gewählt. Dieser Zeitraum entspricht der anzusetzenden Nutzungsdauer der sanierten Gleisanlagen. Bei diesem langen Betrachtungszeitraum enthält die Betrachtung naturgemäß Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der Berechnungsansätze von Infrastrukturnutzung sowie von zukünftigen Kosten, Einnahmen und Zinsen. Die tabellarische Darstellung erlaubt jedoch auch das Ablesen des Ergebnisses zu jedem anderen Zeitpunkt innerhalb des Betrachtungszeitraums.

In der Betrachtung wird der Restwert der Gleisanlagen berücksichtigt. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich dieser linear von der Fertigstellung bis zum Ende des Nutzungszeitraums verringert. Diese Vorgehensweise weicht evtl. von kürzeren Abschreibungszeiträumen der Anlagenbuchhaltung.

Berechnungsansätze

Die Betrachtung wird für das in der im Masterplan vorgeschlagene Sanierungskonzept mit Kosten in Höhe von 8,0 Mio. € durchgeführt. Für die Umsetzung wird nach derzeitigem Kenntnisstand ein Zeitraum von 4 Jahren beginnend mit dem Jahr 2022 angesetzt, über den die Sanierungskosten gleichmäßig verteilt werden.

Die laufenden Instandhaltungskosten während des Betrachtungszeitraums werden von bremenports nach derzeitigem Kostenstand mit 238.000 € angegeben. Über den Betrachtungszeitraum wird eine Preissteigerung von 2 % pro Jahr angesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass die Instandhaltungskosten im Jahr nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen erstmalig anfallen. Auf eine Berücksichtigung der Kostensteigerung bis zu diesem Zeitpunkt wird verzichtet.

Die direkten Einnahmen Bremens entstehen durch die Nutzungsentgelte der auf dem ISG verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. In Anlehnung an die Prognosen des Masterplans werden für die Berechnungen der WU folgende Ansätze zugrunde gelegt. In den Jahren der Sanierungsmaßnahmen wird aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Gleisinfrastruktur von geringen Zugzahlen zwischen 50 und 80 Zügen pro Jahr ausgegangen. Nach Abschluss der Sanierung steigen die Zugzahlen kontinuierlich von 150 auf 540 Züge am Ende des Betrachtungszeitraums. Legt man die derzeitige Preisgestaltung der Bremischen Hafeneisenbahn, der das ISG Fischereihafen zugeordnet wurde, zugrunde, belaufen sich die derzeitigen Nutzungsentgelte pro Zug auf ca. 150 € (Bearbeitung des Nutzungsantrags plus Fahrtenpauschalen für die Ein- und Ausfahrt). Über den Betrachtungszeitraum wird eine gleichmäßige Anhebung der Nutzungsentgelte in Höhe von 1,5 % pro Jahr angenommen.

Evtl. weitere entstehende Einnahmen z.B. aus Mietzinsen für Gleisflächen, für die eine Gleisbenutzung mit einem Nutzer vertraglich vereinbart wird, werden aufgrund der derzeit fehlenden Datengrundlage und des voraussichtlich geringen Umfangs nicht berücksichtigt.

Das Finanzressort erteilte SWH am 07.04.2020 folgende Auskunft hinsichtlich der anzusetzenden Zinssätze für lange Betrachtungszeiträume. „Der Kalkulationszinssatz für 40 Jahre beträgt derzeit unter Berücksichtigung eines angemessenen Risikozuschlags 1,20%.“

Ergebnis

Anhand der tabellarischen Berechnung mit den vorgenannten Eingangsdaten zeigt sich, dass aus betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise keine Wirtschaftlichkeit der Sanierung des ISG Fischereihafen für das Land Bremen als Infrastrukturbetreiber darstellbar ist. Das gilt selbst für den Fall, dass eine mögliche fünfzigprozentige Förderung der Sanierungskosten berücksichtigt wird. Allein der Vergleich der Instandhaltungskosten mit den Einnahmen aus Nutzungsentgelten zeigt, dass eine Refinanzierung der Investition in die Wiederinstandsetzung der Gleisanlagen nicht möglich ist. Die Wiederherstellung und der Betrieb des ISG Fischereihafen sind als singulär betrachtete Infrastrukturmaßnahme, wie in vielen vergleichbaren Fällen auch, nicht wirtschaftlich. Über den gesamten Betrachtungszeitraum müssen öffentliche Aufwendungen in Höhe von etwa 16 Mio. € bereitgestellt werden, um die Gleisanlagen des ISG Fischereihafen zu sanieren und instand zu halten.

Daher sind bei einer Entscheidung zugunsten der Wiederherstellung des betriebssicheren Zustands darüberhinausgehende fiskalische Aspekte durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Hafen- und Wirtschaftsstandort einzubeziehen. Konkrete Aussagen, in welchem Umfang Arbeitsplätze durch die Ertüchtigung der Gleisanlagen gesichert oder ggf. hinzugewonnen werden können, lassen sich jedoch auf der Grundlage der Untersuchungen des Masterplans nicht treffen.

Wirtschaftlichkeitsberechnung Entwicklung und Instandsetzung des ISG Fischereihafen

Eingangsdaten

Auszahlungen		
Investition	8.000.000 €	die Sanierungskosten werden gleichmäßig über einen Zeitraum von 4 Jahren verteilt
Betrachtungszeit	44 Jahre	40 Jahre ab Abschluss des Sanierungszeitraums von 4 Jahren
Nutzungszeitraum	40 Jahre	angesetzte Nutzungsdauer der sanierten Bahnanlagen
laufende Kosten	238.000 € / Jahr	Instandhaltungskosten
Steigerung	2 % / Jahr	Preissteigerung für Instandhaltung

Einnahmen
Nutzungsentgelte s. gesonderte Tabelle

Sonstiges (entfällt)

Zinssatz 1,20 % q= 1,012

Jahr	Investition	Instandhaltung	Summe Auszahlungen
1	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00
2	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00
3	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00
4	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00
5	0,00	238.000,00	238.000,00
6	0,00	242.760,00	242.760,00
7	0,00	247.615,20	247.615,20
8	0,00	252.567,50	252.567,50
9	0,00	257.618,85	257.618,85
10	0,00	262.771,23	262.771,23
11	0,00	268.026,66	268.026,66
12	0,00	273.387,19	273.387,19
13	0,00	278.854,93	278.854,93
14	0,00	284.432,03	284.432,03
15	0,00	290.120,67	290.120,67
16	0,00	295.923,09	295.923,09
17	0,00	301.841,55	301.841,55
18	0,00	307.878,38	307.878,38
19	0,00	314.035,95	314.035,95
20	0,00	320.316,66	320.316,66
21	0,00	326.723,00	326.723,00
22	0,00	333.257,46	333.257,46
23	0,00	339.922,61	339.922,61
24	0,00	346.721,06	346.721,06
25	0,00	353.655,48	353.655,48
26	0,00	360.728,59	360.728,59
27	0,00	367.943,16	367.943,16
28	0,00	375.302,02	375.302,02
29	0,00	382.808,07	382.808,07
30	0,00	390.464,23	390.464,23
31	0,00	398.273,51	398.273,51
32	0,00	406.238,98	406.238,98
33	0,00	414.363,76	414.363,76
34	0,00	422.651,04	422.651,04
35	0,00	431.104,06	431.104,06
36	0,00	439.726,14	439.726,14
37	0,00	448.520,66	448.520,66
38	0,00	457.491,07	457.491,07
39	0,00	466.640,90	466.640,90
40	0,00	475.973,71	475.973,71
41	0,00	485.493,19	485.493,19
42	0,00	495.203,05	495.203,05
43	0,00	505.107,11	505.107,11
44	0,00	515.209,25	515.209,25

20.374.659,39

Nutzungsentgelte	Sonstiges	Summe Einnahmen	Saldo Einnahmen - Auszahlungen	Abzinsungs-Faktor	Barwert	kumulierter Barwert
7.500,00	0,00	7.500,00	-1.992.500,00	1 -	1.992.500,00	1.992.500,00
9.135,00	0,00	9.135,00	-1.990.865,00	0,9764 -	1.943.930,74	3.936.430,74
10.817,36	0,00	10.817,36	-1.989.182,64	0,9648 -	1.919.256,95	5.855.687,69
12.548,14	0,00	12.548,14	-1.987.451,86	0,9534 -	1.894.848,83	7.750.536,52
23.880,68	0,00	23.880,68	-214.119,32	0,9421 -	201.722,01	7.952.258,53
25.854,82	0,00	25.854,82	-216.905,18	0,9309 -	201.923,50	8.154.182,03
27.882,80	0,00	27.882,80	-219.732,40	0,9199 -	202.129,87	8.356.311,90
29.965,81	0,00	29.965,81	-222.601,69	0,9090 -	202.341,22	8.558.653,12
32.105,04	0,00	32.105,04	-225.513,82	0,8982 -	202.557,60	8.761.210,72
34.301,70	0,00	34.301,70	-228.469,53	0,8876 -	202.779,09	8.963.989,81
36.557,04	0,00	36.557,04	-231.469,62	0,8770 -	203.005,76	9.166.995,57
38.872,31	0,00	38.872,31	-234.514,87	0,8666 -	203.237,69	9.370.233,25
41.248,83	0,00	41.248,83	-237.606,11	0,8564 -	203.474,94	9.573.708,20
43.687,89	0,00	43.687,89	-240.744,14	0,8462 -	203.717,60	9.777.425,80
46.190,84	0,00	46.190,84	-243.929,83	0,8362 -	203.965,74	9.981.391,54
48.759,05	0,00	48.759,05	-247.164,03	0,8263 -	204.219,44	10.185.610,98
51.393,91	0,00	51.393,91	-250.447,63	0,8165 -	204.478,77	10.390.089,74
54.096,85	0,00	54.096,85	-253.781,52	0,8068 -	204.743,81	10.594.833,55
56.869,32	0,00	56.869,32	-257.166,63	0,7972 -	205.014,64	10.799.848,19
59.712,78	0,00	59.712,78	-260.603,88	0,7878 -	205.291,34	11.005.139,53
62.628,76	0,00	62.628,76	-264.094,24	0,7784 -	205.573,99	11.210.713,52
65.618,78	0,00	65.618,78	-267.638,68	0,7692 -	205.862,67	11.416.576,19
68.684,40	0,00	68.684,40	-271.238,20	0,7601 -	206.157,47	11.622.733,66
71.827,23	0,00	71.827,23	-274.893,82	0,7510 -	206.458,46	11.829.192,12
75.048,90	0,00	75.048,90	-278.606,58	0,7421 -	206.765,73	12.035.957,85
78.351,05	0,00	78.351,05	-282.377,54	0,7333 -	207.079,37	12.243.037,22
81.735,38	0,00	81.735,38	-286.207,78	0,7246 -	207.399,45	12.450.436,67
85.203,61	0,00	85.203,61	-290.098,41	0,7161 -	207.726,07	12.658.162,74
88.757,50	0,00	88.757,50	-294.050,57	0,7076 -	208.059,31	12.866.222,05
92.398,83	0,00	92.398,83	-298.065,40	0,6992 -	208.399,27	13.074.621,32
96.129,43	0,00	96.129,43	-302.144,08	0,6909 -	208.746,02	13.283.367,34
99.951,16	0,00	99.951,16	-306.287,82	0,6827 -	209.099,66	13.492.466,99
103.865,92	0,00	103.865,92	-310.497,84	0,6746 -	209.460,28	13.701.927,27
107.875,63	0,00	107.875,63	-314.775,41	0,6666 -	209.827,97	13.911.755,24
111.982,26	0,00	111.982,26	-319.121,80	0,6587 -	210.202,82	14.121.958,06
116.187,81	0,00	116.187,81	-323.538,33	0,6509 -	210.584,93	14.332.542,99
120.494,34	0,00	120.494,34	-328.026,32	0,6432 -	210.974,39	14.543.517,37
124.903,92	0,00	124.903,92	-332.587,16	0,6355 -	211.371,29	14.754.888,66
129.418,67	0,00	129.418,67	-337.222,22	0,6280 -	211.775,74	14.966.664,40
134.040,77	0,00	134.040,77	-341.932,94	0,6206 -	212.187,82	15.178.852,22
138.772,41	0,00	138.772,41	-346.720,78	0,6132 -	212.607,64	15.391.459,85
143.615,84	0,00	143.615,84	-351.587,21	0,6059 -	213.035,29	15.604.495,14
148.573,35	0,00	148.573,35	-356.533,77	0,5987 -	213.470,87	15.817.966,01
153.647,27	0,00	153.647,27	-361.561,99	0,5916 -	213.914,50	16.031.880,51

2.606.484,52

Restwert	Restwert (Barwert)	Ergebnis mit Restwert
2.000.000,00	2.000.000,00	7.500,00
4.000.000,00	3.905.700,76	30.729,98
6.000.000,00	5.789.082,16	66.605,53
8.000.000,00	7.627.249,22	123.287,30
7.800.000,00	7.348.387,34	603.871,19
7.600.000,00	7.075.066,35	1.079.115,67
7.400.000,00	6.807.194,07	1.549.117,83
7.200.000,00	6.544.679,69	2.013.973,42
7.000.000,00	6.287.433,83	2.473.776,89
6.800.000,00	6.035.368,44	2.928.621,36
6.600.000,00	5.788.396,84	3.378.598,72
6.400.000,00	5.546.433,67	3.823.799,58
6.200.000,00	5.309.394,88	4.264.313,31
6.000.000,00	5.077.197,71	4.700.228,09
5.800.000,00	4.849.760,66	5.131.630,88
5.600.000,00	4.627.003,49	5.558.607,49
5.400.000,00	4.408.847,20	5.981.242,55
5.200.000,00	4.195.213,99	6.399.619,56
5.000.000,00	3.986.027,28	6.813.820,91
4.800.000,00	3.781.211,65	7.223.927,88
4.600.000,00	3.580.692,85	7.630.020,67
4.400.000,00	3.384.397,78	8.032.178,41
4.200.000,00	3.192.254,46	8.430.479,20
4.000.000,00	3.004.192,04	8.825.000,08
3.800.000,00	2.820.140,75	9.215.817,10
3.600.000,00	2.640.031,91	9.603.005,31
3.400.000,00	2.463.797,89	9.986.638,78
3.200.000,00	2.291.372,14	10.366.790,60
3.000.000,00	2.122.689,11	10.743.532,94
2.800.000,00	1.957.684,29	11.116.937,03
2.600.000,00	1.796.294,17	11.487.073,17
2.400.000,00	1.638.456,22	11.854.010,77
2.200.000,00	1.484.108,90	12.217.818,37
2.000.000,00	1.333.191,61	12.578.563,63
1.800.000,00	1.185.644,71	12.936.313,35
1.600.000,00	1.041.409,49	13.291.133,49
1.400.000,00	900.428,17	13.643.089,20
1.200.000,00	762.643,85	13.992.244,82
1.000.000,00	628.000,53	14.338.663,87
800.000,00	496.443,11	14.682.409,11
600.000,00	367.917,32	15.023.542,53
400.000,00	242.369,78	15.362.125,36
200.000,00	119.747,91	15.698.218,10
-	-	16.031.880,51

Vereinfachend wird der Restwert vom Abschluss der Sanierungsmaßnahmen linear bis zum Ende der Nutzungsdauer linear verringert.

Einnahmen aus Nutzungsentgelten für das ISG Fischereihafen

Jahr	Anzahl Züge	NE pro Zug	Summe Entgelte
1	50	150,00	7.500,00 €
2	60	152,25	9.135,00 €
3	70	154,53	10.817,36 €
4	80	156,85	12.548,14 €
5	150	159,20	23.880,68 €
6	160	161,59	25.854,82 €
7	170	164,02	27.882,80 €
8	180	166,48	29.965,81 €
9	190	168,97	32.105,04 €
10	200	171,51	34.301,70 €
11	210	174,08	36.557,04 €
12	220	176,69	38.872,31 €
13	230	179,34	41.248,83 €
14	240	182,03	43.687,89 €
15	250	184,76	46.190,84 €
16	260	187,53	48.759,05 €
17	270	190,35	51.393,91 €
18	280	193,20	54.096,85 €
19	290	196,10	56.869,32 €
20	300	199,04	59.712,78 €
21	310	202,03	62.628,76 €
22	320	205,06	65.618,78 €
23	330	208,13	68.684,40 €
24	340	211,26	71.827,23 €
25	350	214,43	75.048,90 €
26	360	217,64	78.351,05 €
27	370	220,91	81.735,38 €
28	380	224,22	85.203,61 €
29	390	227,58	88.757,50 €
30	400	231,00	92.398,83 €
31	410	234,46	96.129,43 €
32	420	237,98	99.951,16 €
33	430	241,55	103.865,92 €
34	440	245,17	107.875,63 €
35	450	248,85	111.982,26 €
36	460	252,58	116.187,81 €
37	470	256,37	120.494,34 €
38	480	260,22	124.903,92 €
39	490	264,12	129.418,67 €
40	500	268,08	134.040,77 €
41	510	272,10	138.772,41 €
42	520	276,18	143.615,84 €
43	530	280,33	148.573,35 €
44	540	284,53	153.647,27 €

Anzahl der Züge: zunächst geringer Ansatz, da das Hauptgleis nur bis zum Gelände der Fa. Cordes befahrbar ist
ab dem 5. Jahr ist nach Abschluss der Sanierung auch das Gleis an der Labradorkaje nutzbar
Ansätze liegen leicht unter der Prognose des Masterplans
kurzfristig 120-165 Züge
mittelfristig 465-565 Züge
langfristig 490-590 Züge

Nutzungsentgelte: derzeit fallen für eine Nutzung Entgelte in Höhe von ca. 150 € an
(Bearbeitung des Nutzungsantrags, Fahrtenpauschalen)
es wird eine kontinuierliche Steigerung der Nutzungsentgelte in Höhe von 1,5 % pro Jahr angesetzt

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : Senatsvorlage / Vorlage für den Ausschuss der Häfen im Lande Bremen

Datum : 15.06.2021 / 23.06.2021

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Entwicklung des Industriestammgleises im Fischereihafen in Bremerhaven

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **einzelwirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2022
Betrachtungszeitraum (Jahre): 40 Unterstellter Kalkulationszinssatz: 1,2 %

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Sanierung und Wiederinbetriebnahme des Industriestammgleises gemäß Masterplan	1
2	Verzicht auf die weitere Sanierung und Wiederinbetriebnahme	2
n		

Ergebnis

Anhand der tabellarischen Berechnung mit den vorgenannten Eingangsdaten zeigt sich, dass aus betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise keine Wirtschaftlichkeit der Sanierung des ISG Fischereihafen für das Land Bremen als Infrastrukturbetreiber darstellbar ist. Das gilt selbst für den Fall, dass eine mögliche fünfzigprozentige Förderung der Sanierungskosten berücksichtigt wird. Allein der Vergleich der Instandhaltungskosten mit den Einnahmen aus Nutzungsentgelten zeigt, dass eine Refinanzierung der Investition in die Wiederinstandsetzung der Gleisanlagen nicht möglich ist. Die Wiederherstellung und der Betrieb des ISG Fischereihafen sind als singular betrachtete Infrastrukturmaßnahme, wie in vielen vergleichbaren Fällen auch, nicht wirtschaftlich. Über den gesamten Betrachtungszeitraum müssen öffentliche Aufwendungen in Höhe von etwa 16 Mio. € bereitgestellt werden, um die Gleisanlagen des ISG Fischereihafen zu sanieren und instand zu halten.

Daher sind bei einer Entscheidung zugunsten der Wiederherstellung des betriebssicheren Zustands darüberhinausgehende fiskalische Aspekte durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Hafen- und Wirtschaftsstandort einzubeziehen. Konkrete Aussagen, in welchem Umfang Arbeitsplätze durch die Ertüchtigung der Gleisanlagen gesichert oder ggf. hinzugewonnen werden können, lassen sich jedoch auf der Grundlage der Untersuchungen des Masterplans nicht treffen.

Weitergehende Erläuterungen

Bei Verzicht auf die weiteren Sanierungsschritte sind Schienengüterverkehre zu einem Großteil des Fischereihafenareals und eine entsprechende bahnseitige Erschließung der angrenzenden, in Entwicklung befindlichen Gewerbe- und Industriegebiete über das Industriestammgleis Fischereihafen ausgeschlossen.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2025	2. 2035	3. 2045
---------	---------	---------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	2025	Zuganzahl	80
2	2035	Zuganzahl	240
n	2045	Zuganzahl	340

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : Senatsvorlage / Vorlage für den Ausschuss der Häfen im Lande Bremen

Datum : 15.06.2021 / 23.06.2021

Ausführliche Begründung

--



Anlage zur Vorlage Masterplan ISG Fischereihafen

Haushalt der Freien Hansestadt Bremen 2021

Produktgruppe: 81.01.02 Hafenwirtschaft / Hafeninfrastruktur (L)

Kamerale Finanzdaten:

neue
Hst. : 0801/884 11-3 Zuführung an das Sondervermögen Fischereihafen (investiv)

BKZ : 800, FBZ:

Zur Verfügung stehen:

nachrichtlich

Table with 4 columns: Description, Amount, Category, and Total. Rows include INSGESAMT (Anschlag) and Hiervon bereits erteilt.

Summary box containing the total amount 8.000.000,00 € and the text 'Erteilung der veranschlagten und einer zusätzl. VE'.

Abdeckung der beantragten Verpflichtungsermächtigung

Table showing the coverage of the requested authorization from 2021 to 2030, with amounts in Euros.

Ausgleich für zusätzliche VE bei:

Table with 4 columns: PGR, Hst., Zweckbestimmung, and €. Row 1: 81.01.07, 0801/891 21-7, Infrastrukturmaßnahmen in Bremerhaven, 5.455.000,00.

Auswirkungen auf Personaldaten, Leistungsziele / -kennzahlen

nein ja (Darstellung der Veränderungen auf gesondertem Blatt)

Die Übersicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU-Übersicht) ist

beigefügt.
 nicht erforderlich.

Zustimmung

- List of approval checkboxes for Produktgruppenverantwortlicher, Produktbereichsverantwortlicher, Produktplanverantwortlicher, Ausschüsse, Ausschuss f. Ang. der Häfen (Land), and Deputationen.

V**Begründung**

Der Fischereihafen in Bremerhaven verfügt mit dem Industriestammgleis über einen Gleisanschluss, der in den vergangenen Jahren nur noch unregelmäßig für Schienengüterverkehre genutzt wurde. Der Zustand der Gleisanlagen hatte sich bis 2018 soweit verschlechtert, dass das Industriestammgleis vollständig gesperrt werden musste. Nach Abschluss der hier vorgesehenen Sanierungsschritte steht die Gleisinfrastruktur des Industriestammgleises wieder für Güterverkehre und bei Gewährung der erforderlichen Sondergenehmigung auch für gelegentliche museale Personenverkehre zum Schaufenster Fischereihafen zur Verfügung. Dann können die dort ansässigen Unternehmen und der Hafenstandort insgesamt von den Möglichkeiten der Schienenverkehre für ihre jeweiligen Geschäftsfelder profitieren. Darüber hinaus weist der Masterplan auch darauf hin, wie die in Planung befindlichen Gewerbe- und Industrieflächen im Umfeld des Fischereihafens über das Industriestammgleis an das Schienennetz angebunden werden können.

Um die Gesamtmaßnahme haushaltsrechtlich abzusichern ist die Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung (VE) sowie einer zusätzlichen VE bei der Haushaltsstelle 0801/884 11-3, Zuführung an das Sondervermögen Fischereihafen (investiv) unter Einsparung bei der Haushaltstelle 0801/891 21-7 erforderlich.

An den
Senator für Finanzen
mit der Bitte um Zustimmung weitergereicht.
Im Auftrag

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen
Herr Drücker
361/97560

Bremen, 25.Mai 2021

VERFÜGUNG

1. Wie beantragt genehmigt.
 Genehmigt mit der Maßgabe, dass

2. Ausfertigungen mit der Bitte um Kenntnisnahme an

 den Rechnungshof
 Landeshauptkasse – SG IX, DV 01 –

Bremen,

Der Senator für Finanzen
Im Auftrag